



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

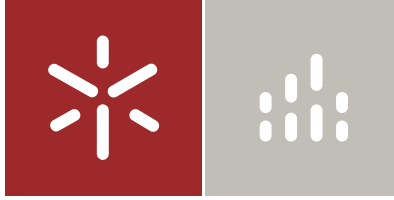
Rúben Ramos Vilas Boas

A VIAGEM COMO GÉNESE E MODO
DE APRENDIZAGEM EM ARQUITETURA
A EXPERIÊNCIA DE UMA VIAGEM "NO ORIENTE".

Rúben Ramos Vilas Boas
A VIAGEM COMO GÉNESE E MODO DE APRENDIZAGEM EM ARQUITETURA
A EXPERIÊNCIA DE UMA VIAGEM "NO ORIENTE".

UMinho | 2016

junho de 2016



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Rúben Ramos Vilas Boas

A VIAGEM COMO GÉNESE E MODO
DE APRENDIZAGEM EM ARQUITETURA
A EXPERIÊNCIA DE UMA VIAGEM "NO ORIENTE".

Dissertação de Mestrado
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao
Grau de Mestre em Arquitectura
Cultura Arquitetónica

Trabalho efetuado sob a orientação do
Arquiteto João Paulo Cabelreira Marques Coelho

junho de 2016

Anexo 3

DECLARAÇÃO

Nome: **Rúben Ramos Vilas Boas**

Endereço electrónico: **vilasruben@gmail.com**

Telefone: **934025688**

Numero do Cartão de Cidadão: 13330725

Titulo da dissertação de mestrado:

A VIAGEM COMO GÉNESE E MODO DE APRENDIZAGEM EM ARQUITETURA – A experiência de uma viagem “no oriente”.

Orientadores:

Prof. João Paulo Cabeleira Marques Coelho

Ano da Conclusão: 2016

Designação do Mestrado ou do Ramo de Conhecimento do Doutoramento:

Mestrado em Cultura Arquitectónica

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA TESE APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.

Universidade do Minho,

Assinatura:

AGRADECIMENTOS

Um agradecimento muito especial, ao Professor João Cabeleira pela pertinência, apoio e principalmente pela dedicação em todas as fases do processo, fundamentais na realização deste trabalho.

Aos meus pais e irmão , por todo o incentivo, paciência e apoio incondicional.

Ao Nelson S. e a Ariana que me acompanharam e auxiliaram no processo de trabalho e de viagem com a partilha de material fotográfico e toda a dedicação.

Ao Leonel, Paulo, Aprígio e de forma muito especial à Eugénia que se me fizeram sempre presentes e fizeram acreditar nos meus objetivos.

Com todos partilho este trabalho e a *Viagem no Oriente*.

O presente trabalho reflete sobre a arquitetura a partir de uma experiência pessoal, uma viagem ao Oriente. A experimencia estrutura-se enquanto parte de aprendizagem, sendo na casa da viagem conseqüente à vivência no espaço e no tempo a par da inquietação gerada pelo confronto e reflexão. Na transversalidade da investigação procura-se apresentar abordagens de relação entre o sujeito e o lugar vinculadas ao contexto cultural com que nos confrontamos.

O objeto de estudo é assim a experiência da viagem ao Sudeste Asiático, englobando as diferentes ações, desde o desejo de viajar, o planeamento da viagem, a experiência *in loco*, os registos gráficos efetuados e a posterior interpretação dos fenómenos e espaços vivenciados.

Neste seguimento o trabalho organiza-se em dois capítulos: **Carácter da Viagem e A Viagem no Oriente**. O primeiro capítulo averigua um contexto teórico que referencia o exercício de aprendizagem pela viagem, nomeadamente na sua mais-valia face à construção de uma ideia e prática da arquitetura. O segundo capítulo, sendo o cerne do trabalho, expõe, interpreta e reflete sobre a Viagem realizada. Ainda neste capítulo manifesta-se os objetivos da investigação, nomeadamente a capacidade de evidenciar e organizar a aprendizagem, expressa numa sequência cronológica e aproximação empírica aos lugares, seja nos elementos que o conformam sejam nas modalidades de apropriação que estes proporcionam.

A relação entre o sujeito e o lugar, e conseqüente percepção e registo gráfico, destacam a relevância do diário de bordo. Uma vez que para registar um lugar é necessário pensar sobre o que se vê, não só para o desenhar como para o entender.

Com este trabalho pretendemos expor uma forma de perceber e aprender arquitetura como modo complementar à formação académica.

The present work falls upon the architecture from a personal experience, one trip to the East. The process of experimentation is structured upon the subsequent learning from the experience comprehended within the space and time of the journey and following uneasiness, generated from confrontation and reflection. In the investigation's transversality, there's an intention to present approaches of relations between the subject and the place linked to the cultural context we face.

The object of study is, therefore, the experience of travelling to Southeast Asia, covering the different actions, since the will to travel, the planning of the journey, the experience *in loco*, the graphic records made and the following interpretation of the phenomena and the experienced spaces.

In this sequence, the work is organized in two chapters: **Feature of the Journey** and **The Journey to the East**. The first chapter explores the theoretical context that concerns the learning exercise throughout the journey, namely its importance regarding the construction of an idea and the practice of architecture. The second chapter, being the main focus of the work, exposes, interprets and reflects upon the trip that took place. Still in this chapter it is shown the goals of the investigation, namely the ability to point out and organize a learning method, expressed in a chronological sequence and empiric approximation to the sites, whether in the elements that conform it, or in the appropriation modalities that these provide.

The relation between the subject and the place, and following perception and graphic log, point out the relevance of the daily log, since that, in order to log a place, it is needed to think about what is being seen, not only for the purpose of drawing, but also in order to understand it.

With this work we intend to show a way to understand and learn architecture as a way of complementing the academic education.

Keywords: Architecture , Travel, Experience , Knowledge , Learning , board Notebook , Design, Registration and Perception

INTRODUÇÃO	17
1. CARÁCTER DA VIAGEM	21
1.1. VIAGEM COMO MODO DE APRENDIZAGEM	24
1.1.1. VIAGEM COMO PROCESSO DE APRENDIZAGEM NA ARQUITETURA PORTUGUESA	30
1.1.1.1. A FORMAÇÃO ACADÉMICA E A VIAGEM	32
1.1.1.2. VIAGEM COMO TRANSFERÊNCIA CULTURAL E O MODERNISMO	34
1.1.1.3. FERNANDO TÁVORA	38
1.1.1.4. INFLUÊNCIAS DA VIAGEM DE TÁVORA PARA OUTROS ARQUITETOS E A FORMAÇÃO DE ARQUITETURA	44
1.2. A VIAGEM NO CONTEXTO ACADÉMICO DA ESCOLA DE ARQUITETURA DA UNIVERSIDADE DO MINHO	50
2. “A VIAGEM NO ORIENTE”	57
2.1. EXPERIÊNCIA DE UMA VIAJEM	58
2.2. A VIAGEM CIENTÍFICA E A IMPORTÂNCIA DO CARACTER DO LUGAR	60
2.3. REGISTO DE VIAGEM, FERRAMENTAS E DIÁRIO DE BORDO	68
2.3.1. REGISTO DE VIAGEM	70
2.3.1.1. OS PRINCIPAIS IMPULSIONADORES DO REGISTO DE VIAGEM COMO FERRAMENTA DE APRENDIZAGEM DE ARQUITETURA	72
2.3.2. TIPOS DE REGISTO DE VIAGEM UTILIZADOS	74
2.3.3. ORDEM CRONOLÓGICA DO DIÁRIO DE BORDO	80
2.3.3.1. PLANIFICAÇÃO CRONOLÓGICA DO DIÁRIO DE BORDO	83
2.4. APRENDER ARQUITETURA A VIAJAR A MINHA VIAGEM NO ORIENTE	85
2.4.1. TAILÂNDIA	90
2.4.1.1. BANGUECOQUE	92
2.4.1.2. AYUTTHAYA	100
2.4.1.3. CHIANG MAI	104
2.4.1.4. VIAGEM DE COMBOIO	114
Bangucoque – Ayutthaya	120
Bangucoque - Chiang Mai	124
2.4.2. CAMBOJA	136
2.4.2.1. SIEM REAP	140
2.4.2.2. BATTAMBANG	146
2.4.2.3. PHNOM PENH	152
2.4.2.4. KEP – KOH TONSA	154
2.4.3. VIETNAME	158
2.4.3.1. HO CHIN MINH CITY (SAIGÃO)	162
2.4.3.2. DA LAT	168
2.4.3.3. NHA TRANG HOI AN HUE	172
2.4.3.4. HA NOI	178
2.4.3.5. CAT BA	186
CONSIDERAÇÕES FINAIS	195
BIBLIOGRAFIA	201
ANEXOS	207

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1.	RETRATO DE LE CORBUSIER NA ACRÓPOLIE http://ser1rico.blogspot.pt/2013/03/le-corbusier-na-acropole.html	23
Figura 3.	CARICATURA VIDA E OBRA DE LE CORBUSIER POR VICENT MAHÉ	27
Figura 4.	VÁRIOS DESENHOS DE LE CORBUSIER	27
Figura 5.	DESENHO DE LE CORBUSIER, TORRE DE GÁLATA, ISTAMBUL, http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/resenhasonline/07.073/3090	29
Figura 6.	GUIA BAEDEKER . http://www.thecultureconcept.com/	31
Figura 7.	IMAGEM REFERENTE AO 1º CONGRESSO NACIONAL DE ARQUITETURA	35
Figura 8.	CARLOS RAMOS APRESENTANDO UM LIVRO, 1947, ESBAP	37
Figura 9.	“OBJECTIVOS DE VIAGEM” E MAPA DESENHADO POR TÁVORA	41
Figura 10.	DESENHO DE TÁVORA, CHICAGO, ROBIE HOUSE, 1960	42
Figura 12.	DESENHOS DE TÁVORA, PEÇAS DE MUSEU, DIÁRIO DE VIAGEM	43
Figura 13.	DESENHOS DE ÁLVARO SIZA VIEIRA	47
Figura 15.	VIAGEM À GRÉCIA, 1976, ALEXANDRE ALVES COSTA, SÉRGIO FERNANDEZ, JOSÉ GRADE, ALCINO SOUTINHO, FERNANDO TÁVORA E ALVARO SIZA NO PARTHENON	49
Figura 16.	VIAGEM AO ALENTEJO, PRINCIPAIS CIDADES A VISITAR	51
Figura 18.	DESENHO REALIZADO DURANTE A VIAGEM DE ÉVORA	53
Figura 17.	TORRE DAS ÁGUIAS NA LOCALIDADE DE BROTAS	53
Figura 19.	PROGRAMA DA ROTA LE CORBUSIER	54
Figura 20.	MAPA MUNDO COM TRAJETO DESDE PORTUGAL	59
Figura 21.	A ESPICIFICIDADE DO LUGAR	61
Figura 22.	ANGKOR WAT 1931 https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Expo_1931_AngkorWat1.jpg	63
Figura 23.	ANGKOR WAT 2015	63
Figura 24.	ANGKOR WAT, ESPAÇO INTERIOR	65
Figura 25.	ANGKOR WAT, CLAUSTRO	65
Figura 26.	Arquiteto Álvaro Siza	69
Figura 27.	DIÁRIO DE BORDO DE FERNANDO TÁVORA	71
Figura 28.	DIÁRIO DE BORDO PRÓPRIO	71
Figura 29.	TIPOS DE REGISTO DE FERNANDO TÁVORA	75
Figura 30.	TIPOS DE REGISTOS UTILIZADOS	75
Figura 31.	EXEMPLOS DE REGISTOS TOMADOS NA VIAGEM	79
Figura 32.	CRONOLOGIA AO LONGO DA VIAGEM	81
Figura 33.	PLANIFICAÇÃO CRONOLÓGICA DO DIÁRIO DE BORDO	83
Figura 34.	MAPA COM TRAJETO REALIZADO NO SUDESTE ASIÁTICO	89
Figura 35.	SIAM CENTER - BANGUECOQUE	93
Figura 36.	AGLOMERADO DE EDIFÍCIOS CENTRO FINANCEIRO DE BANGUECOQUE	94
Figura 37.	IMAGENS QUE DETERMINAM DIFERENTES TIPOS DE VIVÊNCIA E SENSAÇÕES	95
Figura 38.	WAT PHRA KEOW FOTGRAFADO POR FERNANDO TÁVORA	96
Figura 42.	MAPRA DO CENTRO DE BANGUECOQUE	97
Figura 39.	ENTRADA DE TEMPLO SEMPRE MUITO ADORNADOS	97
Figura 40.	ELEMENTOS DISPOSTOS PELO TEMPLO REVESTIDO POR PEDAÇOS DE CERÁMICOS	97
Figura 41.	VISTAS PARA O TEMPLO WAT PHRA KEOW	97
Figura 43.	DISTINTOS ESPAÇOS DA CIDADE DE BANGUECOQUE	98
Figura 45.	ESQUEMA DA ORGANIZAÇÃO DA CIDADE	101
Figura 44.	TEMPLO DE WAT CHAI WATTHANARAM	101
Figura 46.	EXEMPLOS DE TEMPLOS	102
Figura 47.	ESQUEMA IDENTIFICATIVO DAS DIFERENTES ÁREAS, REALIZADO SOBRE MAPA	103
Figura 48.	HABITAÇÃO JUNTO AO RIO	103
Figura 49.	EXEMPLOS DE DIFERENTES TIPOLOGIAS DE HABITAÇÕES	103
Figura 50.	TRIBO EM CIANG MAI	105
Figura 51.	MEIO DE TRANSPORTE ESCOLAR, CERIMONIA BUDISTA	106
Figura 52.	DESENHO REFERENTE A UM TEMPLO BUDISTA	106
Figura 53.	VISTA E ENTRADA DA GRUTA PA TA	107
Figura 54.	DESENHO DA VISTA DO VALE DE SAMOENG, CASA TÍPICA	107
Figura 55.	IMAGEM DA PLANTA DA CIDADE COM ANOTAÇÕES	109
Figura 56.	DESENHO DE UM VENDEDOR DE RUA	109
Figura 57.	UMAGENS ALUSIVAS À CULTURA DE RUA, SUNDAY NIGHT MARKET	109
Figura 58.	DESENHO ESQUEMÁTICO REFERENTE À CASA/CABANA DE BAMBOO, ALÇADO E COBERTURA	110
Figura 59.	DESENHO ESQUEMÁTICO REFERENTE À CASA/CABANA DE BAMBOO, FORMENORES CONTRUTIVOS	112
Figura 60.	IMAGENS REFERENTE À CASA/CABANA DE BAMBOO	113
Figura 61.	VISTA DA JANELA DO COMBOIO, NORTE DA TAILÂNDIA	115
Figura 62.	MAPA REPRESENTATIVO DO TRAJETO REALIZADO DE COMBOIO NA TAILÂNDIA	117
Figura 63.	EXTRATO DO REGISTO DE VIAGEM	118
Figura 64.	IMAGENS REPRESENTATIVAS DE DIFERENTES TIPOLOGIAS DE VAÇÃO	119

Figura 65.	BILHETE DE COMBOIO ENTRE BANGUECOQUE E AYUTTHAYA	120
Figura 66.	IMAGENS DO INTERIOR DO COMBOIO REGIONAL ENTRE BANGUECOQUE E AYUTTHAYA	121
Figura 67.	DESENHO DO ESPAÇO INTERIOR DA CARRUAGEM CLASSE 3 REGIONAL	122
Figura 68.	DESENHO DE ESQUEMA PLANIFICADO DA ORGANIZAÇÃO DOS ASSENTOS	122
Figura 69.	VIVÊNCIAS NO INTERIOR DA CARRUAGEM	123
Figura 70.	INTERIOR DOS COMPARTIMENTOS/CELULAS DA CARRUAGEM DE PRIMEIRA CLASSE	124
Figura 71.	EXTERIOR DO COMBOIO	125
Figura 72.	BILHETE DE COMBOIO ENTRE BANGUECOQUE E CHIANG MAI	126
Figura 73.	INTERIOR DO COMBOIO, CARRUAGENS SEGUNDA CLASSE	127
Figura 74.	SEQUÊNCIA EXEMPLIFICATIVA DA TRANSFORMAÇÃO DO INTERIOR	129
Figura 75.	PERFIL DA CARRUAGEM COM A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO	129
Figura 76.	PERFIL LONGITUDINAL DE PROMENOR DAS CÉLULAS	130
Figura 77.	PERFIL TRANSVERSAL DAS CÉLULAS	131
Figura 78.	ESQUEMA DE REBATIMENTOS DAS PLATAFORMAS	131
Figura 79.	VIVÊNCIAS NO INTERIOR DA CARRUAGEM DE SEGUNDA CLASSE	132
Figura 80.	IMAGEM SÍNTESE DA UTILIZAÇÃO DO MEIO DE TRANSPORTE COMBOIO	134
Figura 81.	MAPA COM TRAJETO REALIZADO NO CAMBOJA	139
Figura 82.	ANGKOR THOM E DESENHO DO ANGKOR WAT	141
Figura 83.	ESQUEMA IDENTIFICATIVO DAS DIFERENTES ÁREAS, REALIZADO SOBRE MAPA	143
Figura 84.	ANGKOR WAT, NUMERO ELEVADO DE TURISTAS	144
Figura 85.	DESENHO REPRESENTATIVO DE UM TEMPLO, PORMENOR DA UTILIZAÇÃO DA PEDRA	145
Figura 86.	TIPOS DE VIVÊNCIAS JUNTO AOS TEMPLOS	145
Figura 88.	DESENHO SOBRE A INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA	147
Figura 87.	EXEMPLO DE CONSTRUÇÃO NOVA NO CENTRO DE BATTAMBANG	147
Figura 89.	ESQUEMA DAS DIFERENTES ÁREAS SOBRE MAPA	149
Figura 90.	DESENHO DO BAMBOO TRAIN	149
Figura 91.	VIVÊNCIAS EM DIFERENTES PONTOS DA CIDADE DE BATTAMBANG	149
Figura 92.	DESENHO ESQUEMÁTICO DE PORMENOR DE MONTAGEM DO BAMBOO TRAIN	150
Figura 93.	SÍNTESE DA CIDADE DE BATTAMBANG	151
Figura 94.	CASAS JUNTO A CIDADE DE PHNOM PENH CONTRASTAM COM ESCASSOS EDÍFÍCIOS IMPONENTES	153
Figura 95.	ILHA DE KOH TONSAY, CASA	155
Figura 96.	PLANIFICAÇÃO DA DISPOSIÇÃO TIPO DAS CASAS	156
Figura 97.	VISTA DO AREAL, ESPAÇOS DO INTERIOR DA CASA	157
Figura 98.	MAPA COM TRAJETO REALIZADO NO VIETNAME	161
Figura 99.	CONFRONTO DE ESCALA E DENSIDADE	164
Figura 100.	ESQUEMA DAS DIFERENTES ÁREAS SOBRE MAPA	165
Figura 101.	CONFRONTO DE PERMEABILIDADES E LINHAS DE VISTA	165
Figura 102.	IMAGENS DE HABITAÇÕES TÍPICAS DE SAIGÃO	165
Figura 103.	IMAGENS REPRESENTATIVAS DE DIFERENTES ÁREAS DA CIDADE	166
Figura 104.	DESENHO DO CONFRONTO DE ESCALA E DENSIDADE A PARTIR DE DOIS PONTOS DISTINTOS	167
Figura 105.	TRANSITO CAÓTICO DE SAIGÃO	167
Figura 106.	CASA HANG NGA'S CRAZY HOUSE, IMAGEM REPRESENTATIVA DA CIDADE DE DA LAT	169
Figura 107.	ESQUEMAS EM PLANTA/PERFIL DO TIPO DE MORFOLOGIA	170
Figura 108.	DESENHO REPRESENTATIVO DA ADAPTAÇÃO DA MALHA URBANA	170
Figura 109.	CASA HANG NGA'S CRAZY HOUSE,	171
Figura 110.	ADAPTAÇÃO DA CONSTRUÇÃO AO DECLIVE	171
Figura 111.	ARQUITETURA COLONIAL E TEMPLO BUDISTA	171
Figura 112.	PONTE DE LINGUAGEM JAPONESA NA CIDADE DE HOIAN	173
Figura 113.	PRINCIPAIS ATIVIDADES DE NHA TRANG, TURISMO E PESCA	174
Figura 114.	PLANTA E PERFIL DA ORGANIZAÇÃO DA CIDADE DE NHA TRANG	174
Figura 115.	EXEMPLOS DE HABITAÇÕES EM HOI AN DE INFLUÊNCIAS JAPONESAS	175
Figura 116.	DESENHO DE UTENSÍLIO DE PESTA	175
Figura 117.	CIDADE IMPERIAL DE HUE	177
Figura 118.	ESQUEMAS DA ORGANIZAÇÃO DA CIDADE IMPERIAL DE HUE	177
Figura 119.	LINHA FÉRREA NO ANTIGO QUARTEIRÃO DE HANOÍ	179
Figura 120.	ESQUEMA DAS DIFERENTES ÁREAS E RUAS PERCORRIDAS SOBRE MAPA	180
Figura 121.	TRECHO DO DIÁRIO DE BORDO REFERENTE AO ANTIGO QUARTEIRÃO	181
Figura 122.	TRECHO DO DIÁRIO DE BORDO REFERENTE ÀS DICOTOMIAS ENTRE ESPAÇO PÚBLICO E PRIVADO E SUAS RELAÇÕES	183
Figura 123.	IMAGENS EXEMPLIFICATIVAS DE SITUAÇÕES ONDE A DICOTOMIA PRIVADO/PÚBLICO ESTÃO MAIS PRESENTES	184
Figura 124.	SÍNTESE DA APROPRIAÇÃO E DAS RELAÇÕES COM A INFRAESTRUTURA NA CIDADE DE HANOÍ	185
Figura 125.	HA LONG BAY	187
Figura 126.	MAPA DE CAT BA	188
Figura 127.	IMAGENS EXEMPLIFICATIVAS DAS VILAS FLUTUANTES NA HA LONG BAY	189
Figura 128.	PORMENORES DE CONSTRUÇÃO E ARTICULAÇÃO DOS MATERIAIS E COMPONENTES DAS VILAS	190
Figura 129.	DESENHO DE PEQUENA VILA NA HA LONG BAY	191
Figura 130.	IMAGENS DE DIFERENTES ESPAÇOS DA ILHA DE CAT BA, PARQUE NATURAL E HOSPITAL CAVE	192

vi-a-gem

(provençal viatge, do latim viaticum, -i, provisões ou dinheiro para a viagem)

O ato de transportar-se de um ponto a outro distante.

Relação escrita dos acontecimentos ocorridos numa viagem e das

*impressões que ela causou.*¹

¹ “viagem”, in Dicionário Priberam da Língua Portuguesa [em linha], 2008-2013, <http://www.priberam.pt/dlpo/viagem> [consultado em 07-12-2015].

A viagem vinca a forma de pensar e produzir arquitetura. A experiência de uma viagem, no âmbito da arquitetura, proporciona conhecimento catalisado pela aproximação e experiência direta do espaço físico. A experiência da viagem, enquanto estratégia de aprendizagem, materializa-se no desenho, nas anotações e na fotografia que registam o que se vê, questionam formas, História e cultura espacial.

*“É do conhecimento comum, que a necessidade de viajar, para arquitetos e artistas, é antiga. São conhecidas as viagens dos mestres da renascença, as interpretações românticas dos desenhos de Piranesi e de Ruskin, os fabulosos desenhos de Viollet-le-Duc, os cadernos de viagem de Le Corbusier com textos e esboços esclarecedores, os desenhos de viagem de Alvar Aalto ou de Kahn, os esboços de viagem de Siza ou os desenhos e relatos do próprio Távora.”*²

² MESQUITA, ANA, O melhor de dois mundos - A viagem do arquiteto Távora aos EUA e Japão, pag.5

Aviagem exposta nesta investigação, enquanto processo de experimentação, trata-se de uma viagem de interesse pessoal cujo valor científico (ou melhor, reflexivo) talvez não se distancie muito dos propósitos do *Grand Tour*. Desde um primeiro momento existiu vontade de assimilar e registar toda a rota, que inconscientemente e diariamente é retratada num “diário de bordo” com todas as suas particularidades e experiências.

Não se pretende com este trabalho a interpretação linear de obras e registos anteriormente produzidos, nem a ostentação de uma linha de pensamento enquanto meio de interpretação de arquitetura. Trata-se de um exercício empírico, baseado numa experiência pessoal, no qual se testemunha a viagem através do recurso a diferentes “ferramentas” que procuram registar a experiência de espaços e lugares. Outro aspeto transversal a esta investigação é a abordagem de um entendimento mais intuitivo das matérias que interessam à área disciplinar, e em que o observador é parte integrante da comunicação (perceção/lugar), dinamizando a aprendizagem.

Além dos objetivos da investigação é pertinente a referência à totalidade do processo da viagem, desde a sua preparação até à organização do material

coleccionado e produzido. Todo este processo é igualmente tão relevante como a própria viagem já que é partir dele que se organiza e comunica o conhecimento adquirido. A vivência *in loco* dos lugares visitados e o processamento pós viagem, representam modos de estudo, confronto e percepção que, no conjunto, culminam em registos que expressam a aprendizagem empreendida.

O trabalho estrutura-se em dois grandes capítulos: um primeiro que parte de viagens (empreendidas por autores de referencia na construção do pensamento e prática arquitectónica), como meio de refletir em arquitetura, e um segundo que trata a **Experiência de uma Viagem** mais concretamente **A minha Viagem no Oriente**.

A organização do trabalho orienta-se cronologicamente segundo a temática da viagem desde as influências estudadas por Le Corbusier e Fernando Távora, nas suas viagens, até a produção própria desta exposição teórica. É importante realçar as motivações e incentivos, realizados pelo próprio método de ensino na escola de arquitetura da Universidade do Minho, para este método de consolidação de aprendizagem.

No primeiro capítulo, **Viagem como modo de Aprendizagem** evidencia-se o valor do ato de viajar para o arquiteto, enquanto meio/processo que contamina a prática do projeto (no caso das viagens de Le Corbusier) ou ainda o modo como esta forma de ver arquitetura influenciou estratégias de ensino (no caso de Fernando Távora).

Em **A Minha viagem no Oriente**, segundo capítulo, expõe-se a natureza da viagem (correspondendo no fundo ao catalisador do presente trabalho) ressaltando daí o tipo de registo adotado para a descrição da experiência vivida. Registo correspondente a anotações em um caderno de bordo, a par de desenhos e fotografias que ilustram e explicam a viagem.

Desta forma, o segundo capítulo é graficamente desdobrado em dois corpos de informação. Uma coluna lateral que contém a transcrição do diário de viagem, caracterizado por anotações intuitivas, práticas e diretas. Uma outra coluna corresponde ao corpo de texto que, produzido à distância, pretende refletir sobre características do lugar, assim como, sensações e impressões de maior relevância desta experiência. Cada lugar é igualmente marcado cronologicamente, e identificado pelas siglas atribuídas.

De destacar no trabalho é a utilização de material próprio e produzido no local, sejam os textos e desenhos do diário (numa aproximação mais pessoal) ou das fotografias, como via mais imparcial de visão sobre os factos. Esta escolha baseia-se na importância da utilização de material mais objetivo que rapidamente identificasse e localizasse o que se pretendia expor. O material escrito, assim como desenhado é realizado pelo autor e é retirado do registo produzido ao longo da viagem.

[1] CARÁCTER DA VIAGEM

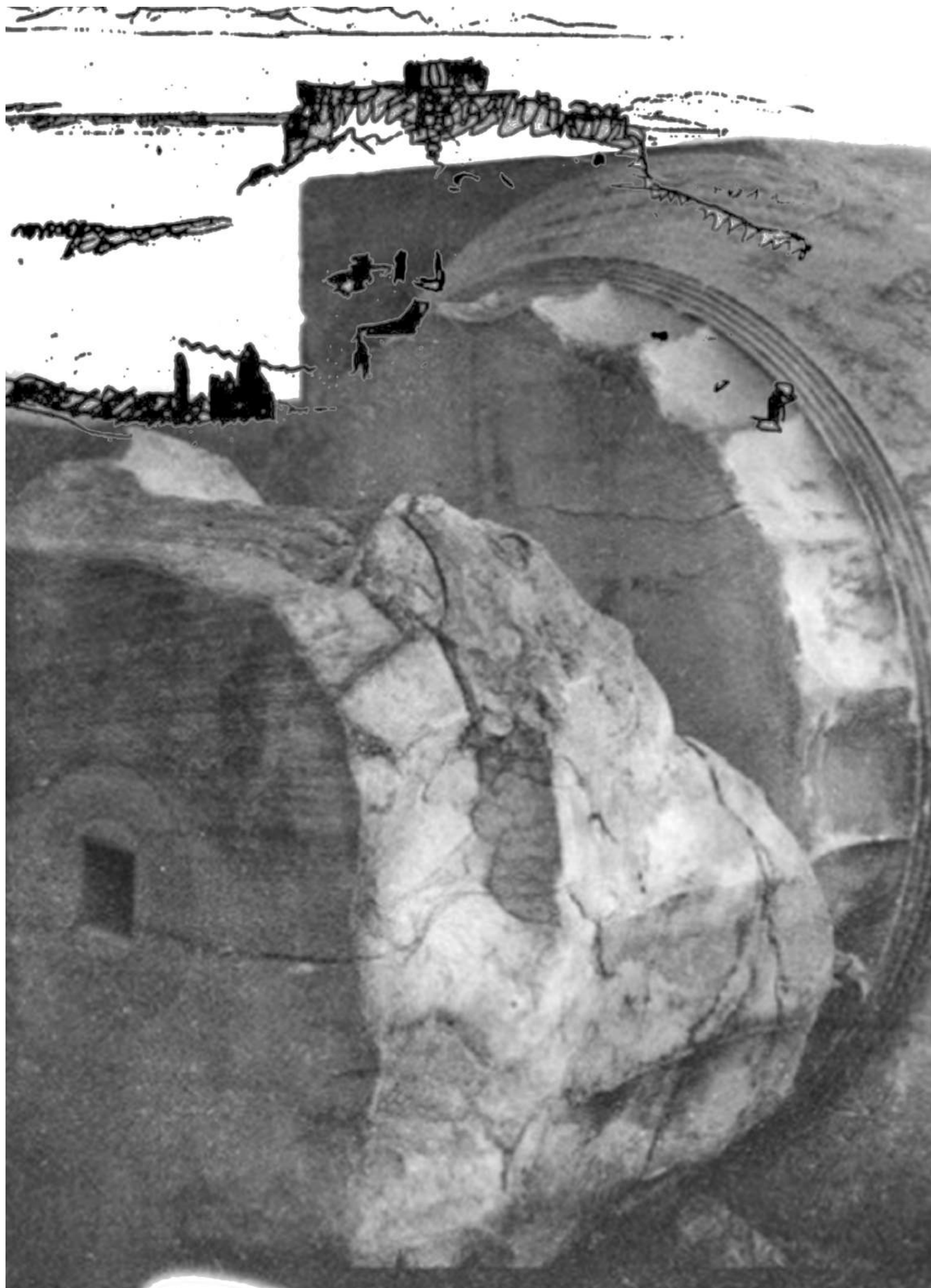




Figura 1. RETRATO DE LE CORBUSIER NA ACRÓPOLIE <http://ser1.rico.blogspot.pt/2013/03/le-corbusier-na-acropole.html>

1.1 VIAGEM COMO MODO DE APRENDIZAGEM

A viagem é o vértice de mudanças do pensamento e génese da arquitetura. O ato de viajar implica experimentação direta dos lugares e artefactos arquitectónicos, proporcionando aproximação sensorial e a redescoberta da História e cultura espacial que se revelam imprescindíveis à aprendizagem da arquitetura .

A forma de viajar teve, nos arquitetos diferentes consequências no modo de produzir arquitetura, o simples facto de viajar leva-nos à detenção de inúmeras ideias e informações, que de forma consciente ou inconsciente faz que no desenrolar da história, exista um percurso e uma evolução do desenvolvimento da metodologia de fazer e projetar. No início das décadas do século XX foi vital, este processo de aprendizagem, para o que se veio a desenvolver como nova e moderna forma de interpretar e projetar arquitetura.

Ainda sem um carácter de viagem de natureza própria ou de introspeção e aprendizagem, Gian Lorenzo Bernini foi chamado a viajar de Itália até Paris, (1655) para apresentar a Luís XIV proposta para a *ampliação do edifício do Louvre*. Instalado em Paris, e dado o deslumbre pela nova cidade, Bernini e Chantelou¹ iniciam a produção de um diário de registo². Inicialmente com o intuito de documentar os mais notáveis eventos e as impressões do artista sobre as artes, o diário revela-se, hoje em dia como *um documento de “primeiríssima ordem”*, o qual consegue captar todo o frescor do pensamento de Bernini.³

1 Paul Fréart de Chantelou, maître d'hôtel do rei que fora designado para acompanhá-lo e providenciar tudo o que necessitasse. Ambos já se tinham conhecido em Roma a quando Chantelou fora em missão, e foi alguns desenhos do artista que lhe desvendava admiração.

2 Diário de registo, ferramenta de trabalho utilizada para fazer registos ou recolher dados de alguma situação ou acontecimento, faz alusão ao Diário de Bordo que posteriormente iremos abordar.

3 http://www.cbha.art.br/coloquios/2012/anais/pdfs/artigo_s5_alexandragerazzi.pdf , Cf. SCHLOSSER, 1964, p. 469, 11/12/2015, 14:18

4 Grand Tour é o nome dado a uma tradicional viagem pela Europa, feita principalmente por jovens de classe-média alta. O costume floresceu desde o século XVII e costuma estar associado a um determinado itinerário.

Muitas viagens foram feitas por ilustres pensadores, artistas, filósofos, historiadores, sempre como parte desse processo de formação de uma elite que seguia os trilhos do Grand Tour⁴. O mesmo princípio remete às viagens exploratórias seguidas pelos arquitetos 'modernistas' procurando a vivência direta das obras do passado, contestando a componente histórica e reinterpretando-a.

Os mentores da modernidade procuram no passado novos fundamentos e rejeitam qualquer tipo de mimetismo, face à necessidade de uma nova linguagem para a idade da pós-revolução industrial. A viagem torna-se o vértice na formação do pensamento moderno, rejeitando a formação assente em cânones para a fundar na experiência do espaço. Desta forma, arquitetos de renome tais como, Le Corbusier, Asplund, Alvar Aalto, Bruno Taut e Mies Van der Rohe, entre outros, assimilam, pela viagem, a história da arquitetura como um instrumento operativo fundamental a uma nova forma de projetar.

Le Corbusier é, neste âmbito, cultivado pelas viagens que se refletem no seu corpo teórico e prático da arquitetura. Assim, compreender as suas viagens é conhecer Charles-Edouard Jeanneret mas, principalmente, é compreender a sua obra.

Em 1907, Charles-Edouard Jeanneret, viaja até Itália e em abril de 1910, viaja para a Alemanha, esta segunda viagem tem um carácter distinto da primeira, visto ter como objetivo o estudo de novos movimentos das artes aplicadas e a qual é patrocinada com uma bolsa de Estudos da Escola de Artes da cidade de *La Chaux-de-Fonds*. Porém a permanência do arquiteto na Alemanha torna-se curta, por motivos de indecisão própria e pelo que refere ser a banalidade de arquitetura alemã. Parte então para o Oriente à procura do que ele definia como um território descontaminados dos pecados do ocidente industrializado.

"onde branqueiam os mármore retilíneos, as colunas verticais e os entablamentos paralelos a linha do mar"

Le Corbusier, 1911 Citado por, Giuliano1991, p.13

Seguindo para oriente pela rota do Danúbio, a viagem torna-se na descoberta, na leitura e interpretação, questionando o discurso delimitado do modernismo e o infrutífero debate sobre a arte aplicada. Este diferencia-se assim dos arquitetos anteriores que realizavam o *Grand Tour* perseguindo a ideia de 'recomeço' a partir de uma realidade 'pura'⁵.

5 Definição caracterizada nos livros *Esprit Nouveau e Vers une Architecture*, Le Corbusier, 1923.

A viagem que duraria até maio de 1911, tinha como ponto de partida Berlim, passagem pela República Checa, Áustria, Hungria, Sérvia, Roménia, Bulgária, e fim na Turquia, passando no regresso pela Grécia e Itália⁶. Um processo que levaria ao delineamento do *Grand Tour*. L'Eplattenier (professor de Charles-Edouard) manifesta-lhe a necessidade de abordagem de uma metodologia de investigação com influência no carácter disciplinar do século

6 Corbusier Le, (Jeanneret, Charles Edouard) *El Viaje de Oriente*. Murcia: librería Yerba, 1993. Tradução própria

XIX. É evidente nos registos feitos por Le Corbusier a influência de Goethe, mais propriamente do livro '*Viagem à Itália*' (1816-17), face a uma aprimorada anotação no registo de uma visão mais concreta e concentrada nos aspectos arquitetónicos. Revela também, influências do *Guia de Baedeker*⁷, e do seu amigo e companheiro desta viagem August Klipstein, historiador de arte. William Ritter também o acompanhava nesta viagem, orientando Charles-Edouard de forma literária, facultando-lhe autores do realismo pitoresco, cujo carácter descritivo o ajudava a superar barreiras culturais.

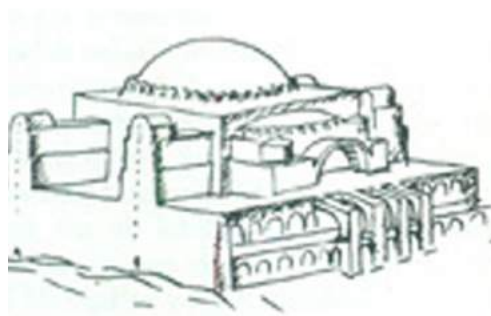
Toda a viagem até Istambul tem predominantemente incisão sobre as paisagens e os homens que a habitam, assim como as reações e as emoções do Incógnito. Registrando com afinco e primando por um resultado final, que seria um método de investigação e projeto, explora o reuso e regeneração das formas e medidas das obras do passado. Podemos falar nos seus registos gráficos de um sistematização, possivelmente derivada da obsessão pela medida, característica que levará para a forma de interpretar a arquitetura, desde a optimização da construção, que culminará na redação do sistema *Modulor*⁸.

Ao longo da narrativa da viagem, Le Corbusier realça dois pontos fortes e de maior impacto para o arquiteto. Em Primeiro lugar as mesquitas, e a sua grande escala, inseridas na cidade de Istambul. Porem é nas ruínas de Atenas, Pompeia e Roma que este reage e evidencia o que ele diz ser a verdadeira essência da problemática da arquitetura.

No relato da sua chegada a Atenas, capital Grega, por volta das 11 horas da manha Le Corbusier dirige um pedido incessante ao seu amigo e companheiro de viagem, Klipstein, para que este lhe permitisse fazer uma primeira visita sozinho à Acrópole, como se tratasse de um ritual de cumprimento entre ambos, onde não deviam ser importunados.

⁷ Guia de Viagem Baedeker é um guia de viagem editado desde 1827 na Alemanha, foi criado por Karl Ludwig Johannes Baedeker, nasceu a 3 de novembro de 1801 e faleceu a 4 de outubro de 1859, foi um editor alemão e fundador do mundialmente famoso e ainda hoje publicado Guia.

⁸ Modulor, trata-se de um sistema de proporções e medidas realizado e muito utilizado pelo arquiteto Le Corbusier.





1908-1909

TRAVAILLE À PARIS CHEZ LES FRÈRES PERRET.
 "SUR LE CHANTIER DES PERRET, JE VOIS CE QU'EST
 LE BÉTON, LES FORMES RÉVOLUTIONNAIRES
 QU'IL EXIGE, CES HUIT MOIS DE PARIS ME CRÉENT:
 LOGIQUE, VÉRITÉ, HONNÊTÉTÉ, ARRÊTE LE RÊVE
 VERS LES ARTS PASSÉS (...) PARIS ME DIT:
 BRÛLE CE QUE TU AS AIMÉ, ADORE CE QUE
 TU BRÛLAIS!"

1911

VOYAGE EN ORIENT, LE CHOC. LES MOSQUÉES D'ISTANBUL: "UNE GÉOMÉTRIE ÉLÉMENTAIRE DISCIPLINE LES MASSES:
 LE CARRÉ, LE CUBE, LA SPHÈRE." LE PARTHÉNON: "PURE CRÉATION DE L'ESPRIT, MACHINE À ÉMOUVOIR (...), JEU SAVANT,
 CORRECT ET MAGNIFIQUE DES VOLUMES SOUS LA LUMIÈRE."

1912-1916

RETOUR À LA CHAUX-DE-FONDS: "CETTE VILLE, JE LA HAÏS. LES GENS
 AUSSI À PRIORI. JE PRÉTENDS NE RIEN POUVOIR FAIRE ICI
 QUE M'AVILIR." IL CONSTRUIT SIX MAISONS, DONT LA VILLA SCHWOB,
 OÙ POUR LA PREMIÈRE FOIS IL MET AU POINT UN PROCÉDÉ DE
 CONSTRUCTION INDUSTRIELLE EN BÉTON À PARTIR D'ÉLÉMENTS
 STANDARD QU'IL APPELLE "DOM-INO" (DOMUS: LA MAISON,
 "INO" POUR INNOVATION).

Figura 3. CARICATURA VIDA E OBRA DE LE CORBUSIER POR VICENT MAHE



Figura 4. VÁRIOS DESENHOS DE LE CORBUSIER

Ficando estupefacto com a imponência do lugar, descreve todo aquele espaço como lugar de formas e espaços, em que unidade e a conformidade do material, assim como a geometria simples controla a arquitetura. *“Eu amarei as relações geométricas, o quadrado, o círculo e as proporções de uma relação simples e característica”*.⁹

No final da viagem, escreve questionando-se sobre a sua viabilidade em exercer a função de arquiteto, dada a inquietude que lhe proporcionou a visita aos locais mencionados. *“Com os ombros carregados com um penoso pressentimento, muitas vezes deixei a Acrópole sem atrever-me a confrontar-me que teria de trabalhar um dia.”*¹⁰

É evidente que todo o pensamento formulado a partir das experiências tidas ao longo da viagem, serviu de base à futura reflexão arquitetónica. Tal inquietude, não poderia estar tão desacertada ao verificarmos a amplitude do seu trabalho, sendo visível, sobretudo nas suas primeiras obras, anteriores à primeira guerra, nomeadamente as influências turcas e romanas.

9 Le Corbusier, 1911 Citado por Gresleri, Giuliano, Dal Diario al Progetto: I Carnet 1-6 di Le Corbusier. Lotus 68, Milão, 1991, p.16, tradução própria.

10 CORBUSIER LE, El Viaje de Oriente, 1993. Tradução própria.

Só no decorrer dos anos 20, se dá uma instintiva e apurada moção plástica, que resulta da aglutinação de uma operativa e abstrata forma de ver, sendo inicialmente no conhecido Purismo e posteriormente na arquitetura. Torna-se notório, também ao longo das sua vida profissional, as semelhanças e referências, por vezes mais ou menos subtis, relativas a ambientes e referências arquitectónicas que adquiriu nas suas viagens.

A obra construída e teórica de Le Corbusier foi, depois das duas grandes viagens, demarcada pelo sistema económico e político do pós-Primeira Guerra. Todo o processo, após conflito, careceu de uma clarificação das artes, nomeadamente da arquitetura, que de forma a responder a um rápido crescimento urbano e a uma reintegração económica, leva à produção de manifestos e metodologias de recuperação. De entre muitos, salientamos a radicalidade e o carácter de campanha exercido, e já anteriormente mencionado, em torno da proposta artística do Purismo, assim como no campo da arquitetura, a aceitação de um novo *Esprit Nouveau*, conceito em que Corbusier possui na sua génese na qual aplica toda a sua aprendizagem e os conceitos elucidados no decorrer das viagens e vida profissional.



a.6 et e fonctionne difficile
 inquietant et ne l'usage
 pas, le pd muer d
 est à l'attention de la
 mystère. Il existe tout
 contact avec la maison
 à échelle normale
 la tour on peut dit se
 naturellement tend
 à l'angle fermé

Figura 5. DESENHO DE LE CORBUSIER, TORRE DE GÁLATA, ISTAMBÜL,
<http://www.vitruius.com.br/revistas/read/revistasonline/07.073/3090>

1.1.1 VIAGEM COMO PROCESSO DE APREDIZAGEM NA ARQUITETURA PORTUGUESA

O projeto moderno resulta não tanto do seu radicalismo, mas de uma nova compreensão da História e seu carácter operativo responsável pela magnitude de sentidos e expressões que a modernidade viria a integrar.

No panorama português, o processo da construção Moderna não foi tão célebre. Com uma desacelerada industrialização, ou quase ausência, e suas transformações no espaço da cidade e consequentemente na produção arquitetónica.

Neste contexto a relação entre formação e aprendizagem em arquitetura e viagem dá-se pelo reconhecimento do Grand Tour através dos livros redigidos por exploradores, escritores, historiadores ou mesmo arquitetos que o realizavam, seguindo percursos pré-estipulados. Porém, livros como *Viagens Na Minha Terra* (1846)¹¹ de Almeida Garrett e mais tarde *A Cidade e as Serras* (1901)¹² de Eça de Queirós, identificam esta acção, e materializam uma visão da viagem que incorpora a conspexção da geografia e a antropologia numa narrativa do lugar. Só mais tarde, com o *Guia de Portugal* (1907), se lançam as bases prática de viagem, fortemente fomentada pela facilidade de acesso às cidades, nomeadamente através do comboio. O Guia incentiva a prática da viagem e incrementa o turismo português constituindo uma aproximação face ao território português ao sucedido *Guia Baedeker*¹³.

11 *Viagens na Minha Terra* é um livro da autoria da escritora Almeida Garrett; obra na qual se misturam o estilo digressivo da viagem real e a narração novelesca em torno do reinado.

12 *A Cidade e as Serras* trata-se de um romance de Eça de Queirós, publicado em 1901, onde o autor faz uma comparação entre a vida módic e agitada de Paris e a vida tranquila e pacata na cidade serrana de Tormes.

13 Tratam-se dos primeiros guias de viagem modernos. Iniciada a sua produção 1828, por Karl Baedeker, estes relatam de forma minuciosa todo o tipo de dados para que o viajante seja autossuficiente .

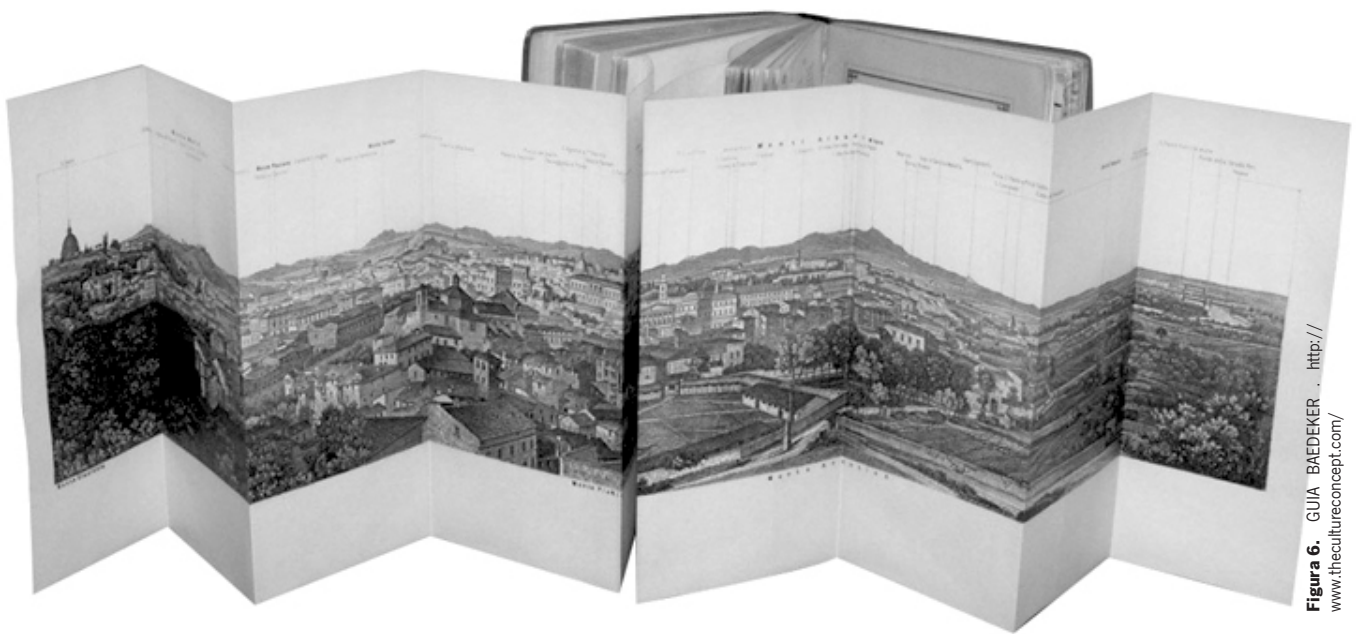


Figura 6. GUIA BAEDEKER . <http://www.thecultureconcept.com/>

1.1.1.1 A FORMAÇÃO ACADÉMICA E A VIAGEM

A historiografia da arquitetura, ainda não comprovou a influência do *Grand Tour* no ensino da arquitetura em Portugal, ao contrário do que se apresentava na Europa como obras ou narrativas que evidenciam a aprendizagem a partir da viagem como a casa de Schinkel¹⁴ no seu *Grand Tour*. Em Portugal poderemos detetar um ponto de viragem na formação académica, face ao contato cultural entre alguns arquitetos e centros de produção europeia que se aprontaram a deslocar-se para novos locais, principalmente Paris. Lá tiveram a oportunidade de frequentar, a escola de *Beaux Arts*¹⁵, assimilando novos conhecimentos a partir do contato direto com as obras que ali se projetava. A arquitetura de Ferro, resultante do processo de industrialização, e consequentemente as exposições internacionais eram pontos imprescindíveis no reforço da formação. Além de Paris e desta possibilidade de estudar na *Beaux Arts* era também possível efetuar a formação em Itália, acedendo ao *Grand Prix*¹⁶ que permitia a estadia no país italiano até a duração máxima de um ano.

Assim, da formação obtida nestes dois países, destacamos os arquitetos, José Luís Monteiro, Ventura Terra e Marques Silva, com formação na *Beaux Arts* de Paris entre 1873 e 1896. Segundo José Gonçalves (2009)¹⁷ destaca-se do percurso de Marques da Silva a viagem realizada com o Conde de Vizela, cliente da Casa de Serralves, a Paris em 1925.¹⁸

14 Karl Friedrich Schinkel nascido em 13 de março de 1781 e falecido em 1841, foi um pintor, urbanista e o mais notável arquiteto do neoclassicismo na Prússia.

15 *Beaux Arts* é referente a Escola de Belas Artes de Paris, ensino que combina influências gregas e romanas com ideias renascentistas com a nova forma de produção de arquitetura.

16 *Grand Prix* ou *Grand Prix de Rome* era o nome do prémio obtido por mérito na Escola de Belas Artes de Paris que proporcionava a oportunidade de estudar em Itália num período de até um ano.

17 GONÇALVES, JOSÉ Fernando, *Viagem na Arquitetura Portuguesa do século XX*, Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo, 2009.

18 TAVARES, ANDRÉ, *Os fantasmas de Serralves*, Porto, Dafne, 2007.

“Não menos importante, clarifica-se a cumplicidade no desenho e na construção por parte de Carlos Alberto Cabral, 2º Conde de Vizela, e de José Marques da Silva. A construção desta propriedade terminou em 1944, três anos antes da sua morte. E dois dos outros autores, Rhulmann e Siclis, morreram durante o processo. O cliente, Carlos Alberto Cabral, viveu menos anos nesta casa do que aqueles que esperou para a construir. Com isto, adensou-se a neblina que turvou os factos acerca do projecto desta Casa e dos seus jardins.”

Matilde Seabra, 2015

Apesar da riqueza do processo, resultante de uma intersecção de influências da viagem, é explícito no livro que é principalmente o cliente o motivador e maior apoiante de uma casa com influências da arquitetura moderna. Um pouco idêntico à sonorância dos ambientes modernistas a obra torna-se um bom exemplo de arquitetura *Art Deco*, conseguido através das influências de viagem, existentes no país.

19 Presente no conteúdo do Livro *Fantasma de Serralves* de André Tavares. Apresenta a biografia dos arquitetos parisienses e desvenda as peripécias de construção da casa e dos jardins.

20 Escritores, críticos e arquitetos responsáveis pela crítica da arte e da arquitetura e dos movimentos Arts and Crafts na Alemanha e posteriormente influenciados sobre a arquitetura modernista.

21 Ribeiro Irene, “Raul Lino, Pensador Nacionalista da Arquitetura”, Col. Argumentos (nº6), Faup, Porto, 1994

As relações entre ambos conhecidas e estudadas¹⁹. Interessa salientar a forte associação e o contágio cultural, inerentes ao desenho, projeto e construção da Casa de Serralves.

Raul Lino da Silva nascido em Lisboa em 1879, foi um arquiteto português com formação em Inglaterra, viveu e trabalhou na Alemanha, onde trabalhou no atelier de Albrecht Haupt, arquiteto cuja formação obtida, se assemelha e se insere no âmbito da influência da viagem. De forma distinta às mencionadas anteriormente, Raul Lino, não frequentou as *Beaux Arts* de Paris, mas antes o *Arts&Crafts* em Inglaterra. Haupt nascido em Büdingen, era um arquiteto alemão e universitário conferencista que se torna o pilar na formação de Raul Lino, estremando os seus estudos nas teorias de Ruskin, Morris e Muthesius²⁰, proporcionando-lhe estudos pragmáticos, que viriam a originar mais tarde um Raul Lino meditativo evidenciada na obra escrita e construída.

A *Nossa Casa* (1918), é a mais forte prova que Raul Lino como arquiteto pretendia explorar a identidade da casa portuguesa.

Para Raul Lino a viagem venceu o pináculo na compreensão dos movimentos que se manifestavam e sublinha a sua repugna ao modernismo e a tudo a que vivenciou na viagem. O arquiteto não aceitaria estrangeirismos, apenas reter o essencial para um determinismo de uma produção arquitetónica de valor e sentimentalismo português. O *Estilo Nacional* demarcou-se do pensamento Moderno e aproxima-se de uma tentativa de estagnação desse movimento em território nacional.

Porém o arquiteto, contraria-se nesta maneira de ver a arquitetura, recusando a modernidade aproximando-se às metodologias do modernismo para a resolução de problemas relacionado com a cidade, o que nos leva a dizer, que o modernismo em Raul Lino não é um movimento desconhecido, mas sim uma divergência relacionada com razões intelectuais e refletivas, “(...) *há os que sabem e há os que sentem*”.²¹

1.1.1.2 VIAGEM COMO TRANSFERÊNCIA CULTURAL E O MODERNISMO

Mesmo com os esforços do arquiteto Raul Lino e a conjuntura política, o movimento moderno acaba por se fazer manifestar em Portugal, expressando-se predominantemente a partir das influências de arquitetos e artistas que viajam pela Europa.

“Arquitetos viajantes” conscientes da importância das novas referências artísticas e, conseqüentemente, a importância de um programa de vanguarda, onde estão contidas todas as inovações referente aos anos vinte do século XIX. Demonstrações da vanguarda artística disseminam-se através de feiras de exposições, congressos, concursos e publicações. Em Portugal não se revela plausível este meio de divulgação, face ao controlo editorial que, travava a divulgação de bases teóricas, ainda que fosse possível, uma permuta de conhecimento através de desenhos e modelos praticados reunidos e estereotipados no Primeiro Congresso Nacional de Arquitetura.²² Com uma afluência muito significativa o congresso torna-se a voz de uma nova geração empenhada na responsabilidade cultural afirmando a nova arquitetura como *uma vitória incontestável da classe, na medida em que, pela primeira vez, os arquitetos se reúnem para discutir livremente ideias e afirmar convictamente a necessidade de fazer Arquitetura moderna no quadro de uma nova consciência profissional.*²³

Ainda assim França, Alemanha, Holanda Bélgica e Itália instituem-se como os principais centros para uma formação de relevo, onde um espírito

22 I Congresso Nacional de Arquitetura, foi um conferência de arquitetos portugueses realizado em 1948. Com temas programados como: “A arquitetura no plano nacional” e “O problema português da habitação”. Teve uma larga participação de arquitetos e estudantes de arquitetura.

23 TOSTÕES, ANA – A Arquitetura e a vida: Francisco Keil do Amaral, o arquiteto e o pedagogo, o cidadão e o homem. In: A.A.V.V. – Keil do Amaral no centenário do seu nascimento. Lisboa: Argumentum e Ordem dos Arquitetos, 2012, p. 14.

Keil do Amaral, responsável pela frase ao lado redigida, torna-se uma das principais figuras destes congressos, contudo a sua importância para a arquitetura moderna, iniciada nos seus estudos e viagens realizadas. Porém referente a uma primeira fase do modernismo nacional é importante mencionar os arquitetos Cristino Silva, Cassiano Branco e Carlos Ramos, de entre outros.



**1.º CONGRESSO NACIONAL DE
ARQUITECTURA**

MAIO / JUNHO DE 1948
*PROMOVIDO PELO SINDICATO NACIONAL
DOS ARQUITECTOS COM O PATROCINIO
DO GOVERNO*

**RELATÓRIO DA COMISSÃO EXECUTIVA
TESES
CONCLUSÕES E VOTOS DO CONGRESSO**

1.º
REFERENTE AO
CONGRESSO NACIONAL DE ARQUITETURA

progressista emana dos ateliers de mestres que geram novos pensamentos e metodologias de projeto revolucionários. Deste período, salienta-se o papel do arquiteto Carlos Ramos para o desenvolvimento de uma nova metodologia de ensino da arquitetura. Frequentou a Escola de Belas artes de Lisboa e posteriormente ateliers de renome da época, como o atelier de Ventura Terra onde desenvolve conhecimento e gosto por viagem. Entre 1918 e 1920 viaja entre Portugal e Bélgica, assumindo a “viagem de estudo” como ferramenta de investigação em arquitetura. Propôs-se percorrer a Europa e estudar edifícios hospitalares de forma a dar resposta aos projetos solicitados. A influência de Carlos Ramos às gerações seguintes estende-se a partir da Escola de Belas Artes do Porto, ESBAP (1940) onde se torna *um professor admirável defensor dos princípios modernos*²⁴, instituindo um nova forma de pensar onde a viagem detém um papel importante na formação do moderno.

A criação da ESBAP vinca a conceção da nova ideologia de arquitetura e são considerados agentes de mudança nesta segunda fase do pensamento moderno, arquitetos de uma geração posterior como Keil do Amaral e o referenciadíssimo, Fernando Távora, aluno de Carlos Ramos.

Keil do Amaral ganha, logo após o término da sua formação o concurso para o Pavilhão de Portugal na exposição Internacional de Paris e inicia assim viagens para Paris e posteriormente para Holanda no qual procura conhecimentos e inspirações para trabalhos seus (por exemplo: a remodelação do parque Eduardo VII, o parque da cidade de Monsanto e a Alameda do Campo Grande, todos eles em Lisboa). O arquiteto vê na arquitetura aí erguida, nomeadamente a obra de Willem Dudok não meros objetos mas oportunidades de intervenções cívicas.

Esta relação entre viagem e projeto é ainda acentuada pela viagem de dois anos pelos Estados Unidos da América onde contata com a obra de Frank Lloyd Wright e Eliel Saarinen²⁵. Deste processo, a viagem, emana uma nova ligação entre o conhecimento originado pela descoberta e experiência da arquitetura e a instrução de conceitos e práticas. Keil de Amaral utiliza de forma espontânea o registo em fotografia, assim como registos escritos, que posteriormente utiliza para produzir material expositivo, onde transpõe a experiência pessoal da viagem ao conhecimento público da arquitetura.

24 DUARTE, CARLOS S. – Arquitetura em Portugal no Século XX: do modernismo ao tempo presente. In: A.A.V.V. (coordenação Fernando Pernes). Panorama Arte Portuguesa no Século XX. Porto: Campo de Letras / Fundação de Serralves,

25 Arquitetos influenciadores do rumo da arquitetura moderna com suas ideias e obras. São considerados dos arquitetos mais importantes do século XX.

As suas obras infligirão as influências da viagem, com conceitos da arquitetura moderna, constata-se as influências de arquitetos e paisagistas, de salientar nomes como Frank Lloyd Wright e William Dudok.



Figura 8. CARLOS RAMOS APRESENTANDO UM LIVRO, 1947, ESBAP

1.1.1.3 **FERNANDO TÁVORA**

Fernando Távora refere que, enquanto aluno, existia uma enorme dificuldade de contacto com arquitetura estrangeira sendo o seu conhecimento restrito a viagens e publicações oriundas do centro da Europa,. É nas viagens, que Távora encontra uma *metodologia de investigação indissociável do conhecimento e da prática arquitectónica*,²⁶ capaz de materializar todo o conhecimento aprendido, objetivando contextos teóricos e ajudando a obter novas formas de projetar. Pretende Távora, *conhecer as manifestações artísticas que se encontram na tradição europeia*, e desta forma a *determinação deste constante classicismo que se apresenta como indispensável ao seu espírito, tanto desorganizado como com necessidade de certeza*.²⁷

Apesar das poucas referências, sabe-se que Távora iniciou as suas viagens anteriormente à segunda guerra mundial. No entanto, tem como sua primeira grande viagem, aquela realizada durante três meses a bordo de um carro percorrendo inúmeras cidades da Europa. Com ponto de partida no Porto e percorrendo San Sebastian, Lyon, Chartres, Paris, Bruxelas, Roterdão, Antuérpia, Berna, Zurique, Milão, Siena, Roma, Cannes, Nice e Marselha²⁸ o arquiteto tem como premissa percorrer locais que estudara confrontando-os com os ensinamentos adquiridos.

É também com os congressos nacionais e internacionais de arquitetura que Távora desenvolve viagens pela Europa. Marcados entre 1951 e 1959 os Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna, CIAM, não eram apenas

Formado pela Escola de Belas Artes do Porto, Fernando Luís Cardoso de Meneses e Tavares de Távora, distinguisse em torno da sua formação por um aluno astuto de pensamento próprio.

Fernando Távora, vivenciou durante a sua formação um período de tempo onde questões sobre a arquitetura e os conceitos culturais se questionavam, balizadas por condicionantes, políticas e sociais. Porém a formação de uma nova escola como E.S.B.A.P. proporcionavam uma formação, apoiada numa tentativa de redirecionar os estudos. Impulsionada por jovens arquitetos, alineados pelo arquiteto Carlos Ramos.

26 GONÇALVES, JOSÉ FERNANDO, A viagem na Arquitectura Portuguesa do século XX., Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo, 2009, pag.11

27 Antonio, Leoni, Giovanni, Fernando Távora - opera completa, in GONÇALVES, JOSÉ FERNANDO, A viagem na Arquitectura Portuguesa do século XX., Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo, 2009, RESDOMUS, www.resdomus.blogspot.com

28 GONÇALVES, 2009, pag.11

congressos, mas o motor de viagens com intuito de reunir mestres do movimento moderno.

A viagem aos Estados Unidos da América é a sua maior viagem, na qual Fernando Távora procura modelos alternativos como método pedagógico a antigas lógicas de formação e conteúdos disciplinares. O arquiteto tem como intuito estudar os processos de ensino nas universidades americanas. No entanto, da viagem não se obtêm os resultados pretendidos, a *importância científica e pedagógica da experiência e do exemplo americanos*²⁹ fica limitada não só pela falta de consenso na Escola do Porto, assim como pela situação do país. No entanto, é notório no diário de Távora que teria encontrado soluções que advinham da *institucionalização/racionalização* americana e o ruralismo português.

29 MESQUITA, ANA, O melhor de dois mundos - a viagem do arquiteto Távora aos EUA e Japão, 2007, pag.20

Todo este processo fica demarcado, na década dos anos 50, após inúmeras agitações e falta de concordâncias. O fim da guerra e também as tensões geradas nos Congressos Internacionais levam à génese da Reforma de Ensino de 57 e consequentemente no ajuste em questões estruturalmente profissionais.

Esta forma de desenhar e pensar, revela-se na obra de Fernando Távora onde um novo método de projetar está ligado a condicionante do lugar.

Nesta época, apesar da experimentação de novas soluções, havia a necessidade de enviar novos arquitetos para o estrangeiro, nomeadamente para o Japão,³⁰ de forma a contribuir com novas práticas de ensino.

30 MESQUITA, 2007, pag.24

31 Fundação Calouste Gulbenkian é uma instituição portuguesa sem fins lucrativos criada a partir de bens doados por Calouste Gulbenkian a partir de disposição testamentária. Após a sua morte, em 1955, legou os seus bens ao país sob a forma de uma fundação. A fundação apoia muitas atividades culturais e recentemente a área da saúde.

É transmitida por Carlos Ramos uma carta à fundação Calouste Gulbenkian³¹ com o intuito de sensibilizar a fundação para o financiamento de fundos que proporcionassem, a um conjunto de arquitetos listados pelo diretor da ESBAP, a oportunidade de viajarem ao estrangeiro. Era intenção desta viagem a obtenção de *respostas concretas para os problemas do ensino da arquitetura*, e das *propostas para o construído*.³²

32 MESQUITA, 2007, pag.24

Fernando Távora, propõem-se, após a deliberação positiva da obtenção de bolsa, para realizar um *estudo dos Métodos do Ensino de Arquitetura e Urbanismo nas Universidades e Instituições americanas*³³, em 1959. A viagem teria como objetivo a obtenção e *apuramento de virtudes e sacerdócio tão pouco frequentes entre nós*, e que proporcionassem, *esclarecimento dos responsáveis pela formação dos nossos futuros profissionais*.³⁴

A viagem à América, seria alargada ao continente asiático, de modo a presenciar o congresso dos CIAM no World Design Conference (WoDeCo), no Japão, Fernando Távora solicita à fundação Calouste Gulbenkian o alargamento da bolsa, de forma a englobar o programa do congresso. Desta forma, a viagem tornar-se-ia numa volta ao mundo.

Como roteiro desta grande viagem, Távora atravessa a América para conhecer a *costa oeste e S. Francisco*, visitar o *México, Havai, Tailândia, Paquistão, Líbano, Egípto e Grécia*,³⁵ criando uma aproximação a um mundo em clara evolução, e contrapondo-a às obras da antiguidade e retirando. Desta dicotomia retiraria, um equilíbrio entre atual e passado.

Da viagem, Fernando Távora pretende colher o máximo proveito e aprendizagem possível. Começa por visitar as escolas de arquitetura de forma a estabelecer consonância com as metodologias de estudo. Desse contacto e experiência retira a comunhão multidisciplinar de cadeiras diferenciadas e reconhecidas para o resultado de uma arquitetura autêntica. O arquiteto forma então, conhecimentos entre jovens arquitetos e professores em início de percurso, alguns dos quais, mais tarde, viriam a ser responsáveis pela cultura e arquitetura desenvolvida entre a década de 60 e 70. Conhecimentos como o que garantiu, através de Louis Kahn³⁶, proporcionou-lhe a importância de integração de um novo método para a assimilação da cultura arquitetónica com a história da mesma. Outras questões relacionam-se com o urbanismo como método de formação nos EUA e como a disciplina em contexto de ensino tem grande preponderância e zelo para a aproximação científica à cidade.

Apesar de Távora se mostrar relativamente reticente a certas obras e à sua escassez de origens, descobre em Frank Lloyd Wright o oposto. Contaminado pelas suas referências, estabelecidas pela *Storia dell'Architettura Moderna* de Bruno Zevi, Távora estabelece concordância com Zevi, quando este refere que Giedion na obra *Space Time and Architecture* estabeleceria Wright como o número um da história da arquitetura moderna.³⁷

33 MESQUITA, ANA, O melhor de dois mundos - a viagem do arquiteto Távora aos EUA e Japão, pag.29

34 "APONTAMENTO", Carta interna da F.C.G. para a aprovação da Bolsa, 17/08/1959, Arquivo F.C.G. In MESQUITA, ANA, O melhor de dois mundos - a viagem do arquiteto Távora aos EUA e Japão, pag.32

35 GONÇALVES, JOSÉ FERNANDO, A viagem na Arquitectura Portuguesa do século XX., Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, 2009, pag.12

36 Louis Isadore Kahn nasceu a 20 de fevereiro de 1901 e faleceu em 1974, foi um arquiteto americano, atuou como crítico de design e professor de arquitetura da Yale School of Architecture 1947-1957. Foi também professor de arquitetura na Escola de Design da Universidade da Pensilvânia.

37 MESQUITA, 2007, pag.55

2-A



OBJETIVOS DE VIAGEM

- 1- Conhecimento geral do continente da U.S.A., com ênfase nos aspectos culturais e sociais do Brasil e da América Latina (incluindo as cidades de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Curitiba, Porto Alegre, Recife, Salvador, Fortaleza, etc.) - também, aspectos geográficos e históricos, (com ênfase nos aspectos históricos e culturais).
- 2- Visão geral (geral) do continente, com ênfase nos aspectos culturais e sociais.
- 3- Experiência e conhecimento geral.
- 4- Aspectos geográficos e culturais (aspectos mais históricos), incluindo visitas a museus, bibliotecas ou documentos antigos e modernos, etc. - também, aspectos geográficos e históricos, (com ênfase nos aspectos históricos e culturais).
- 5- Aspectos de atividades e experiências em geral.
- 6- Aspectos geográficos e culturais - aspectos (históricos e sociais de áreas de interesse).
- 7- História da Billings, especialmente o Brasil e a América Latina, e aspectos geográficos e culturais.

Figura 9. "OBJECTIVOS DE VIAGEM" E MAPA DESENHADO POR TAVORA

Das enumeras obras de Wright, que o arquiteto visita, tais como, as Casas da Pradaria ou o edifício da Johnson Wax é com a arquitetura e a paisagem da casa Taliesin East, que Fernando Távora mais se impressiona, constatando-a como uma simbiose perfeita entre a obra e a paisagem, “*Taliesin como uma construção desfez-se; é uma paisagem, é um conjunto, em que é porventura difícil de distinguir a obra de Deus da obra do Homem*”.³⁸

38 TÁVORA, FERNADO, Diário, 9, Abril, 1960, Blau, 1993, pag.93

É apenas no México que Távora volta a encontra a arquitetura genuína, cuja ausência o decepcionava nos EUA. Tendo a sua visita ao Japão o intuito de estar presente na WoDeCo, a mesma mostra-se trivial referindo que desta não retira grande proveito. É através das obras que consegue visitar, que o arquiteto, descobre novos sentidos de estruturação entre a forma da construção, a natureza e o efeito visual que ambas proporcionam. Tais características evidenciam-se em alguns dos seus projetos e o mesmo relata a aplicação de características da cultura arquitetônica japonesa em pormenores e até em influências de conceito.

A continuação da viagem, Japão-Portugal, torna-se mais célere. Com mais estadias, porém todas elas mais curtas, o arquiteto passa por países como a Tailândia e o Paquistão, vocacionando a sua viagem para o mediterrâneo, tendo a possibilidade de visitar pontos como o Egito e a Grécia.

Desta viagem, é de reter, a principal motivação que levou a sua realização o intuito de progredir e prosperar a formação da ESBAP, não obstante, Távora reconhece que a experiência foi tão enriquecedora, referindo, que a viagem o *mundializou*.



Arquit. Robie House -
Ani. 19. 400 -

Figura 10. DESENHO DE TÁVORA, CHICAGO, ROBIE HOUSE, 1960

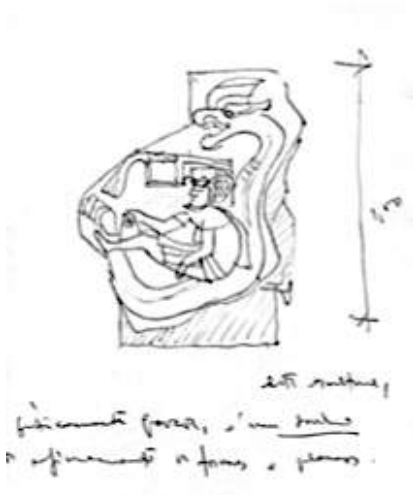


Figura 12. DESENHOS DE TÁVORA. PEÇAS DE MUSEU, DIÁRIO DE VIAGEM

1.1.1.4 INFLUÊNCIAS DA VIAGEM DE TÁVORA PARA OUTROS ARQUITETOS E A FORMAÇÃO DE ARQUITETURA

A viagem de Távora, torna-se a vários níveis, uma viagem notável, não só pela questão de questionar ensinamentos, refletindo sobre o ensino e formação, como pode servir de base à formação de um método de aprendizagem da cultura arquitetónica. Abre o caminho à compreensão da arquitetura e percepção de diferentes culturas através de um conhecimento *in situ*.

Construindo-se um novo pensamento crítico, essencialmente, resultado da pesquisa e da observação da multiplicidade cultural existente, este serviria, o Inquérito à Arquitetura Popular em Portugal, no qual Távora teve um papel incontestável, e vem proporcionar uma colaboração fundamental para a reorganização do programa arquitectónico contemporâneo português.

O novo paradigma no ensino da Arquitetura atribui-se a Fernando Távora e da mesma forma a ideia de que o arquiteto deve ser um sujeito instruído e emotivo, erudito, atento aos factos culturais, sociais e artísticos. Porém, se o ato de viajar mantém a sua importância, o modo como esta se efetua alterou-se significativamente.

Neste contexto, surgem em Portugal uma vaga de viagens pelo norte da Europa, propriamente por países nórdicos, como a Finlândia, onde obras de Alvar Aalto³⁹ possuem uma enorme procura pelos principais arquitetos europeus. Em Portugal, destacam-se destas viagens, as protagonizadas por Álvaro Siza, Rogério e Cecília Cavaca em 1968 acompanhados por Távora.

“Uma coisa que na minha vida é importante, que hoje não conta na vida de ninguém, hoje qualquer pessoa vai ao estrangeiro com a maior facilidade: há condições económicas, não há polícia, não há passaportes, não há PIDE para pedir autorizações, mas havia. É preciso saber que era preciso pedir uma autorização à administração política e civil para ir ao estrangeiro, sobretudo os estudantes, e que para além disso, não havia dinheiro para viajar. Esse sistema de relações com o estrangeiro alterou-se completamente, o que tem evidentemente muito a ver com a nossa formação.”

Por Ana Motta Veiga in Revisitar Fernando Távora, sobre Fernando Távora, em 1993.

³⁹ Hugo Alvar Henrik Aalto foi um arquiteto finlandês cuja obra é considerada dos melhores exemplos de arquitetura moderna da primeira metade do século XX.

Desta chegamos, da aproximação às obras e aos seus autores, uma múltipla quantidade de apontamentos das viagens que proporcionam um enriquecimento da cultura arquitetónica portuguesa.

Dos arquitetos referenciados, Álvaro Siza destaca-se pela sua importância e pertinência no processo de viagem e registo da mesma. É através de desenhos e pequenos textos junto aos mesmos que as viagens de Siza são reveladas, com registos detalhados e claros da aprendizagem e percepção dos locais, pessoas e edificado.

“São desenhos desinibidos, libertos da carga de trabalhos e dos problemas diários. Por vezes, enraivecidos pelo conteúdo das críticas dos amigos, inimigos, amigos-inimigos – e a secreta conspiração. Sempre amaciados pelos vinhos e o suave torpor dos destilados, apaparicados pelo calor da amizade. Desenhos gerados em lugares recônditos de viagens de grupo, no sofá de alguma casa, num restaurante, entre amigos, admiradores, desconhecidos que já o não são.

Usa o papel que estiver à mão, quase sempre de má qualidade, o caderno preto, o caderno de outros, as folhas texturadas de reciclado, o lápis, que tem que ser mole, a BIC, a tinta permanente, o que ali estiver, à mão(...). Desenha, desenha, em ritmo acelerado como se uma encomenda tivesse que ser entregue, urgente. (...) Risca com traço seguro, mas incerto. Procura uma justeza que sempre foge à evidência. Rabisca, rabisca, rabisca na correcção. Traça um fio de linha único, como se fosse um traço mágico de percurso evidente e fácil. Começa pela pata retorcida, percorre a coxa, a garupa, a crina, as narinas. E o cavalo já está desenhado. A ponta percorre o papel. Há modelos mais fáceis, pelo hábito ou pela génese. Outros são mais difíceis. Há os inquietos, difíceis de captar. Há os ausentes que, no final, e num gesto mágico, são ali colocados, como hoje se faz no photoshop. O ‘riscador’ também aparece, quase sempre: ou na totalidade, ou em parte, pela presença da mão que desenha.(...)

Numa raiva de desenhar e copiar os mestres. Às vezes dá raiva só de ver. Não pela inveja de não fazer, mas pela inveja da persistência, do uso de cada momento, de qualquer momento, para exercitar, melhorar, pesquisar, descobrir. O desenho em Siza é uma prova de insatisfação e inconformismo.”⁴⁰

40 Carlos Castanheira, “Ao Jantar” in http://ultimasreportagens.com/destaque_desenhosaojantar.php 15/01/2016 11:15

Carlos Castanheira, refere neste texto o que Kenneth Frampton afirma na revista *Lotus*, para uma existência em todos os registos de Álvaro Siza de uma necessidade de oscilação entre sujeito e objecto observado. A colocação do sujeito, de quem regista o desenho em primeiro plano, trata-se de um ênfase para a necessidade de proclamação da importância dessa simbiose.

Transparecendo desta forma, para as suas obras a mesma precisão de simbiose os projetos de Siza conjugam a leitura do lugar transformando os seus projetos para obras enquadradas na cultura e na sua nacionalização.

*“Siza é alemão na Alemanha, holandês na Holanda, italiano em Itália, espanhol em Espanha”*⁴¹

41 GONÇALVES, JOSÉ FERNANDO, A viagem na Arquitectura Portuguesa do século XX., Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, 2009, pag.15

Podemos afirmar então, que Távora tornou-se ponto fulcral na mudança do paradigma da arquitetura, e este marca, o principio de um novo processo de produção arquitetónica baseado numa formação crítica, muito assente na aprendizagem por aproximação, onde viajar é aprender e esta é indissociável da prática arquitetónica e da vida.



Figura 13. DESENHOS DE ÁLVARO SIZA VIEIRA





Figura 15. VIAGEM À GREGIA, 1976. ALEXANDRE ALVES COSTA, SÉRGIO FERNANDES, JOSÉ MAYDE, ALCINO SOUTINHO, FERNANDO TAVARA E ALVARO SIZ NO PARTHENON.

1.2 A VIAGEM NO CONTEXTO ACADÉMICO DA ESCOLA DE ARQUITETURA DA UNIVERSIDADE DO MINHO

Se destacarmos uma ação no contínuo processo de aprendizagem e desenvolvimento do arquiteto, poderemos falar em viagem. Por si só o acto de viajar é um tema lato que nos remete para inúmeras possibilidades, mas falar em viagem de arquitetura, é falar em experiência, conhecimento e descoberta enquadrado pelo olhar do arquiteto no que este interpreta do lugar físico e humano.

Poderemos ainda remeter-nos ao tempo em que o arquitecto, ou melhor o ainda mestre de obra, se deslocava e instalava nos estaleiros para aprender técnicas e formas que perpetuava nas suas práticas. Uma ideia tão simples quanto prática que se perpetuou no contínuo desenvolvimento da história da arquitetura.

Neste sentido, e no que se refere à viagem como ferramenta, a escola e neste caso concreto a Escola de Arquitetura da Universidade do Minho, incentiva e incorpora essa ideia como mais valia no processo de aprendizagem e formação dos seus estudantes. Desde o início do percurso académico, os professores arquitetos nas suas aulas teóricas partilham experiências exemplificadas em histórias e materializadas através de documentação gráfica (fotografia, mapas, diários e desenhos). É a primeira abordagem que se faz à importância da viagem como ferramenta ao mesmo tempo que deixam o incentivo.

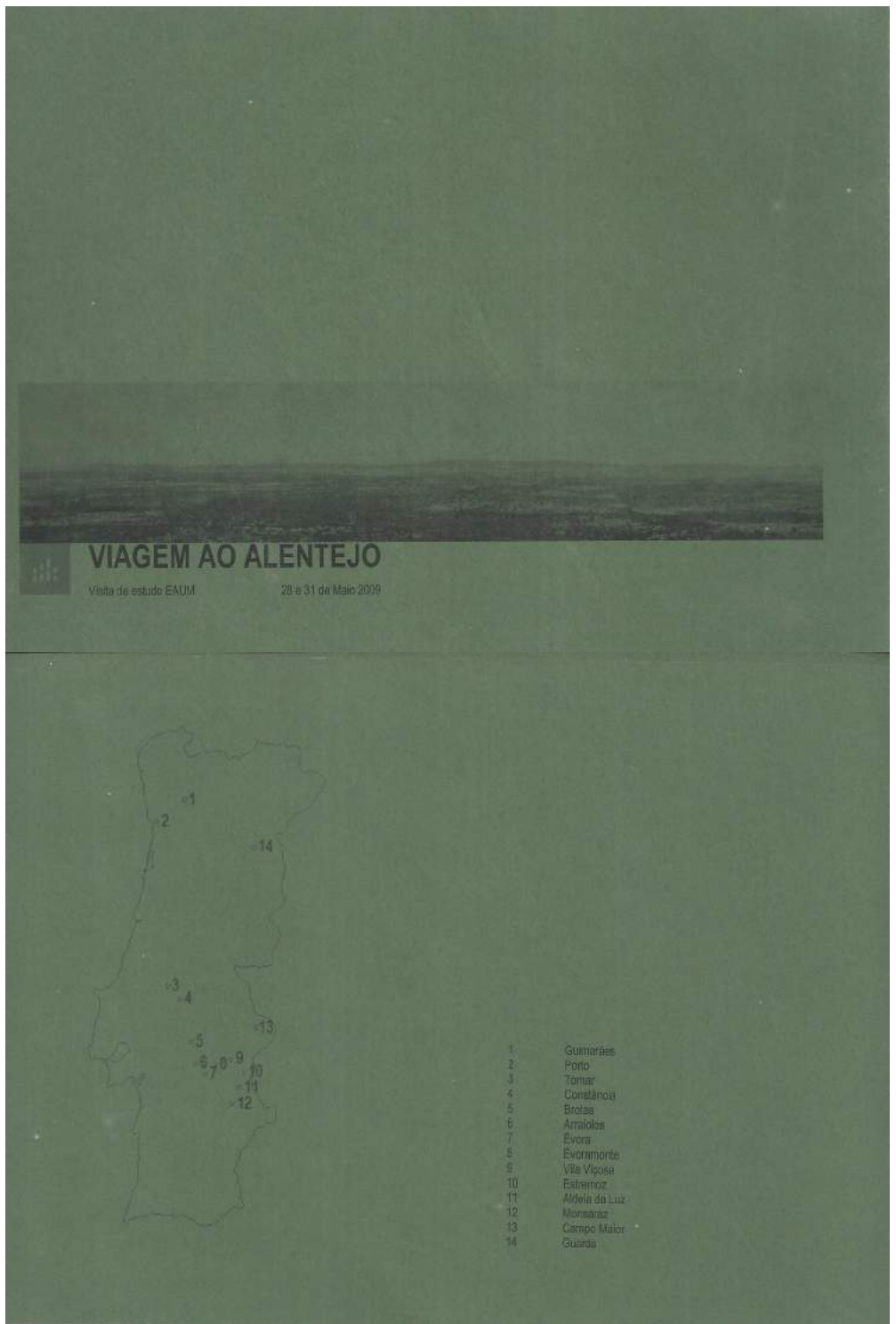


Figura 16. VIAGEM AO ALENTEJO, PRINCIPAIS CIDADES A VISITAR

Ao longo do primeiro ano salienta-se a importância de viagens de estudo nos planos curriculares das diferentes Ucs. Todos nós recordamos, por exemplo, da viagem ao Porto ou da viagem a Évora, organizadas pelos professores de primeiro ano.

- visitas de âmbito histórico;
- visitas de âmbito teórico da arquitetura (edifícios estudados)
- visitas a obras realizadas com o contributo dos professores,
- visitas a locais de produção de materiais (a pedreira)

Foram evidentes uma vez que se visitavam edifícios projetados pelos próprios professores, ou éramos guiados através de obras dirigidas pelos arquitetos e técnicos que nelas trabalhavam e que detinham conhecimento profundo destas.

É importante referir que estas viagens não são de cariz obrigatório de participação, apenas são uma possibilidade proporcionada pelos docentes no aprofundamento e assimilação de ensinamentos teóricos e práticos.

Um dos casos mais visíveis do entusiasmo da viagem como oportunidade de contacto directo com a matéria de estudo, são as aulas de História cujas excursões por edifícios do centro Histórico de Guimarães, ou as aulas de “viagem” apresentadas pelo professor durante o segundo e terceiro ano, onde apresenta a matéria em estudo com recurso aos dados recolhidos durante as suas viagens. Isto resulta numa experiência teórica muito descritiva e dinâmica, com mais entusiasmo maior do que as descrições que vêm nos livros.

De forma idêntica ao primeiro ano, surge no segundo e terceiro ano a “Rota Corbusier” organizada por alunos com o intuito de percorrer as principais obras de Le Corbusier.

Já numa fase mais avançada do percurso académico surge a possibilidade da participação no programa Erasmus. Um programa de intercâmbio com a duração de um ano e uma escolha do destino livre. A lista de possibilidades de escolha de Universidades é extensa e de acordo com o plano de estudos de cada Universidade, bem como o ambiente da Cidade ou o País em que se insere determina as opções tomadas pelos participantes. É altura para viver num país estrangeiro, confrontar-nos com costumes e culturas distintos sendo tudo isto parte do nosso processo de aprendizagem contínuo e holístico. As conclusões não são variáveis, e representam a experiência de cada um. No entanto, os instrumentos e os meios necessários para a abordagem da viagem como uma ferramenta fica demonstrada e sugerida.

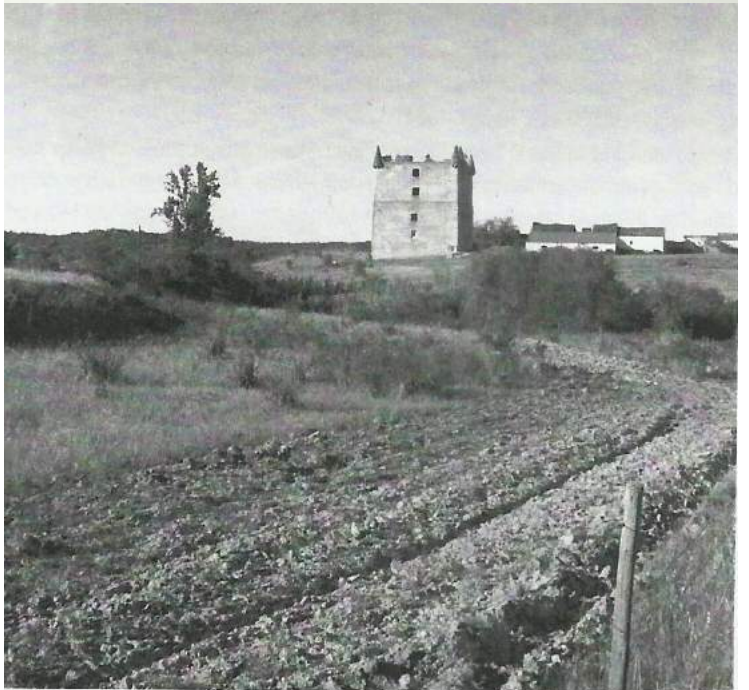


Figura 17. TORRE DAS ÁGUÍAS NA LOCALIDADE DE BROTAS



Figura 18. DESENHO REALIZADO DURANTE A VIAGEM DE ÉVORA

ROTA LE CORBUSIER

25 Março (1º dia)

Partida 6.00h Guimarães, Portugal

13.00h Bilbao, Espanha (666km) Guggenheim/ aeroporto, ponte e estação (Calatrava)

26 Março (2º dia)

Partida 7.00h Bilbao

18.00h Paris, França (918km)

27 Março (3º dia)

Paris

Villa Sayove

Museu Pompidou

28 Março (4º dia)

Paris

Apartamento Corbusier

29 Março (5º dia)

Paris

30 Março (6º dia)

Partida 4.30h Paris

9.00h – 10.00h Ronchamp, França (402km) Igreja Notre Dame Du-Haut

11.00h – 12.00h Mulhouse, França (67km) bairro

13.00h Weil am Rhein, Alemanha (40km) Vitra

19.00h – 20.00h Lorrach, Alemanha (5,5km)

31 Março (7º dia)

Partida 7.00h Lorrach (170km)

9.00h – 11.00h Corseaux, Suíça (27km) Petit Maison

11.30 – 14.00h Lausanne (212km) SANAA Rólex Learning Center

16.00h Lyon, França. Opera House/Estação de Saint-Exupery

1 Abril (8º dia)

Partida 9.00h Lyon

9.30h – Convento de La Tourette

passar o resto dia em Lyon

2 Abril (9º dia)

Partida 8.00h Lyon (72km)

9.00h - 12.00h Firminy, França (274km) Casa da Juventude e Cultura/ Igreja Saint-Pierre Unite D'HAbitation

14.30h – 15.00h Pont-Du-Gard, França (132km)

16.00h Marsella, França. Unité

Partida 22.00 Marsella (1162km)

3 Abril (10º dia)

Chegada 8.00h - 12.00h León, Espanha (368km)

16.30h Guimarães

CONFIRMAÇÃO ATÉ AO FINAL DESTA SEMANA.

ESTIMATIVA: 350€ (transporte e estadia)

segunda-feira precisamos de um adiantamento de 100€

[2] “A VIAGEM NO ORIENTE “

2.1 EXPERIÊNCIA DE UMA VIAJEM

A viagem em questão corresponde, na sua totalidade, a partida de Viana do Castelo até ao Sudeste Asiático e o conseqüente retorno, num total de 42 dias. Porém, o seu início compreende o momento de decisão da partida, e esta sendo parte integrante da viagem pela importância da preparação e escolha. O âmbito desta viagem é o conhecimento e a aprendizagem, o que conduz à fixação de objetivos na aproximação da abordagem aos lugares.

No caso em estudo, o conhecimento do Sudeste Asiático torna-se a grande motivação, destacando-se pela diferença social, proporcionando um choque capaz de nos fazer questionar aprendizagens básicas, que não consciencializamos diariamente. É importante referir a procura do espírito dos lugares nos objetivos da viagem, mas também a exploração de registos que prolongam aprendizagens e modos de olhar. Torna-se vasto os tipos de registos utilizados para a anotação de aspectos relevantes: o registo instantâneo, (a fotografia e vídeo) é sempre o mais intuitivo e furtivo, no entanto, o uso do desenho e da reflexão escrita está sempre associado à atenção depositada na assimilação do visto e da experiência dos lugares.

De salientar é a importância da aprendizagem: viajar é aprender e aprender é mais fácil a viajar.

28 DE JAN.

Estamos ainda em lisboa. aproveitamos o dia para uma visita a certos pontos da capital. tenho uma subita vontade de resgistar acontecimentos. Vou á procura de uma papelaria onde possa comprar um caderno.

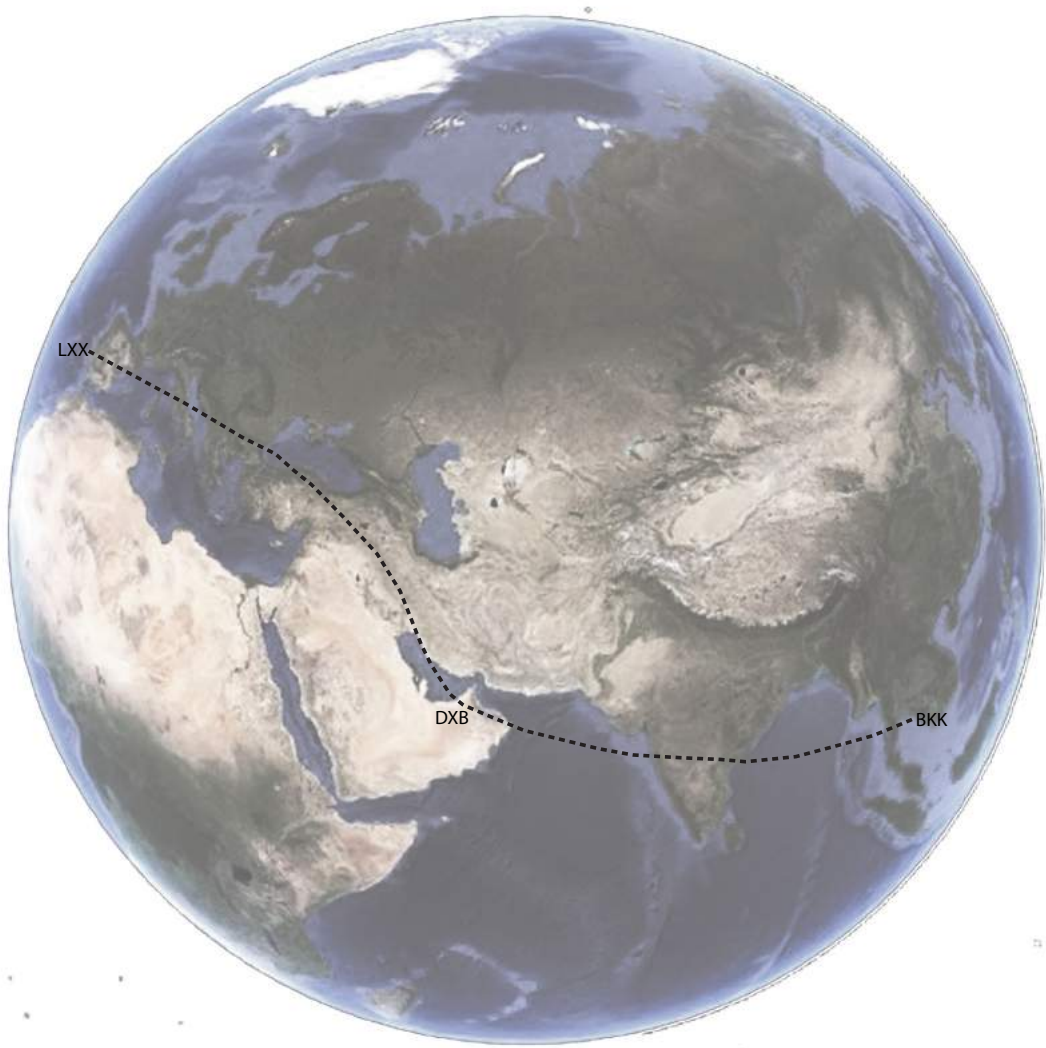


Figura 20. MAPAMUNDO COM TRAJETO DESDE PORTUGAL

2.2 A VIAGEM CIENTÍFICA E A IMPORTÂNCIA DO CARACTER DO LUGAR

CONTEXTO SOCIO-CULTURAL

Podemos afirmar que nos meados dos anos 1800 a Europa tornou-se um marco de grandes viagens, no entanto, é de consciencialização de todos que, que as viagens de carácter científico e ou existencial, iniciam-se pelos descobrimentos efetuadas entre os séculos XIII e XV. Registadas e documentadas, as viagens, são o conjunto dos relatos, impressões e registos, obtidos no local, criando assim o que podemos considerar umas das primeiras tentativas de 'literatura de Viagem'.

Este tipo de registo proporciona aos leitores a possibilidade de vivenciar determinados ambientes e sítios, alargando as suas consciências e entendimentos gerando uma realidade falsa ou mais conhecida por memória virtual, que se alimenta e compõe de forma lenta e impercetível.

Como sabemos então a diferença entre um local instruído a partir de uma representação ficcional e a realidade?

Será também possível, hoje em dia, ter-mos construído um modo virtual de viajante, que desenvolveu um reconhecimento prévio de lugar que nunca foi vivenciado?

Categoricamente o ser humano desenvolveu esse método de viajante virtual preliminar, inicialmente por questões de desenvolvimento cultural e fácil acesso a informação, de forma inconsciente, mas cada vez mais com o intuito

Tomando como premissa a carta de Caminha pode-se dizer que este seja o registo "mais vivo, próprio e original da literatura portuguesa: as narrativas de viagem (...). As primeiras relações de viagens foram por certo traçadas no mar pelos escrivães das caravelas do Infante D. Henrique. No livro ou livros de bordo, inscreviam-se com os dados de carácter geográfico sobre os novos descobrimentos - rumos, número de milhas ou léguas percorridas, terras descobertas e nomenclatura imposta."

Jaime Cortesão 1943,

13 A 15 DE FEV.

O que nos parecia ser um país pobre pelas imagens vistas na internet, ganha mais força ainda ao visitarmos Battambang. A realidade é muito mais avassaladora que a imagem virtual que possuíamos!



Figura 21. A ESPECIFICIDADE DO LUGAR

de uma procura concisa e perspicaz do que se pretende experienciar. Talvez como uma necessidade de aprendizagem antes de exposição a algo exterior distinto. Constatase então, a necessidade de confrontação de vários factos, podendo resultar daí uma panóplia de resultados, dependendo do confronto entre o lado ficcional e o resultado da experiência.

Neste sentido, a tentativa de uma viagem diferente enquadrado numa realidade distinta que apesar de informação que nos chega essa não consegue prever o choque cultural que iríamos encontrar.

A imposição estabelecida pela pressão de uma rotina periódica, leva a instauração de uma quebra com algo diferenciado, como a procura de um “outro destino” em alternativa rápida. Experiências fortes com diversos estímulos, para além do rotineiro são os principais modos de fuga.

A intensificação na procura de estes novos lugares, gera movimentos em massa, que são dominados e formatados na tentativa de entidades rentabilizarem recursos e terem a hipótese de responder de forma rápida, com destinos variáveis. Movimentos populacionais de grande escala tendem a provocar efeitos nos locais, por vezes transformando-os e criando o “Turismo”, atividade económica dos lugares que hoje em dia é atividade significativa dos mesmos.

Na procura de extravasar desses movimentos massificados e formatados que são o turismo, a viagem no Oriente pretendeu-se pela escolha de locais menos explorados no ramo turístico.

Apesar das qualidades benéficas que o turismo engloba na sociedade económica das regiões, quando estas são exercidas com grande veemência, tornam-se locais sobre-explorados e provocam, na maioria das vezes a uniformização de espaços e formas. Cria-se, cada vez mais a ideia do turismo roaz que se alimenta de paisagens e espaços, não se entendendo como uma atividade aberta às particularidades e processos que caracterizam os lugares, quer sejam socioeconómicos ou mesmo culturais, e que podem gerar novas dinâmicas ou harmonias diferentes. Ao contrário, é mais claro e evidente em sociedades menos desenvolvidas, onde o turismo se aproveita de forma predatória da economia muitas vezes frágil, incumbindo o monopólio a uma economia do, turismo a qual não respeita a integridade e natureza do lugar. É esta característica que determina a capacidade de fazer com que certo ambiente se torne atrativo e nos leve a visita-lo e a construir o que é a memória real ou identidade de determinado lugar.

10 A 13 DE FEV.

Nota-se um excessivo uso do turismo para tudo nesta cidade. Tudo depende dele e tudo é feito para os visitantes, não existe economia entre os locais. O turismo é um elemento predatório desta cidade apoiada em uma história engolida pela massificação do turismo.

O *lugar* no seu significado lato, é uma simbiose de espaço e tempo, onde o espaço real ou não, “é concretizado num instante e simultaneamente o tempo é concretizado num aqui”¹, percebido pelo Homem através dos sentidos.

¹ MUNTANÓLA THORNBERG, Josep, La arquitectura como lugar, Barcelona edição UPC, 1996. pag.27



Figura 22. ANGKOR WAT 1931 <https://commons.wikimedia.org/wiki/>



Figura 23. ANGKOR WAT 2015

Contudo é um fenómeno subjetivo e difícil de determinar da mesma forma para mais do que uma pessoa, pois depende da percepção e do significado de cada um.

*“Movendo-se através dos espaços, a pessoa pode frequentemente reviver as emoções relacionadas a eles de encontros anteriores, ou aplicar modelos de lugares anteriormente visitados. Estas emoções estão associadas ao visitante. No entanto, também fica claro que o próprio lugar tem um jeito dele, um estado emocional, independente do estado de espírito do visitante no momento do encontro. Isto se chama o sentido do espírito do lugar.”*²

² NORBERG-SCHULZ, Christian, 1979 *Genius Loci* pag.18

Peter Zumthor³ no livro *Atmosferas* refere esse aspeto, onde diferentes funcionalidades programáticas geram diferentes reações sensoriais, no entanto, programas idênticos podem gerar emoções idênticas, sendo apuradas por as próprias atmosferas do lugar.

³ Peter Zumthor é um arquiteto suíço, vencedor do Prémio Pritzker de 2009. É responsável por obras de cujas temáticas incidem no campo das emoções e sensações determinadas pela atmosfera dos espaços criados.

Podemos então dizer que cada espaço tem uma *identidade* do próprio *lugar*. Quando o conceito é inerente à arquitetura, devemos tomar dois aspetos distintos; a entidade física, ou seja a topografia, a edificação, as formas, a materialidade, e por outro lado as pessoas, emoções e vivências cujo carácter subjetivo de cada relação lugar-habitante. Vivências que determinam primariamente as reações instintivas para certos locais, ou seja, passamos a uma percepção emocional, que funciona como forma involuntária na presença de determinado espaço minimamente idêntico a outro já vivenciado.

03 A 04 e 08 a 09 DE FEV.

É surpreendente como um espaço banal como é um comboio, apesar das suas especificações, se torna num lugar rico, através das pessoas e da ocupação que as mesmas fazem do espaço e as emoções que elas transmitem.

São os conceitos *físicos, fenomenológicos e ontológicos*⁴ vitais para o processo de compreensão e intervenção de um arquiteto e estes tem sido proclamados pela arquitetura Portuguesa. Precisamente Fernando Távora e Álvaro Siza os principais impulsionadores nesta forma de abordagem ao lugar detêm sentido apurado após as sucessivas viagens assim como, as influências do arquiteto historiador Bruno Zevi, o qual, defendia uma arquitetura estudada a partir do contacto direto.

⁴ SILVA, LUCIANO RIBEIROV, *Cultura de cor Reflexões sobre a cor na arquitectura portuguesa. Cor_Identidade*, Coimbra, Dezembro de 2009, capítulo 3, pag.43

Sendo a identidade do lugar um processo que se constrói de forma complexa, através das pessoas do tempo e da natureza, e sendo a compactação destas diferentes camadas de carácter frágil, não se deveria prevenir ou controlar as deslocações massivas de turistas que possam alterar a identidade do lugar?

Segundo Marc Augé a função do protagonista passa por descrever o que observa em determinado espaço. Categoriza o mundo contemporâneo como modernismo exagerado, caracterizado pelo surgimento de uma sobrecarga de eventos, definido por três fatores de redundância: o tempo, o espaço e o Ego.

AUGÉ, 1992, *Non-lieux*, pp. 25-35



Figura 24. ANGKOR WAT, ESPAÇO INTERIOR



Figura 25. ANGKOR WAT, CLAUSTRO

A nosso ver a massificação do turismo, que pretende responder a determinado estímulo, seja ele económico, social ou cultural, traduz-se num pejorativo meio de ostentação mediática, com graves influências no carácter de lugar. Este tipo de experiência deve ser autónoma, e com o principal objetivo a contemplação. Não obstante, se observada esta nova forma de viajar, de uma forma genérica, define-se como *“uma relação fictícia entre o olhar e a paisagem”*⁵ onde o olhar não estabelece uma ligação entre sujeito e lugar. Segundo esta atitude, Augé classifica os lugares definidos pelo turismo de massa, por *“arquétipo do não lugar”*⁶, o que demonstra a natureza imediatista da viagem contemporânea.

5 AUGÉ, MARC, 1992, Non-lieux, pag.75

6 AUGÉ, MARC, 1992, Non-lieux, pag.76

De encontro com o que Marc Augé refere, o arquiteto é um beneficiário do papel que exerce. Com o critério de saber ler espaços e de os desenvolver, devendo por isso assumir um papel distinto na observação de um lugar.

2.3 REGISTO DE VIAGEM, FERRAMENTAS E DIÁRIO DE BORDO

“Nenhum desenho me dá tanto prazer como estes: desenhos de viagem. (...) Haverá melhor do que sentar numa esplanada, em Roma, ao fim da tarde, experimentando o anonimato e uma bebida de cor esquisita – monumentos e monumentos por ver e a preguiça avançando docemente?”⁷

⁷ Frase de Álvaro Siza no texto “Desenhos de Viagem”, do mesmo, publicado em 1999, no livro “Álvaro Siza. Esquissos do Douro”.



Figura 26. Arquitecto Álvaro Siza

2.3.1 **REGISTO DE VIAGEM**

Nos descobrimentos o registo de viagem, foi utilizado como ferramenta de navegação e anotação das principais ocorrências durante a jornada. Não obstante, importa-nos as especificidades do Diário de bordo como instrumento pedagógico no qual o viajante resume as experiências aprendidas ao longo de uma expedição.

As anotações são realizadas de forma metódica e disciplinada, porém, a forma como são registadas, caracterizam-se pela sua versatilidade, variando com a formalidade e a opção pessoal de cada um. Desta forma, este tipo de registo assume-se como a personificação e materialização do entendimento dos lugares, podendo-se tornar, metaforicamente, uma companhia e desabafo da mente. O tipo de anotação possui um carácter didático, podendo ser constituído por desenho, textos, fotografia, colagens, entre outros.

Le Corbusier e Távora, caracterizam-se, pelo registo em livros de viagem. Nas suas notas escreveram apontamentos, como forma de posterior explicação aos outros das suas experiências.

Do mesmo modo, no nosso caso o registo de viagem, empreende-se na tentativa de conservar a reflexão e a experiência sensorial. O gosto pelo desenho e da redação das vivencias, alia-se com a fotografia e vídeo como meio de registar partes importantes da viagem. Com o carácter muito intuitivo e pouco assertivo as anotações são feitas em modo de tópicos, prevalecendo sempre o espaço temporal e o lugar.

2.3.1.1 OS PRINCIPAIS IMPULSIONADORES DO REGISTO DE VIAGEM COMO FERRAMENTA DE APRENDIZAGEM DE ARQUITETURA

Separados no tempo por quatro décadas, as viagens de Le Corbusier e Fernando Távora, constituem-se como referências na forma de aprendizagem em arquitetura, ainda que com motivos díspares e rotas de viagens diversas, ambos convergem nos apontamentos e anotações tomados, na importância da caracterização dos lugares e do seu ambiente.⁸

As publicações de ambos os registos de viagem, são realizados de forma distinta. No caso de Charles-Edouard Jeanneret, Le Corbusier, são redigidos e publicados com o entendimento do próprio, porém no caso de Fernando Távora estes registos não são divulgados com o conhecimento do autor. Estima-se que o fator primordial é o valor disciplinar e científico do registo de viagem, visto que, a motivação para a prática de um relatório, é exigida pela fundação que financiou a viagem. No entanto, pressupõe-se que o arquiteto não tivesse pretensões de divulgação do seu diário, suspeitando que o principal propósito da viagem tenha sido extrapolado pelo resultado dos conhecimentos “emocional/sensorial” desfazendo o carácter preciso do mesmo.⁹ Desta forma, supõe-se que baseado nas mesmas inquietações que o registo causou a Fernando Távora, Le Corbusier viu a necessidade de editar a sua *Viagem ao Oriente*, e esta complexa tarefa demorou aproximadamente meio século. De forma muito mais intrincada, o resultado obtido no diário de Távora trata-se da transcrição exata pós morte, do que o arquiteto anotou. A complexidade

⁸ GRESLERI GIULIANO, “Dal diário al progetto”, in Lotus International n.68, Electa, Marzo, 1991

⁹ GONÇALVES, JOSÉ FERNANDO, A viagem na Arquitectura Portuguesa do século XX., Centro de Estudos de Arquitectura e Urbanismo, 2009, pag.14

No nosso caso, o registo não tinha qualquer intuito de se tornar algo concreto. Surgiu com a tentativa de materializar espaços e emoções. Com carácter diário porém de intuito livre torna-se num desabafo constante de aprendizagens. Perante este modo de registo, houve a necessidade de um tratamento cuidado das anotações e desenhos criados para este trabalho, de forma que seja possível a compreensão das aprendizagens, assim como, a linha temporal do mesmo.

10 MESQUITA, ANA, 2007, pag.37

11 Eugène Emmanuel Viollet-le-Duc foi um arquiteto francês ligado à arquitetura revivalista do século XIX e um dos primeiros teóricos da preservação do património histórico. É considerado como um precursor teórico da arquitetura moderna.

do mesmo, esbate-se com a espontaneidade obtida com a transcrição literal das anotações de Távora, denotando-se a continuidade da descrição diária que efetuou.

Fernando Távora, atribui a este registo o nome de *Diário de Bordo*, consciente do significado do nome e do que representava um diário de bordo nas áreas científicas da navegação. Deste modo, as anotações que efetua são despojadas de qualquer pretensão poética e ou romântica do que eram por vezes os registos dos Grand Tour dos séculos anteriores.¹⁰ Podemos obter a confirmação de tal paradigma, com a leitura de toda a transcrição do Diário de Bordo de Távora, com a ausência de referências a qualquer outro arquiteto que se tivesse pressuposto a efetuar os mesmos feitos. Isto remete-nos para o ato genuíno de algo novo, que o arquiteto estaria disposto a realizar. Porém, são inúmeras as comparações possíveis de estabelecer ao longo da viagem. Primariamente e de forma muito imediata, a já referida comparação com os *Carnets de Voyage* de Le Corbusier, nomeadamente na visita à Acrópole, a volumetria das pirâmides e o texto sobre Taliesin, e por vezes a relação com os desenhos de Viollet-le-duc¹¹ nos desenhos detalhados, como são exemplo os tempos no oriente.

É precisamente na visita à cidade de Atenas, que podemos denotar as aproximações entre ambos arquitetos. A cidade representa para ambos uma inspiração, não só pela cidade, mas pela cultura e a arquitetura de características incomparáveis que a cidade proporciona. O registo de ambos tornam-se um manual de anotações dos sentimentos proporcionados pelo ambiente. São notórios as semelhanças nos desenhos produzidos por ambos, apesar de Fernando Távora visitar Atenas numa época onde, podemos considerar, o Turismo começa a interferir com a *Identidade do Lugar*.

De igual modo, tanto o Diário de Bordo como os Carnets de Voyage, tornam-se o modelo perfeito para o registo de ensinamentos *in situ* de um arquiteto. Para capturar um sentimento, seja com palavras ou um desenho, é necessário primeiro visitar o espaço, introduzirmo-nos na sociedade, estudar o enquadramento, e depois de forma mais ou menos intuitiva registarmos. Pode simplesmente ser com uma caneta, como peça intermediária entre o pensamento e o que pretendemos anotar. Estes registos são reminiscências, mas também leituras absorvidas, úteis ou supérfluas capazes de originar conclusões a ter em conta, para o exercício de reflexão e da arquitetura. Todos os registos possuem um carácter instantâneo do momento, é importante preservar esse instante, foi nesse contexto que ambos os arquitetos tiveram a necessidade de adaptar-se e recriar rápidas formas de imortalizar pensamentos.

2.3.2 TIPOS DE REGISTO DE VIAGEM UTILIZADOS

No nosso caso concreto, o registo de viagem toma vários tipos de anotação diferenciados. Para o efeito de registo rápido de um acontecimento ou espaço, utilizamos a fotografia e vídeo, porém se pretendemos registar um pensamento ou sentimento, possuímos o diário de bordo. O Diário trata-se de um pequeno caderno onde registamos observações sendo através de anotações de pensamentos ou desenhos que contribuem para a reflexão.

Aprendemos com cada anotação, o próprio desenho faz-nos entender o que desenhamos mas sobretudo o que vemos. Com carácter muito simples e pessoal, as notas são diretas, irrefletidas, abaláveis e rudimentares é uma espécie de materialização de sentimentos que nos acompanha. Possui sempre um contexto temporal e nunca deixa de parte a referencia do lugar. De outra forma, os desenhos aparecem sem qualquer alusão ao tempo, registam basicamente aspectos físicos onde a espacialidade e a materialidade ganham relevo. Este tipo de registo é mais cuidado, enquanto se desenha pensa-se, e o resultado final surge de ambos, como se de uma realidade percebida se trata-se.

Um pouco à imagem de Távora, o registo da nossa viagem torna-se uma reinvenção pessoal do modo de anotação. A fotografia ganha maior preponderância dentro do conjunto, sendo através da sua simultaneidade com os desenhos que a compreensão surge e alcançámos o entendimento da Arquitetura.

“Fernando Távora, toma nota diariamente de todos os acontecimentos, que considera importantes, escrevendo e reinventando a forma de registo...”
MESQUITA, 2007, pag.36

O desenho desenvolvido neste tipo de registo detém o valor de olhar analítico, de aprendizagem, ou de anotação pessoal. É um registo sobretudo ligado aos sentidos, à intermediação entre o real e a nossa interpretação ou apreensão, sendo que este dependente da nossa experiência e recursos gráficos que se confrontam com a novidade do lugar visitado.

O desenho de viagem, enquadrado numa sequência com um espírito específico revela a aproximação perceptiva aos lugares, à sua assimilação e absorção que proporciona no autor a reflexão e a procura/entendimento de algo. Têm simultaneamente um carácter lúdico, criativo, de apreensão podendo até ser divagações da mente. O seu carácter da observação é relevante como princípio fundamental na compreensão, mas não equidistante de outras funções *“(...) como sejam a memória, a linguagem, a emoção, os afectos, os sentimentos, o próprio corpo.”*¹²

No presente caso o desenho é o desejo de, em determinado espaço físico e/ou temporal, absorver algo que nos inquieta. Pode ser o simples modo de ocupação de um espaço normal com modos fora do comum, ou então, pode ser determinado pormenor de uma fachada. De igual forma Le Corbusier e Távora embebiam com subjetividade os registos que tomavam, pois decorriam das suas interpretações pessoais e inquietudes cismáticas.

12 RODRIGUES, LUÍS Filipe. 2010. “Desenho, Criação e Consciência”. (S.l.): Books On Demand. Pag.107

03 A 04 DE FEV.

O registo no comboio torna-se uma necessidade, o deleito de poder assimilar e registar tal vivência de espaço em um transporte público é pertinente. A forma de ocupação nada se assemelha á relação que existe no ocidente entre sujeito e transporte. Noto a importância que exerce em mim, o ato de registar tudo o que me envolve tudo é novo, tudo é uma aprendizagem e guardar isto para um futuro é pertinente...

O desenho passa a ser o intuito de uma representação crítica de uma realidade, ou uma extensão manual da mente, numa ininterrupta aferição entre bem/mal e a tentativa/erro. O desenho foi sempre mais um meio, mais um método do que um estilo e desenhar é compreender espaço, torna-se *arquitetura e não arte*.

O desenho de viagem a nosso ver só ganha valor quando se vai além da simples ilustração de algo, ou seja, demonstrar a sua forma de ver através da representação compreensiva e explicativa, do qual algo novo surge de forma sintética. De igual forma os registos que demonstramos da viagem, procuram sintetizar o momento. De carácter muito pessoal e de rápido desenvolvimento, baseiam-se em esquiços, muita das vezes sistemáticos e de traço fluido na tentativa de caracterizar os sentidos do espaço. Não obstante, existem também desenhos de pormenores e encaixes onde o nível de percepção e compreensão é elevado, não tão caracterizado pela componente emotiva mas sim o carácter analítica.

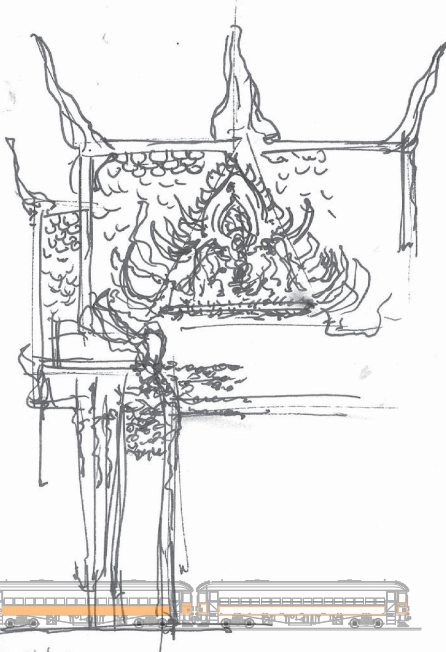
“Os seus desenhos de viagem (...) são (...) experiência acumulada da vida, os seus desenhos vão do registo mais ou menos impressionista, ao rigor da representação mensurada, da cidade ao mais íntimo pormenor e é muito interessante percebermos como são, simultaneamente, aquisição de conhecimento e demonstração dele.”¹³

13 COSTA, ALEXANDRE ALVES, 2009, PAG. 55
Texto de Alexandre Alves Costa sobre os desenhos de viagem de Fernando Távora.

Se acrescentar a presença de água ou até mesmo...

... sempre, mas uma presença de cor, e talvez...
 ... de cor, e talvez...
 ... de cor, e talvez...

→ A história de...
 ... de cor, e talvez...
 ... de cor, e talvez...



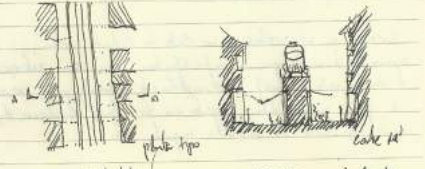
Viet P10

em dia...
 ... de cor, e talvez...



... de cor, e talvez...
 ... de cor, e talvez...
 ... de cor, e talvez...

a história...
 ... de cor, e talvez...



... de cor, e talvez...
 ... de cor, e talvez...

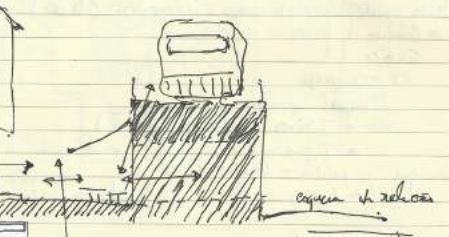
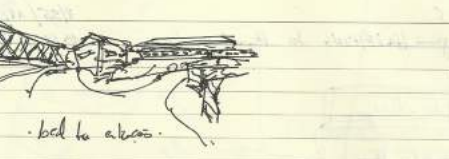


... de cor, e talvez...
 ... de cor, e talvez...

Sites...
 ... de cor, e talvez...

1) Espiral...
 ... de cor, e talvez...
 2) Viaje...
 ... de cor, e talvez...

→ Tailândia e...
 ... de cor, e talvez...



→ De cor...
 ... de cor, e talvez...
 ... de cor, e talvez...
 ... de cor, e talvez...

2.3.3 ORDEM CRONOLÓGICA DO DIÁRIO DE BORDO

A cronologia do diário de bordo surge da tentativa de formalizar a sequência da viagem. Primitivamente, a cronologia teve um papel importante na forma de entender o tempo despendido com itinerários. Após vários ajustes, no decorrer da viagem, a disposição molda-se conforme o que nos é transmitido no lugar, podendo variar cada cidade na disposição diária da cronologia, dependendo da sua pertinência.

O intuito da cronologia no registo da viagem, advém da necessidade de regerar temporalmente e, deste modo, demarcar/organizar toda a informação pertinente do encadeamento e fluxo da viagem. Este contém a informação aproximada da quantidade de tempo (dias) empreendidos em cada cidade e é através da diferenciação das cores que verificamos a conexão ente cidades. O espaço em branco que distingue os limites das cidades é referente ao espaço temporal utilizado entre destinos. A linha temporal de toda a viagem é marcada por pontos de diferentes tamanhos que marcam os principais momentos e níveis de inquietação e conteúdo apreendido. A parte inferior da cronologia remete para os temas de maior destaque em cada lugar realçando a aprendizagem estabelecida naquele lugar. Deste modo temos a importância do transporte público, mais propriamente o comboio e a sua vivência/habitabilidade, na Tailândia, a infraestrutura no Camboja e a espacialidade da urbe, mais concretamente a apropriação do espaço público, no Vietname.

DIÁRIO DE BORDO

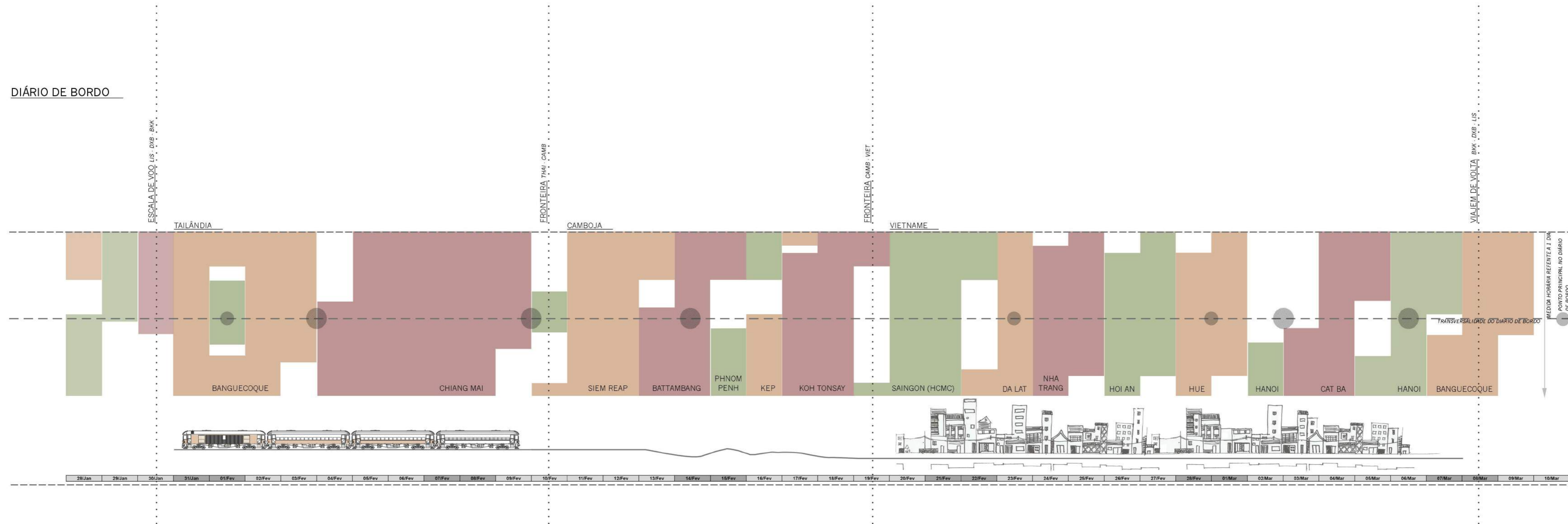


Figura 33. PLANIFICAÇÃO CRONOLÓGICA DO DIÁRIO DE BORDO

2.4 APRENDER ARQUITETURA A VIAJAR

A MINHA VIAGEM NO ORIENTE

“A viagem é um veículo, a partir do qual se abre o mundo real, para as possibilidades do distante e futuro. Mutação, mudança, viagem e movimento são palavras síntese, pois cont m energia suficiente para sugerir análises e propostas criativas. A viagem, constitui sempre o começo de algo, a construo de biografia. “Ser outro” é uma experiência dramática que aspira   construo de palavras e criao de espaços.”¹⁴

¹⁴ The Metapolis dictionary of advanced architecture. Barcelona: Actar, 2003 pag.641

BKK YAA CNX

31 DE JAN. A 3 DE FEV.
7 A 9 DE MAR.

1 DE FEV.

4 A 9 DE FEV.

CAOS e INFRAESTRUTURAS

HISTÓRIA
VIVÊNCIA NO TRANSPORTE
PÚBLICO

CULTURA
VIVÊNCIA NO TRANSPORTE
PÚBLICO

VC1

VIAGEM DE
COMBOIO
REGIONAL

VC2

VIAGEM DE
COMBOIO
"SLEEPER"

A MINHA VIAGEM NO ORIENTE

REP

101 A 13 DE FEV.

TURISMO

SGN DLI NHH

19 A 21 DE FEV.

22 A 23 DE FEV.

23 A 28 DE FEV.

DENSIDADE E ESCALA

MORFOLOGIA

COMPARAÇÃO

BBMPNH KKS

13 A 15 DE FEV.

15 DE FEV.

15 A 19 DE FEV.

INFRAESTRUTURAS

OLHAR/VER

EXPERIÊNCIA

HAN

1 De FEV. A 2 DE MAR.
5 A 7 DE MAR.

APROPRIAÇÃO

CBA

2 A 5 DE MAR.

ADAPTAÇÃO

VC3



Figura 34. MAPA COM TRAJETO REALIZADO NO SUDESTE ASIÁTICO

BKK YAA CNX

31 DE JAN. A 3 DE FEV.
7 A 9 DE MAR.

CAOS e INFRAESTRUTURAS

1 DE FEV.

HISTÓRIA
VIVÊNCIA NO TRANSPORTE
PÚBLICO

VC1

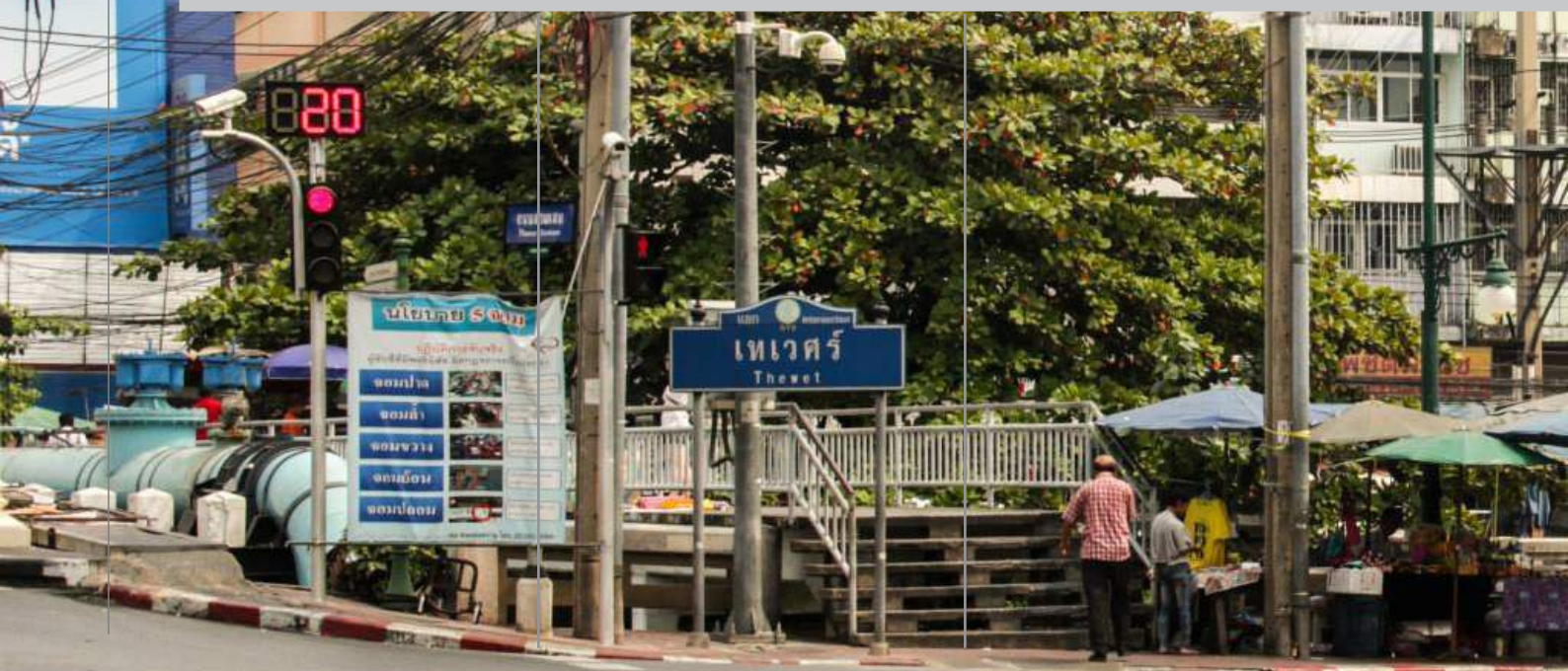
VIAGEM DE
COMBOIO
REGIONAL

4 A 9 DE FEV.

CULTURA
VIVÊNCIA NO TRANSPORTE
PÚBLICO

VC2

VIAGEM DE
COMBOIO
"SLEEPER"



TAILÂNDIA



BKKK



2.4.1.1 BANGUECOQUE

Caos, louco, emocionante, dinâmico, desgastante e insuportável são as palavras que melhor podem definir a capital da Tailândia, sendo que a única coisa que Bangucoque não é, é irrelevante.

Bangucoque, conhecida na Ásia como cidade dos anjos, marca seja pela passagem rápida, ou pela permanência de vários dias. É sempre uma surpresa devido sua imensidão e a forte componente social, que proporciona o constante encontrar de algo novo para revigorar os sentidos e captar o entusiasmo.

Mercados frenéticos e templos movimentados aliados a toda uma componente social de rua coloca-nos por vezes a paciência em causa, no entanto, alguma resignação, senso de aventura e reminiscência da expectativa ocidental vai fazer como que Bangucoque seja memorável pelo primeiro contato com o Oriente.

22:30_30 DE JAN.

Boa noite Tailândia! Aterramos na Ásia! Agora é carimbar os passaportes, sair do aeroporto e apanhar um táxi para a Khao San Road, para o Rainbow Hostel.

00:30_31 DE JAN.

Chegar ao hostel, deixar as malas e sair para o primeiro de muitos Pad Tai da viagem, deliciosos noodles de arroz fritos numa banca de rua com diversos ingredientes. Conseguimos logo perceber o enorme movimento na rua, com festas de vários tipos, muitas bancadas de comidas tradicionais e de souvenirs. Toca a ir dormir.

31 DE JANEIRO A 03 DE FEVEREIRO



Figura 35. SIAM CENTER - BANGUECOQUE



Figura 36. AGLOMERADO DE EDIFÍCIOS FINANCEIRO DE BANGUECOQUE

09:30_31 DE JAN.

Acordar para ir ao encontro da Amm, que conhecemos através do couchsurfing. Ela levou-nos a um café de rua para comer uns rolos de legumes para o pequeno-almoço.

11:30_31 DE JAN.

Fomos de autocarro com a Amm até à Siam Square, trocamos algumas vezes e o preço das viagens era incrivelmente baixo.

12:30_31 DE JAN.

Chegar á Siam Square, apreciar a enormidade que é esta estação da linha do skytrain e segundo as indicações da Amm antes de nos despedirmos, entrar no skytrain em direcção a Mo Chit. Vamos ao mercado Chatuchak.

13:30_31 DE JAN.

Pequeno passeio pelo Chatuchak Park. Apesar do tempo pesado nota-se que aqui se passa muito tempo ao ar livre, até um ginásio exterior existe no parque.

15:00_31 DE JAN.

Pequena incursão no enorme maior mercado ao ar livre do mundo.

Banguecoque surge em meados do século XVIII, após o saque efetuado pelo povo Burmese à então capital Ayutthaya. Porém a capital foi modernizada a partir de modelos da Europa e desde a segunda Guerra Mundial tem vindo a sofrer uma transformação dramática. A vivência tem sido alterada e adaptadas sendo que a vida em casas flutuantes de bambu foi substituída por uma imensa expansão urbana sem charme onde a resposta funcional à habitação é dominante. É nos dado de um território cravado de arranha-céus. No entanto, no meio do espírito de **caos** que Banguecoque possui continua a existir uma cidade extremamente orgulhosa das suas tradições e cultura. Exemplo disso são a aproximação de atividades junto ao rio, a vivência quotidiana de rua, entre outros.

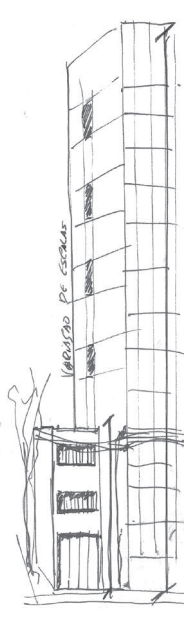
Banguecoque é ponto de confluência entre a nossa viagem e a realizada por Fernando Távora. O mesmo, refere ensinamentos retirados desta cidade, os quais nos identificamos, como a espacialidade e materialidade dos templos, assim como a cidade caótica e a arquitetura moderna desastrosa.

Dos templos refere ser sempre “ *A mesma coisa – edifícios mais edifícios (...), rochas, temples, guardiães chineses, uma afinidade de coisas, dum modo geral em reboco com aplicações cerâmicas ou de vidro (...) onde (...) há uma certa relação estilística entre todos os elementos(...)*”

De igual forma sobre a cidade e a arquitetura manifestamos repulso pela sua organização caótica. Obstante do que Távora referia como Banguecoque escuro, cheio de lixo e de muita miséria, hoje em dia muito melhorou apesar da arquitetura apresentar-se cada vez mais degradada e sem interesse.



Figura 37. IMAGENS QUE DETERMINAM DIFERENTES TIPOS DE VIVÊNCIA E SENSações



Serviu para comprar um suporte para a GoPro e uma bateria extra. Hoje vamos comprar os bilhetes para amanhã irmos a Ayutthaya. 16:00_31 DE JAN.

Uma vez que já estávamos mais perto de uma estação secundária do que do terminal de comboios de Banguecoque, fomos atrás dela. Grande volta que fomos dar, e este apeadeiro de Bang Sue ficava numa zona muito pobre e em obras, onde nenhum turista alguma vez foi. 18:00_31 DE JAN.

Começou a anoitecer, compramos os bilhetes para Ayutthaya, o bilhete para ir para a estação central de Banguecoque e sentar á espera do comboio, exaustos da caminhada. 19:00_31 DE JAN.

Já é noite e quando vamos a sair da estação. Para não sermos extorquidos pelos taxistas nesta zona perigosa, resolvemos caminhar até ao hostel, aproveitámos para conhecer mais um pouco da cidade a pé. 20:30_31 DE JAN.

Depois de passarmos pelos principais templos de Banguecoque, já fechados, e por um grande parque na cidade onde muita gente corria e andava de bicicleta, regressámos ao hostel. Sem antes passar por uma rotunda onde um homem defecava tranquilamente. 22:00_31 DE JAN.

Sair para um delicioso Pad Tai acompanhado por uma cerveja tailandesa, antes de retornar ao hostel para descansar.

07:00_02 DE FEV.

Acordar cedo para ir até à embaixada do Vietname fazer os vistos. Uma zona da cidade mais rica e calma do que a que ficamos a dormir.

08:30_02 DE FEV.

Ir de skytrain até Mo Chit à procura do terminal de autocarros deste lado da cidade para comprar os bilhetes internacionais de autocarro para o Camboja.

09:30_02 DE FEV.

Depois de uma longa caminhada ao sol e muitas entradas em edifícios errados, lá demos com o sítio e compramos os bilhetes.

10:30_02 DE FEV.

Apanhar um dos autocarros gratuitos de volta ao centro da cidade, até parece que somos daqui a andar nestes autocarros de madeira podre!

14:00_02 DE FEV.
Depois de passar pelo hostel, parar para almoçar e planear a tarde.

15:00_02 DE FEV.
Vamos visitar um dos maiores templos da cidade, Wat Pho, que contém uma grande quantidade de edifícios e figuras religiosas muralhadas. Entre elas vimos o impressionante Buda deitado! Ainda demos uns toques na bola com uns miúdos que estavam a jogar ali perto.

17:00_02 DE FEV.

Explorar a zona de mercados mais perto do rio, no caminho ao ferry para o atravessar.

18:00_02 DE FEV.

Está a anoitecer, apanhámos o barco para chegar ao Wat Arun (Templo do Pôr-do-sol) na hora perfeita para o visitar.

19:00_02 DE FEV.

De volta á nossa margem do rio, ainda nos sentamos num relvado a lanchar antes de nos dirigirmos ao hostel com passagem por um mercado de amuletos.

20:00_02 DE FEV.

Jantar na banca do costume, já somos habituais, já nem é preciso pedir. Acho que ele cada vez nos enche mais o prato. Vamos ainda explorar as ruas desta zona nocturna antes de voltar para o hostel.

09:00_03 DE FEV.

Acordar no dia em que vamos deixar Bangucoque por uns tempos, em direcção a Chiang Mai. Sair para tomar um cappuccino nas ruas de Phra Nakhon e passar por umas camisolas de clubes portugueses á venda.

12:00_03 DE FEV.

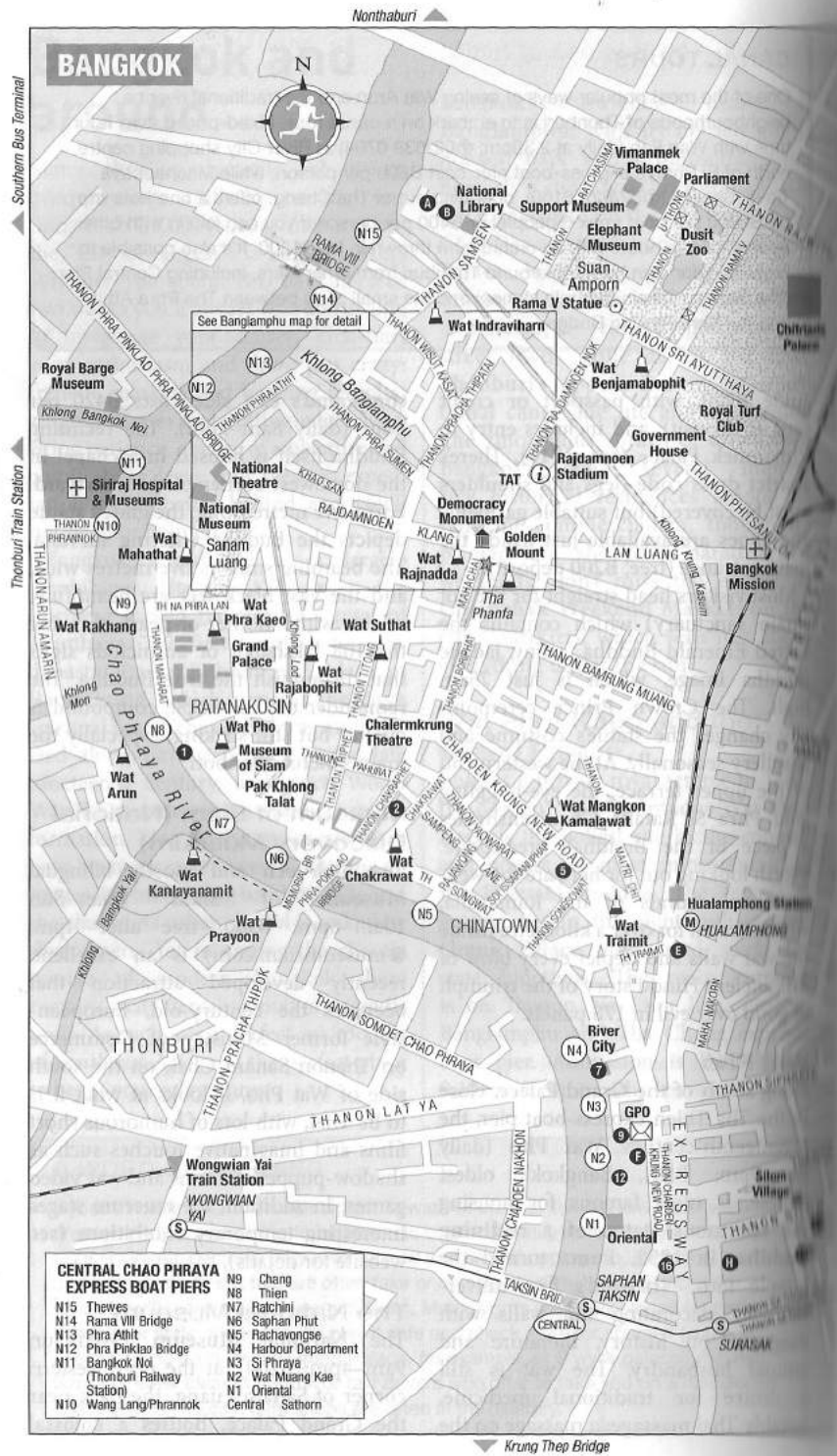
Fazer o check-out do hostel e ir até a uma banca comer um arroz frito com marisco. Apanhar um táxi para a Embaixada Vietnamita para recolher os vistos, esperar três horas e descobrir que temos connosco a primeira mulher portuguesa a fazer lá o visto.

17:00_03 DE FEV.

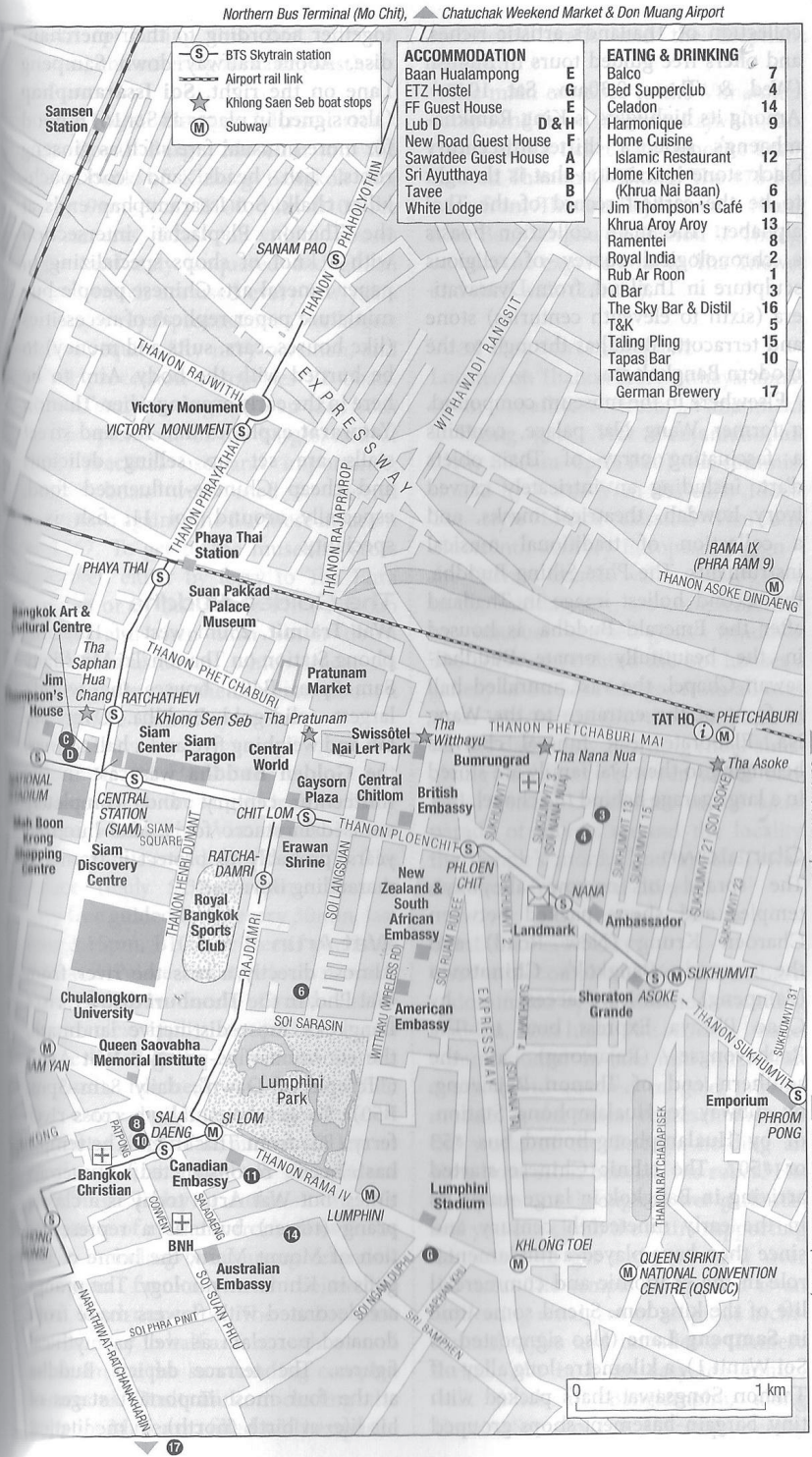
No caminho para a estação de comboios passar no parque Lumpini onde tentámos jogar Sepaktakraw com o CR7 tailandês, uma espécie de futevolei.

22:00_03 DE FEV.

Até já Bangucoque, o comboio nocturno em direcção a Chiang Mai partiu!



716



THAILAND
BANGKOK AND AROUND

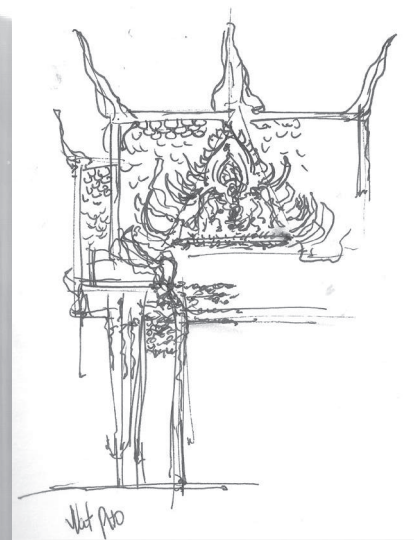


Figura 39. ENTRADA DE TEMPLO SEMPRE MUITO ADORNADOS



Figura 40. ELEMENTOS DISPOSTOS PELO TEMPLO REVESTIDO POR PEDACOS DE CERÂMICOS

Figura 42. MAPA DO CENTRO DE BANGUECOQUE



Figura 41. VISTAS PARA O TEMPLO WAT PHRA KEOW

BANGUECOQUE



TAILÂNDIA



A MINHA VIAGEM NO ORIENTE



Figura 43. DISTINTOS ESPAÇOS DA CIDADE DE BANGUECOQUE

31 DE JANEIRO A 03 DE FEVEREIRO

YAAA



2.4.1.2 AYUTTHAYA

A visita a Ayutthaya realiza-se no nosso segundo dia em solo asiático, e trata-se de uma visita curta.

A cidade de Ayutthaya, encontra-se a norte de Bangucoque, a aproximadamente 80 Km de distância. A cidade, foi fundada por volta do ano 1300 d.c. e teve a particularidade de ser uma das capitais do império U-thong's. Séculos mais tarde, destacava-se pela numerosa população, que habitavam maioritariamente em casas-barco dispostas nos canais e rios de toda aquela área. Foi considerada, em determinado período de tempo, uma das mais modernas cidades do sudeste asiático, desbastada a quando das invasões do povo Burmese. Porém, o que resta desse tempo, são apenas ruínas de vários templos na parte central da cidade.

A cidade trata-se de uma ilha conformada em planta por um fosso, irrigado pelo rio.

01 DE FEVEREIRO

Levantar às 07:00h para apanhar o comboio, 15baht_0,36€ 80km e a duração de uma hora.

11:00_01 DE FEV.

Alugar bicicletas e iniciar a maratona contrarrelógio para visitar tudo o que fosse possível sob o sol atarrador.

Visita à parte exterior do fosso, zona muito urbana com serviços principalmente de apoio à indústria do turismo, onde aproveitamos para almoçar. É de registar que todo o tipo de serviço turístico e também de alimentação encontra-se em

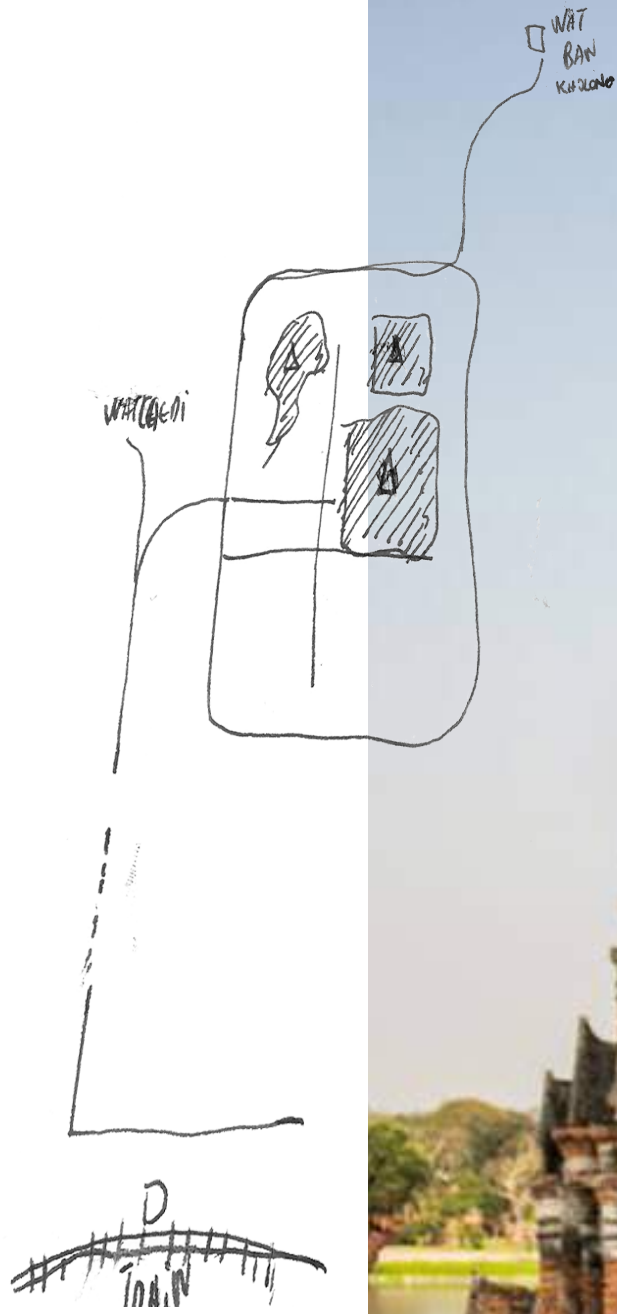


Figura 45. ESQUEMA DA ORGANIZAÇÃO DA CIDADE



Figura 44. TEMPLO DE WAT CHAI WATTANARAM

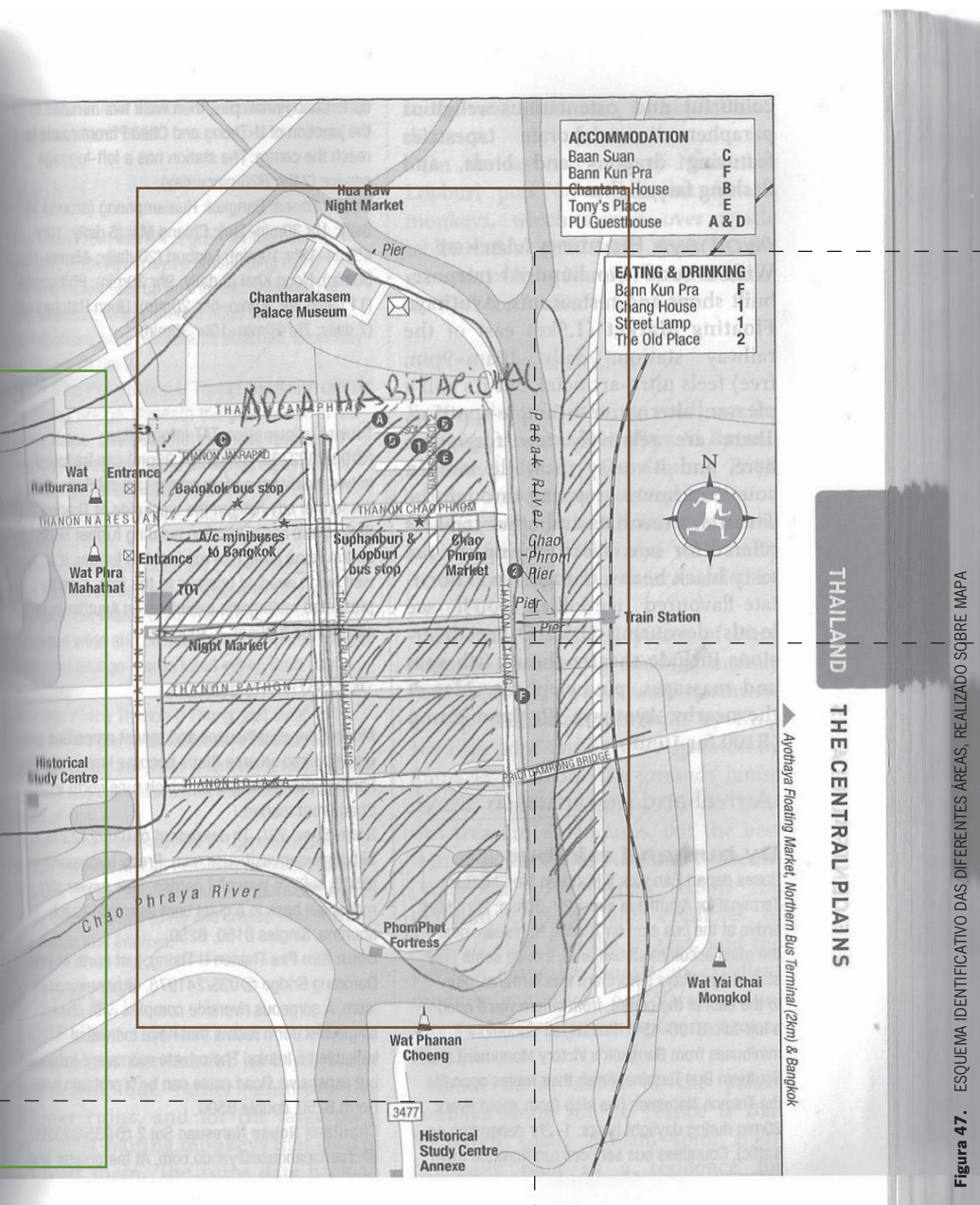


Figura 47. ESQUEMA IDENTIFICATIVO DAS DIFERENTES ÁREAS, REALIZADO SOBRE MAPA

Figura 49. EXEMPLOS DE DIFERENTES TIPOLOGIAS DE HABITAÇÕES



Figura 48. HABITAÇÃO JUNTO AO RIO

ESPAÇO Edificado é todo ele muito diferente de Bangueoque. Baseado numa escala mais reduzida as habitações raramente ultrapassam os quatro pisos. Existe também casas que vivem em relação com o rio, por vezes estacadas no leito do rio, ou em casos mais singulares casas que flutuam. Maioritariamente são casas muito degradadas, construídas com materiais leves como madeira e coberturas em chapa.

CNX



2.4.1.3 CHIANG MAI

No meio das montanhas do norte da Tailândia, Chiang Mai insere-se no antigo reino do norte, de seu antigo nome Lanna e que significa “A terra dos milhões de campos de arroz”. Lanna era uma região muito fértil e independente que possuía uma arte e arquitetura próprias.

A cidade tornou-se, recentemente, numa das principais cidades do país, sendo a segunda maior cidade. Apesar da sua relevância, Chiang Mai mantém sua essência, principalmente no antigo “quarteirão” de dois quilômetros quadrados, rodeado pela muralha e o seu fosso. A cidade é mais acolhedora e histórica, possui inúmeras atividades e ótimas infraestruturas. Conhecida também pela cidade da comida, possui inúmeros mercados tradicionais os quais tem bastante interesse espacial, pela forma como são improvisados.

Chiang Mai possibilita também a oportunidade de visitar aldeias de antigas tribos, onde vivem locais que mantêm o estilo de vida dos seus antepassados.

A cidade é um misto de aprendizagem. As experiências obtidas em Chiang Mai permitem a reflexão sobre aspectos banais do dia-a-dia. Nesta cidade através da aproximação mais vinculada com os locais, toma-se o conhecimento mais coeso da sua cultura e da mesma forma entendemos o papel dela na arquitetura. A experiência obtida na tribo reverte-nos para a essência da arquitetura e o espaço construído através de paredes e coberturas em bambu, faz refletir sobre as características da arquitetura.



13:00_04 DE FEV.

Chian Mai, fim de uma viagem de catorze horas. Desembarcamos e aproveitamos a permanência na estação dos comboios, para a compra do bilhete de volta, pois a estação está afastada do centro da cidade.

13:30_04 DE FEV.

Saída da estação, abordagem típica aos turistas por parte dos motoristas dos tuk-tuk e dos táxis. Aproveitamos para almoçar nas imediações da estação, um almoço ótimo Sweet&Sour (arroz com frango e molho agridoce).

14:15_04 DE FEV.

Caminhada de 2km até ao Big& O's House. Trata-se de um hostel muito novo com condições fantásticas. Somos os primeiros portugueses aqui hospedados. Aproveitamos para descansar da caminhada.

16:00_04 DE FEV. Seguimos o conselho do gerente do hostel e fomos ao mercado Chang Puak alimentar, ver uns templos e ouvir miúdos das escolas tocar em banda musical. No fim de semana haverá o festival da flor o que faz com que a cidade esteja toda ela adornada.

20:40_04 De FEV. Retorno ao hostel pouco percorremos da cidade, ainda não conseguimos obter uma percepção da mesma.



Figura 51. MEIO DE TRANSPORTE ESCOLAR, CERIMONIA BUDISTA



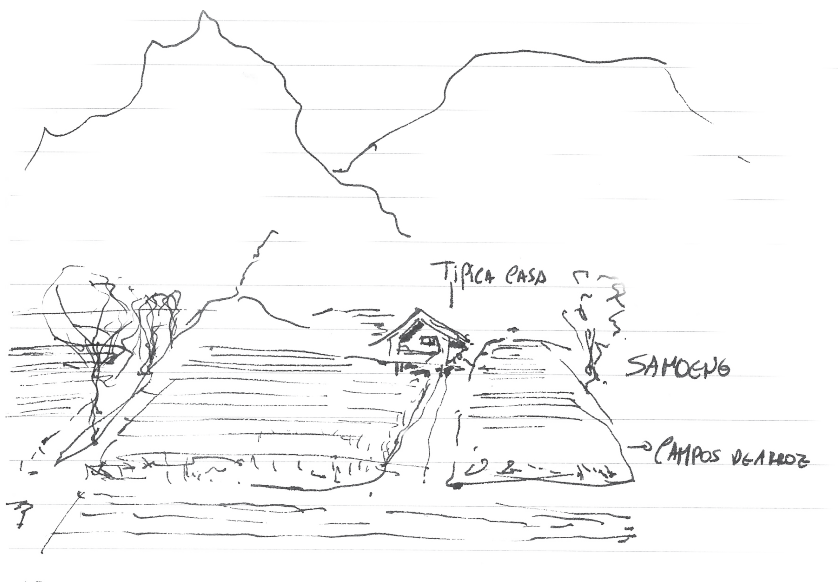
Figura 52. DESENHO REFERENTE A UM TEMPLO BUDISTA



Figura 53. VISTA E ENTRADA DA GRUTA PA TA



Figura 54. DESENHO DA VISTA DO VALE DE SAMOENG, CASA TÍPICA



08:30_05 DE FEV.

Saída do hostel onde alugamos motos e programamos os dois dias seguintes numa aldeia de uma tribo indígena.

Mae Sa Valley e Samoeng eram os lugares a visitar inseridos no meio rural. E mais rural do que muitos caminhos de terra batida que percorremos será difícil de encontrar. Começamos pela subida à cascata Houykaew e monte até Doi Suthep. Descemos, passamos pelo zoológico, pelo enorme complexo desportivo de Chiang Mai, 11:30_05 DE FEV.

Aproveitamos a permanência perto da cidade para almoçarmos e continuamos a aventura monte acima a caminho de Samoeng.

No Mae Sa Valley haviam imensas plantações de morangos, centros de elefantes, ruas de terra batida, casas de bamboo, tudo do mais simples que se pode ver. A simpatia dos locais é contagiante.

Procuramos a gruta Pa Ta, cujo caminho percorrido de moto, se encontrava muito danificado. Depois de uma caminhada difícil entre vegetação e uma escalada para a gruta encontramos o local onde os monges praticam as suas orações, permanecendo por vezes lá afastados da sociedade. Continuação até ao miradouro de Samoeng, e a descida íngreme para a aldeia.

16:15_05 DE FEV.

Regressar em mais curvas e contra curvas a Chiang Mai, onde a procura de um lago terminou num jardim botânico. Refeição num outro mercado de comida e voltar ao hostel.

21:00_05 DE FEV.

Sair para ver as modelos tailandesas desfilar no Festival das Flores.

200 km percorridos, 1600 metros de altura

Desafio do dia: condução do lado contrário.

09:00_08 DE FEV.

Caminhada pela manhã na parte da cidade extra muros onde os edifícios apresentam ser mais modernos e a malha urbana diminui de densidade.

12:40_08 DE FEV.

Almoçar uns "folhados" novamente numa banca de rua, desta vez, a de uma senhora, de uma humilde casa, que coloca a sua banca no passeio.

15:30_08 DE FEV.

Voltar ao Hostel Big & O's por uma das porta de entrada da cidade antiga e descansar. É domingo, e é preciso também saber aproveitar o espaço onde o hostel se insere, e usufruir das sensações que este tipo de espaço nos proporcionam. Momento para poder registar no caderno de bordo alguns aspectos dos últimos dias na cidade de Chiang Mai.

19:00_08 DE FEV.

Visita aos conhecidos mercados noturnos, neste caso Sunday Night Market. Mercado típico no norte da Tailândia pela sua popularidade, trata-se de um mercado em plena rua com período de duração determinado no qual temos todo o tipo de produtos, desde alimentação, a mercearia e têxteis. Há o conceito de apropriação daquele lugar por determinado tempo mudando-lhe completamente o propósito para o qual foi elaborado.

22:00_08 DE FEV.

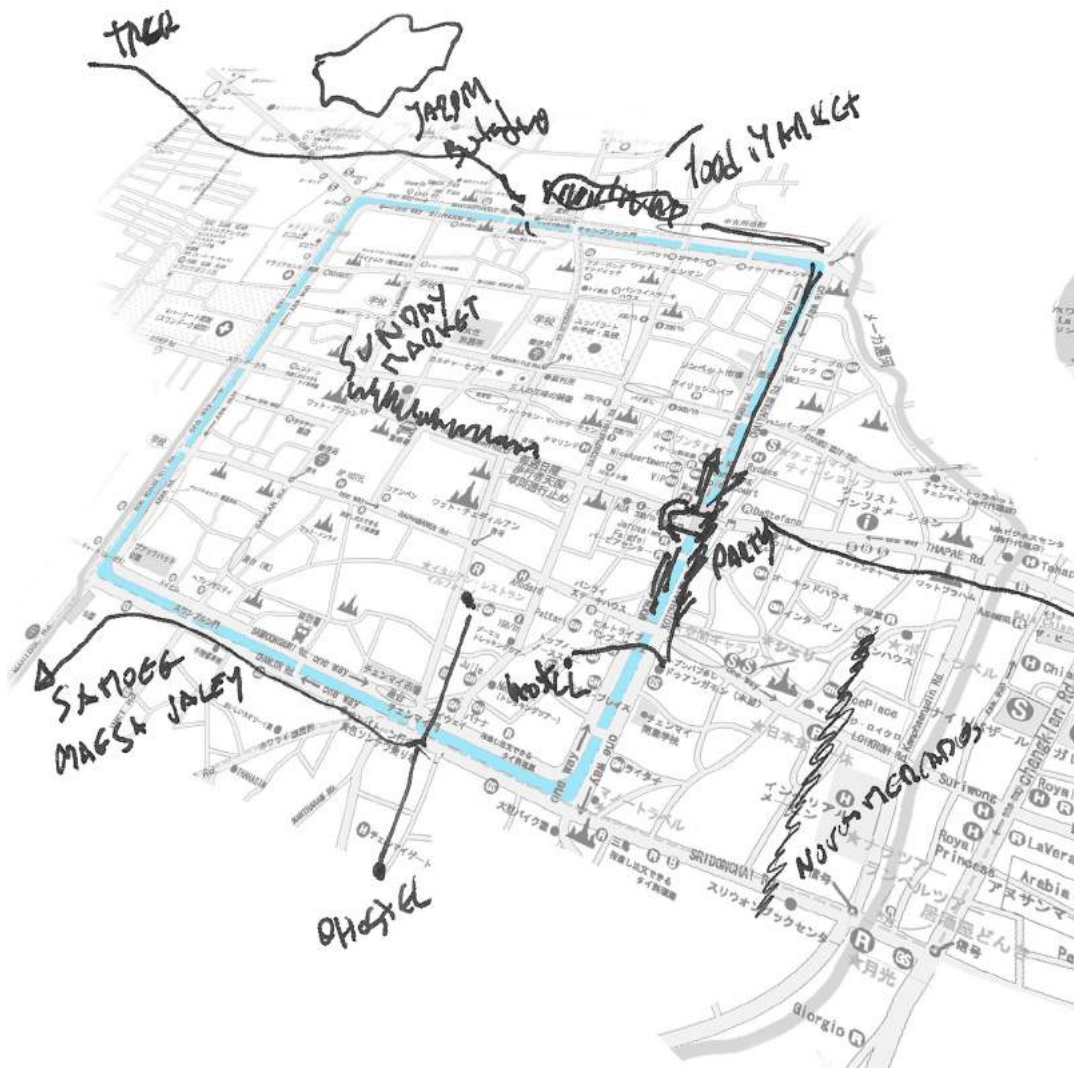
Volta para o hostel por diferentes zonas da cidade antiga.

10:00_09 DE FEV.

Despertar no último dia em Chiang Mai, fazer as malas. Planear os próximos passos da nossa viagem porque este vai ser um dia complicado. Partir na caminhada de volta á estação de comboios.

17:00_09 DE FEV.

Partida do Comboio nocturno. rumo a Bangkok!

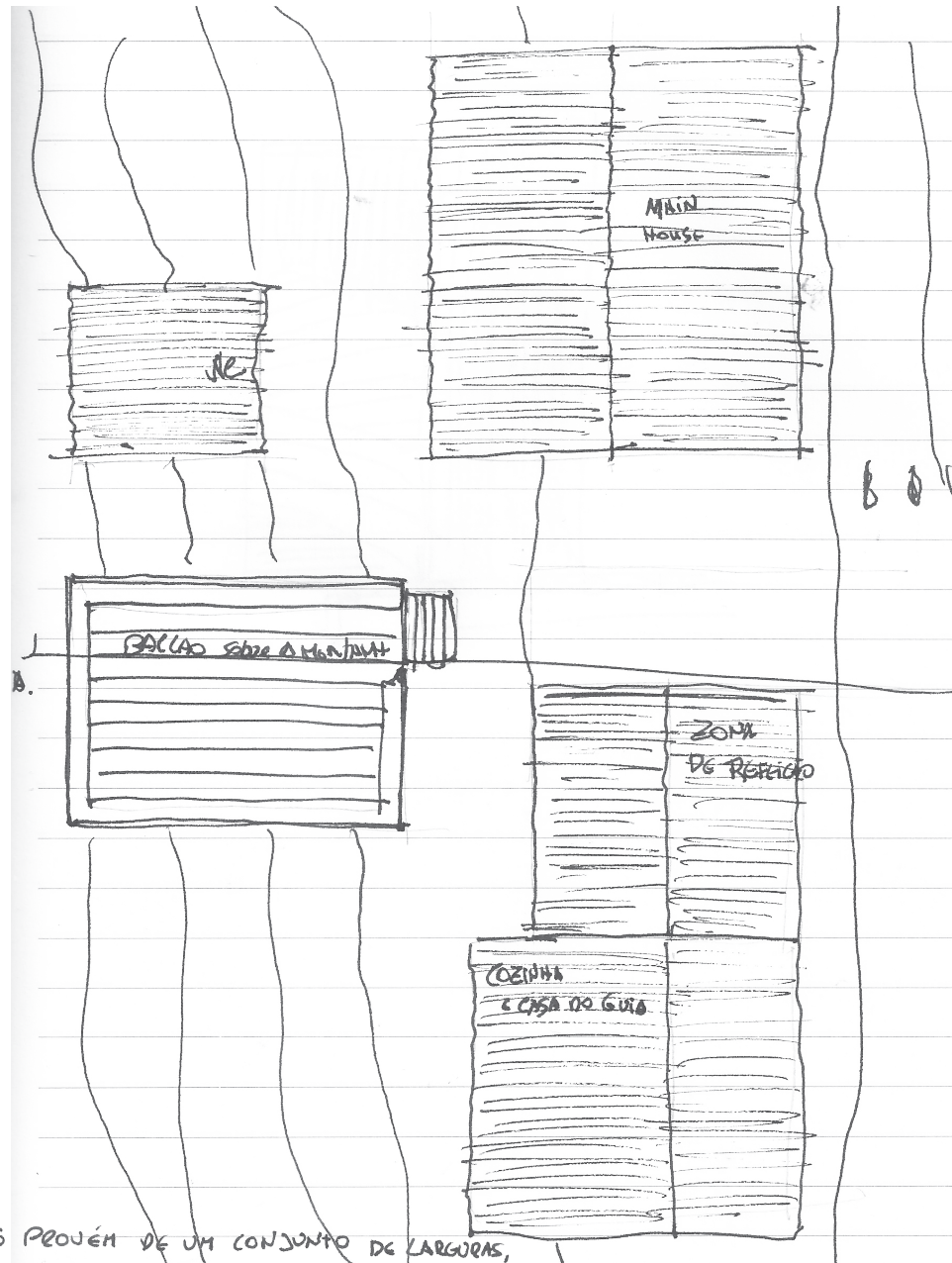


A cidade de Chiang Mai revela-se a grande surpresa da Tailândia. Apenas com a permanência é possível entender toda a simbiose do lugar e referirmos com isso, que é possível entendermos a lógica urbana pela vivência das pessoas e pela assimilação das mesmas. Tal como, Le Corbusier era orientado literariamente, no intuito de uma maior e mais rápida aproximação à **cultura**, ou como Fernando Távora, através de Louis Kahn, despertava para importância de integração de um novo procedimento de assimilação da cultura arquitetónica.

Toda a cidade está inserida numa mistura cultural díspar, assenta em bases culturais que privilegiam particularidades ancestrais. Com uma cultura de rua e de estima é de igual forma, como a cidade interage, ausente de uma regra e até de uma arquitetura singular, ela integra-se de tal forma, que a malha apesar de caótica funciona de forma fluida.

De igual forma, como foi o caso de Atenas para Le Corbusier e Távora, esta cidade tornou-se uma inspiração, não só pela forma, mas mais pela cultura de particularidades únicas de carácter intimista e acolhedor.

Assim, a cultura e a observação no lugar abre caminho à percepção da arquitetura e de igual forma o contrário também acontece.



" A ARQUITETURA NÃO PROVÉM DE UM CONJUNTO DE LARGURAS, COMPRIMENTOS E ALTURAS DOS ELEMENTOS CONSTRUCTIVOS QUE ENCRAM O ESPAÇO, MAS PRECISAMENTE O VAZIO, DO ESPAÇO ENGERADO, DO ESPAÇO INTERIOR EM QUE OS HOMENS ANDAM E VIVEM."

BEJNO ZEVI

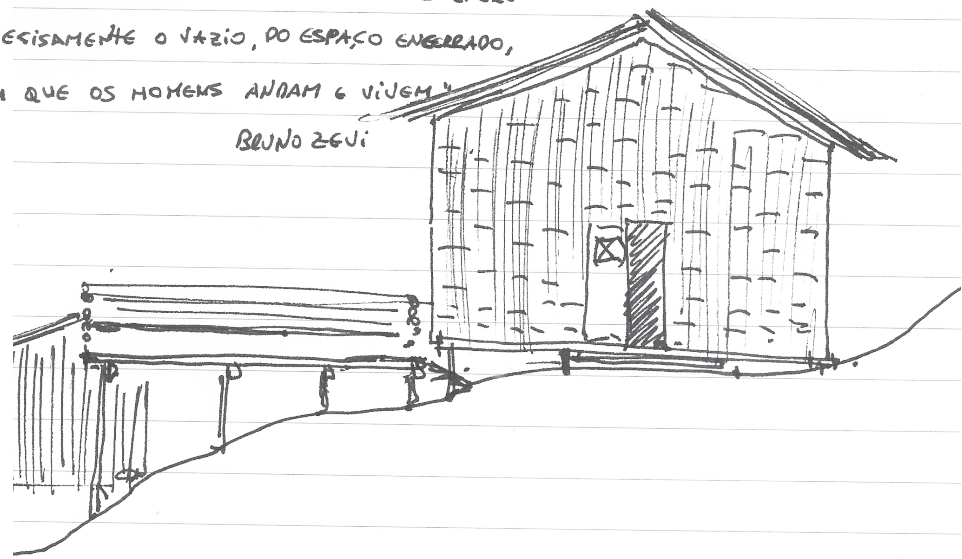


Figura 58. DESENHO ESQUEMÁTICO REFERENTE À CASA/CABANA DE BAMBOO, ALCOA E COBERTURA

Da mesma forma que evidenciamos a forte presença cultural na urbe, aspetos idênticos se revêm nas aldeias localizadas nas montanhas. Implantadas num meio completamente distinto e inseridas num contexto peculiar. Estas fazem-nos conjecturar os fundamentos da arquitetura e a sua funcionalidade.

A Tribo Lahud, encontra-se no monte Mae Taeng National Park a 1600 metros de altitude e trata-se de uma pequena aldeia de 20 casas, todas elas elaboradas em bambu e outros tipos de madeira, não possuem eletricidade e a água é proveniente de um tanque que recolhe águas da chuva. Possui uma escola para as crianças que lá habitam e que serve também de espaço para reuniões dos chefes de família.

O local onde pernoitamos insere-se na parte mais baixa de toda a tribo, e tal como todas as outras casas encontram-se nas levadas, permitindo que os espaços rompidos ao monte sejam o local de passagem para percorrer a aldeia. De realçar a forma como todo o espaço construído se encontram levantado do chão, não apenas para nivelção, mas também para efeitos de controlo de águas e temperatura. Todas as funcionalidades se encontram separadas, cada "edifício" possui a sua. O local de dormir não se mistura com o local de lazer, nem a zona de refeição com o espaço para observar a paisagem separados fisicamente e, por vezes, visualmente.

Registamos com afincos todo o espaço desde a implantação ao desenho mais pormenorizado do encaixe entre a estrutura e o revestimento. Tal registo, aliado à percepção cultural da envolvente remete-nos para a forma como Fernando Távora aborda cada registo da arquitetura. Por exemplo sobre a arquitetura japonesa é após a sua compreensão cultural que este percebe aspectos singulares da forma e organização. De igual forma, a nossa experiência permite perceber como uma arquitetura extremamente simples, elaborada com bambu, pode definir simples espaços e estes serem motivo de reflexão. As cortinas, elemento alternante, detêm um papel preponderante, podendo ou não interferir com o espaço interior, fazendo com que este, face a uma simples ação se transforme em distintos espaços conferindo uma dinâmica de alternância e organização espacial.

"Esta nova maneira de entender o espaço que nos iria libertar dos fatores determinantes de um único espaço e nos obrigam a criar novas técnicas de manipulá-lo, onde os fatores determinantes do chão, os seus limites e a natureza do mesmo iria aumentar a sua complexidade."¹

09:00_06 DE FEV.

Partimos para o trek Visitamos um jardim de orquídeas e borboletas, seguimos para o parque nacional Mae Taeng temos a oportunidade de provar cana de açúcar e tâmaras ácidas.

13:00_06 DE FEV.

Percorremos parte do caminho em elefante.

14:00_06 DE FEV.

Almoçar e arrancar para a caminhada de 3 horas sempre a subir pelos trilhos até que chegamos a uma aldeia no topo da montanha a 1600 metros.

17:30_06 DE FEV.

Chegada à tribo onde pernoitamos em cabanas de bambu.

19:00_06 DE FEV.

Confraternizamos com os locais e crianças, e em volta de uma fogueira, única fonte de luz, o Donny (guia) tocava guitarra. Jogos de raciocínio com pauzinhos solucionados. A lua estava incrivelmente cheia e amarelada.

07:30_07 DE FEV.

Acordar às 7:30 da manhã, ver o amanhecer. Ver e sentir o momento, na aldeia no topo da montanha.

08:30_07 DE FEV.

Pequeno almoço fantástico preparado pelas senhoras da tribo.

10:00_07 DE FEV.

Começa a descida de duas horas até à cascata e com mais trinta minutos de caminhada até ao local do rafting! Foi engraçado, pela equipa do nosso barco e pelo capitão. E claro, mudança do barco de borracha para uma pequena volta no rio numa jangada de bambu.

14:30_07 DE FEV.

Última refeição com as pessoas que nos acompanharam no trek.

18:00_07 DE FEV.

Retorno à cidade de Chiang Mai.

¹ Zaera-Polo, Alejandro, The Metapolis dictionary of advanced architecture. Barcelona: Actar, 2003 pag.641

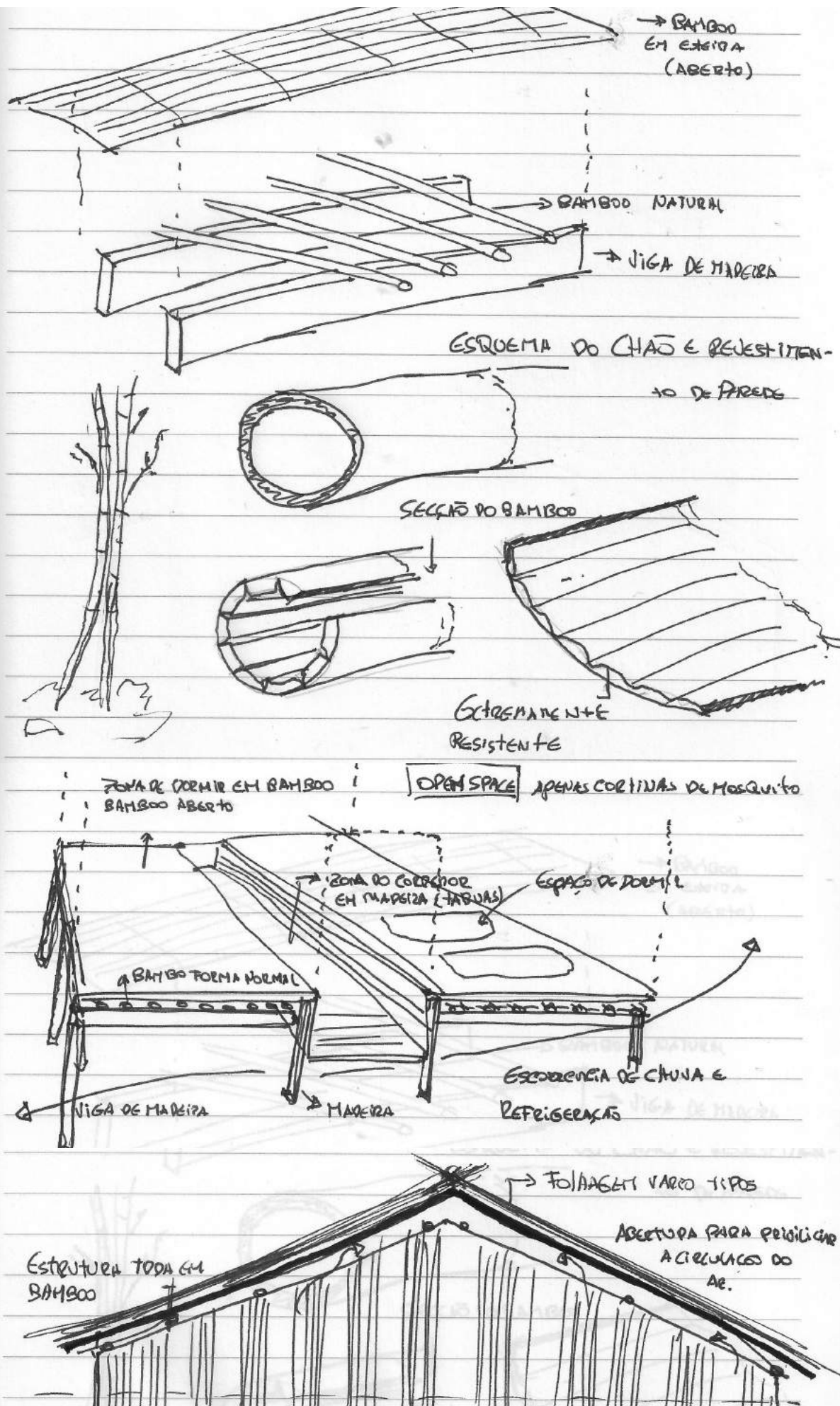


Figura 59. DESENHO ESQUEMÁTICO REFERENTE A CASA/CABANA DE BAMBOO. PORMENORES CONSTRUTIVOS



Figura 60. IMAGENS REFERENTE À CASA/CABANA DE BAMBOO

VC



2.4.1.4 VIAGEM DE COMBOIO

Neste subcapítulo tratamos de uma das principais aprendizagens realizadas na Tailândia. Inserida no contexto dos transportes públicos é importante salientar como estes são utilizados no oriente. Sendo o comboio o meio de transporte mais usado e carismático para viajar dentro do país, trata-se de um exemplo pertinente para a explicação da utilização do espaço físico, da sua adaptação e apropriação em determinado espaço de tempo, pelas pessoas.

A exposição que mostramos a seguir, trata dois tipos distintos de viagens. Estas viagens designadas pelas siglas VC1 e VC2 referem-se respetivamente às viagens de comboio, ida e volta, realizadas entre as cidades de Banguecoque e Ayutthaya e Banguecoque e Chiang Mai. De salientar é o carácter diferenciado entre ambas as viagens que, correspondendo a diferentes tipos de deslocação, evidenciam modos distintos de apropriação de espaço face a finalidades diferenciadas.

01 DE FEVEREIRO
Banguecoque - Ayutthaya
Comboio 210
class.3
15baht_0,38€
8:10-10:01 | 18:47-20:35

03 A 04 E 09 A 10 DE FEVEREIRO
Banguecoque - Chiang Mai
Comboio 51
class.2 Vagão13_Lugar18
Baixo 821baht_20,89€
22:00-13:05
Comboio 2
class.2 Vagão11_Lugar01
Cima 771baht_19,28€
17:00-06:50

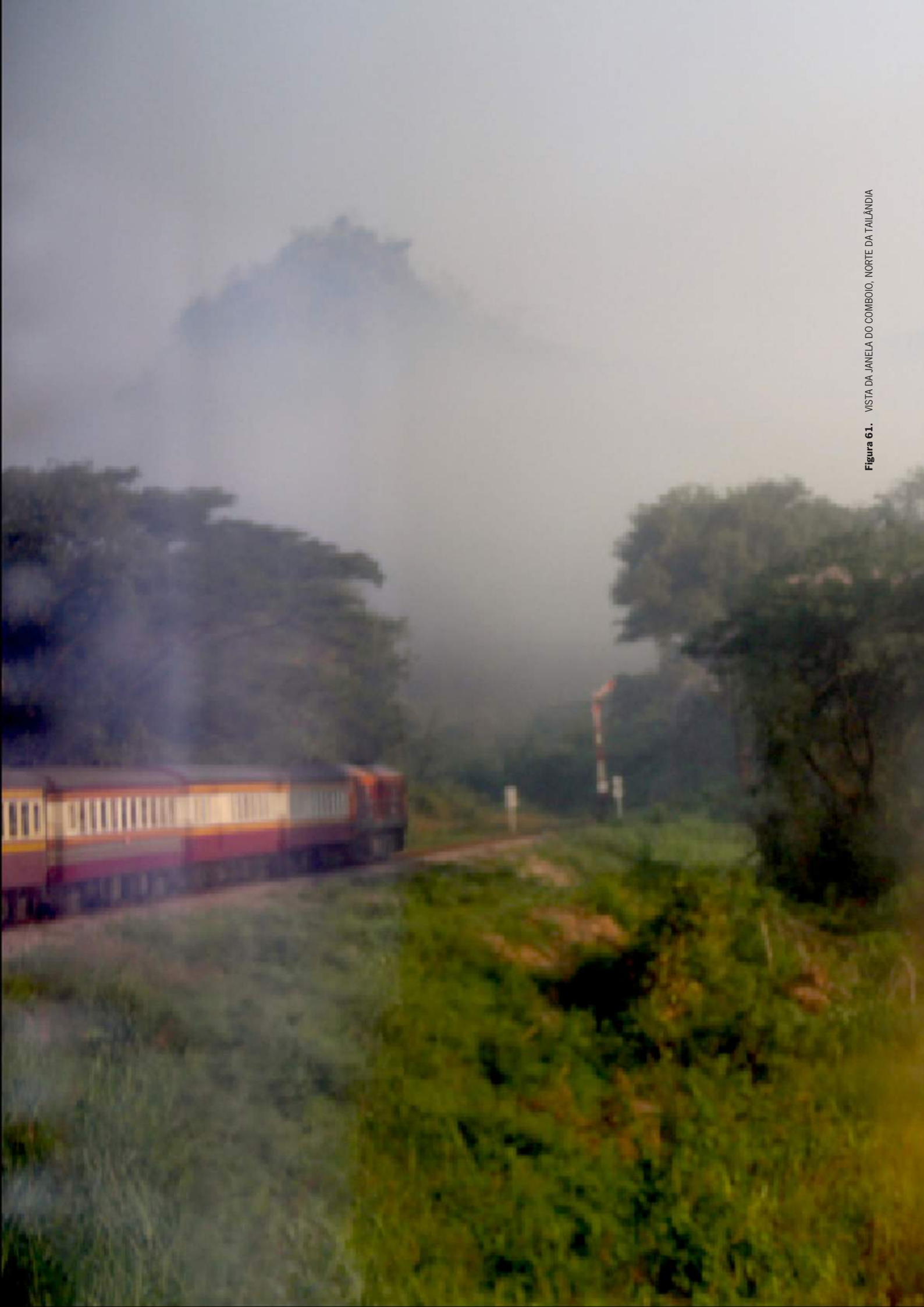


Figura 61. VISTA DA JANELA DO COMBOIO, NORTE DA TALÂNDIA

A Tailândia possui uma das mais desenvolvidas infraestruturas de caminhos ferroviários de bitola convencional do mundo. A viagem de comboio, no contexto da nossa viagem, demonstra-se a forma mais prática de as pessoas se deslocarem e percorrerem o país de forma confortável, segura e barata. Revela-se também uma prática aditiva e enriquecedora, pois torna-se uma verdadeira experiência “THAI” e é inevitável o confronto direto com os habitantes e a sua cultura.

Os comboios Tailandeses possuem três classes: Primeira, Segunda, Terceira. A Primeira classe, corresponde às carruagens mais modernas que possuem ar-condicionado, particularmente nas rotas de longo curso, principalmente durante a noite, sendo esta carruagem de formato ‘Sleeper’. A segunda classe possui várias versões, podendo ser as carruagens idênticas a da primeira classe ou apenas com assento normal convertível, (estas podem ser em vagão com ar-condicionado ou apenas refrigeração mecânica através de ventoinhas). A terceira classe é minimamente limpa e aceitável para padrões europeus e é uma maneira agradável de viajar para locais mais próximos. É de salientar que apesar da realidade do país, existe inúmeras regras, bastantes vincadas, na utilização dos comboios na Tailândia, como exemplo: não é permitido fumar dentro de qualquer área de um comboio Tailandês. Todo este processo é explicado à continuação através de fragmentos retirados do Diário de Bordo.

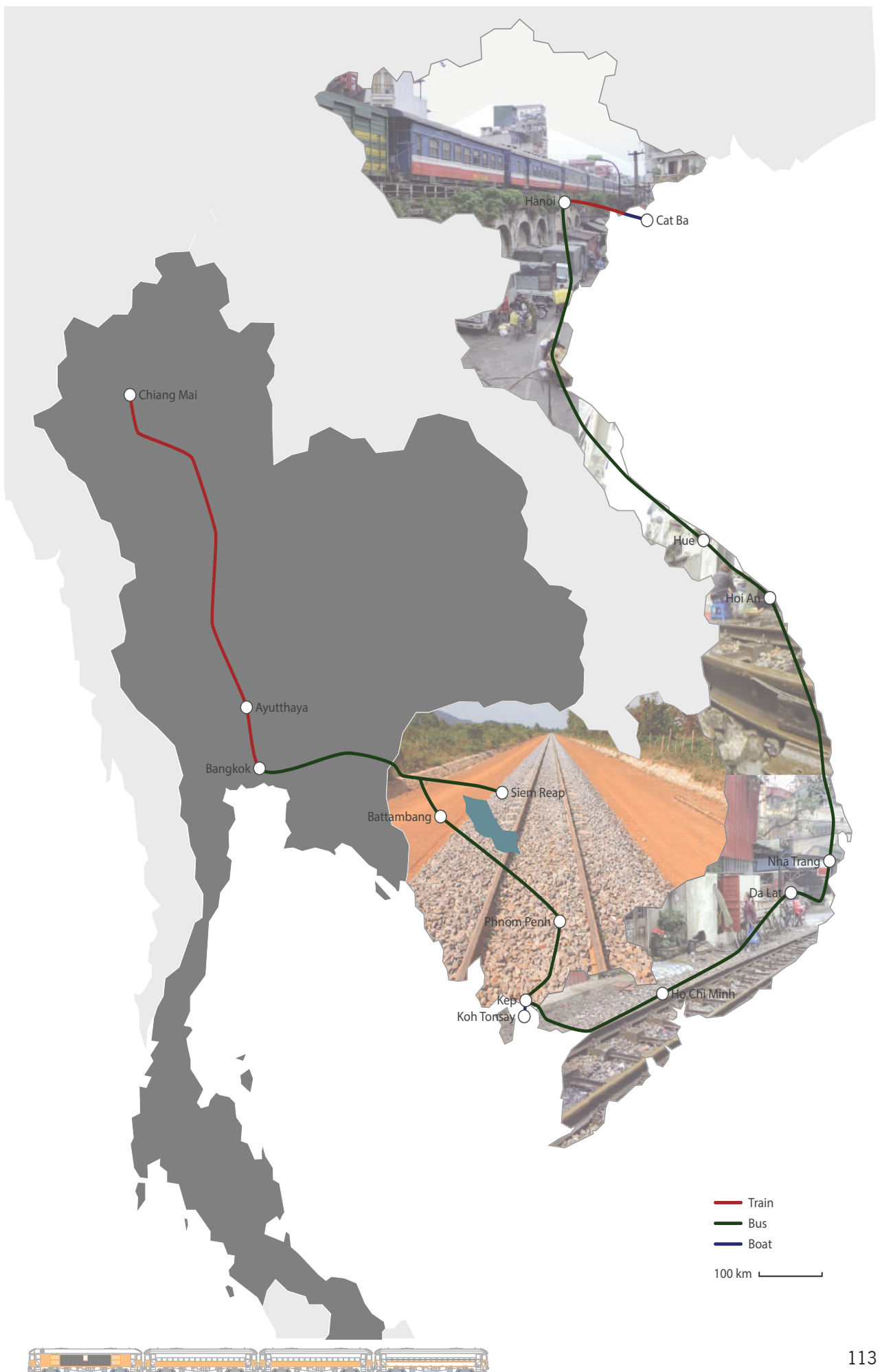


Figura 62. MAPA REPRESENTATIVO DO TRAJETO REALIZADO DE COMBOIO NA TAILÂNDIA

COMBOIO LONGO CURSO, TIPO:
Banguecoque - Chiang Mai
03 A 04 E 08 A 09 DE FEVEREIRO
Comboio 51
22:00-13:05
Comboio 2
17:00-06:50

T1 (4/5), carruagens estas são autênticos vagões de mercadoria com cadeiras de plástico, e por vezes bancos de madeira, que fazem lembrar esplanadas. É a forma que os locais com menos posses, predominantemente viajam, chegando a fazer viagens de longas horas sentados/deitados desconfortavelmente. Neste tipo de carruagem, vemos também muitos monges a viajar, por vezes conseguindo estar praticamente imóveis ou sentados. Este tipo de carro caracteriza-se de um espaço amplo tanto longitudinalmente como na transversal onde cada viajante determina, por ordem de chegada, o espaço que necessita para si e as suas mercadorias. Neste contexto é fácil vermos a apropriação do espaço e como aquele espaço pode representar diferentes tarefas em determinada extensão de tempo. T2 (4/5), carruagem com formato normal estio europeu, onde existe a preocupação de aproveitamento de espaço. Os bancos fazem já parte proveniente da própria carruagem e são maioritariamente estofados.

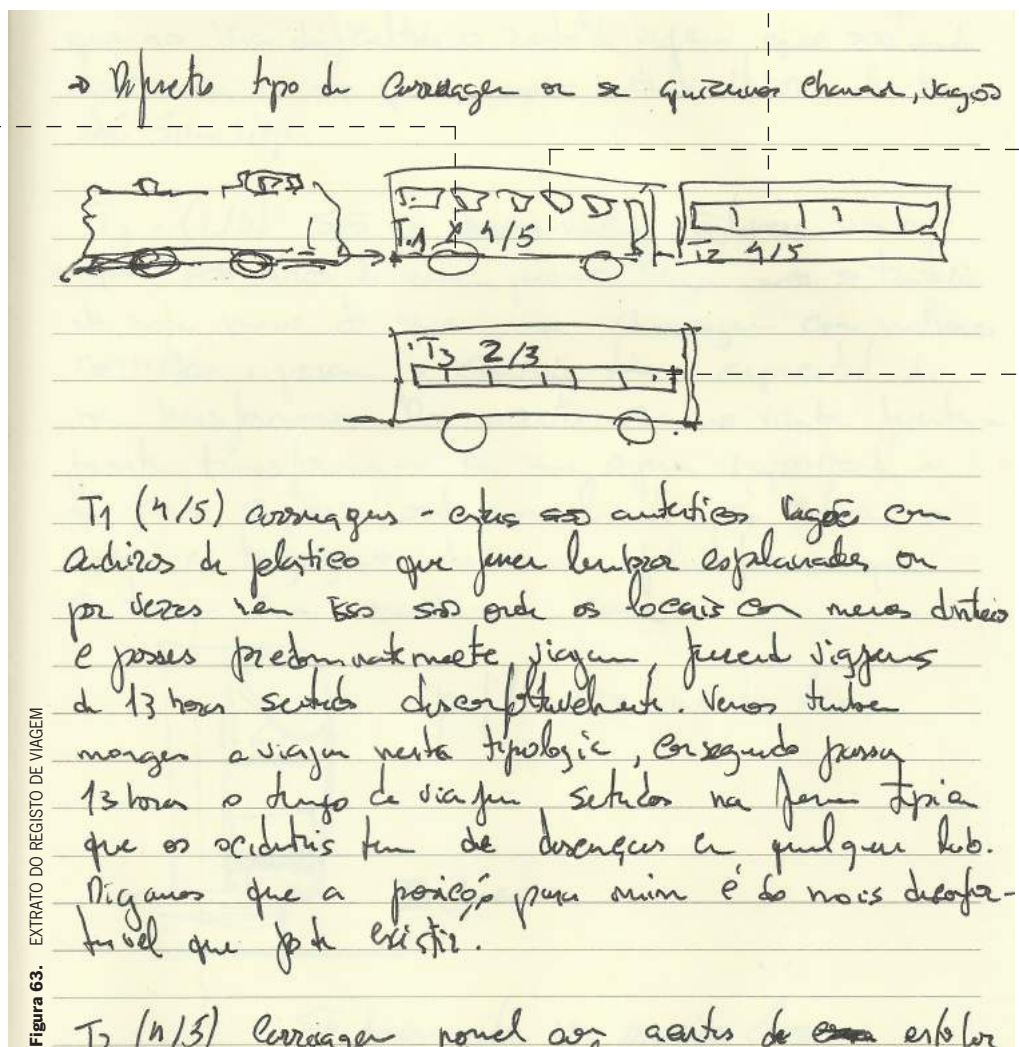


Figura 63. EXTRATO DO REGISTO DE VIAGEM

Parte frontal do comboio, composto pela máquina de tração e um vagão de mercadorias possui espaço para transportar mercadorias

Carruagem do Tipo T1 é referente a classes inferiores para viagens mais curtas e as quais possuem condições por vezes pouco ergonómicas sendo vagões de mercadorias adaptados

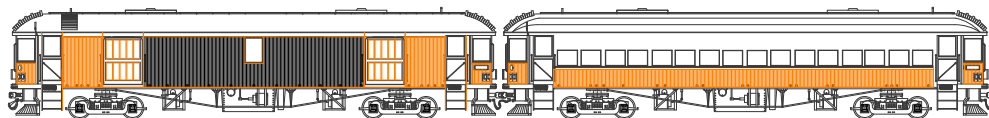




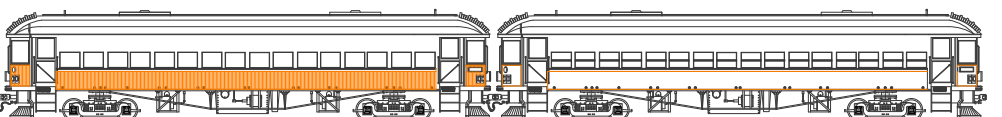
Figura 64. IMAGENS REPRESENTATIVAS DE DIFERENTES TIPOLOGIAS DE VAGÃO

Este tipo de carro é considerado pelos sistemas ferroviários tailandeses como Classe 3 e torna-se uma opção para quem possui menos dinheiro para realizar as viagens de longo trajeto. É no entanto, fácil de imaginar o desconforto existente no dia a seguir à viagem. No nosso caso como pretendíamos realizar as viagens durante a noite, era inoportuno a utilização desta tipologia. Desta forma, como já poupávamos a estadia de uma noite, não tivemos qualquer problema em pagar mais umas poucas centenas de bahts e efetuarmos a viagem na tipologia T3.

T3 (2/3) são os denominados sleepers e estes podem ser de Classe 1, ou seja, primeira classe ou Classe 2, segunda classe. Porém os de Classe 2, nos quais nós viajamos, aos olhos de uma pessoa menos entendida estaríamos perante mais um comboio normal apesar das suas melhores condições. No entanto, este tipo de carruagem tem a capacidade de se transformar. Dos assentos comuns virados frente a frente, surge uma cama improvisada, através da junção de ambos os lados que se confrontam. Na parte superior onde normalmente se colocam as bagagens desce uma plataforma, do mesmo comprimento da célula em baixo, a qual se torna mais uma cama.

Carruagem do Tipo T2 é referente a vagões para viagens mais curtas e as quais possuem condições mais higiénicas e ergonómicas Classe 3^a

Carruagem do Tipo T3 são os denominados 'sleeper' estes podem variar entre primeira classe e segunda, podendo os de segunda ser com ou sem ar-condicionado



BANGUECOQUE - AYUTTHAYA

VC1

01 DE FEVEREIRO
 Bangucoque - Ayutthaya
 Comboio 210
 class.3
 15baht_0,38€
 8:10-10:01 | 18:47-20:35

A viagem Bangucoque-Ayutthaya revela-se interessante pela possibilidade da experiência de viajar num comboio em Classe 3, terceira classe do tipo regional. Trata-se de uma viagem de curta duração, aproximadamente duas horas as quais seriam suficientes para usufruir deste tipo de carruagem sem fadiga. O que poderia vir a ser uma interessante viagem, pensamento que possuía ao ajuizar que iria viajar maioritariamente com habitantes locais visto ser a tipologia mais utilizada por eles, tornou-se uma decepção. Ao averiguar-se que se tratava de uma rota (Bangucoque-Ayutthaya) muito turística constatei o motivo da pouca existência de tailandeses.

Porém a carruagem de terceira classe torna-se um bom e interessante objeto de estudo, muito idêntico à organização dos comboios urbanos na Europa denota-se ainda a falta de preocupação com aspetos de segurança.

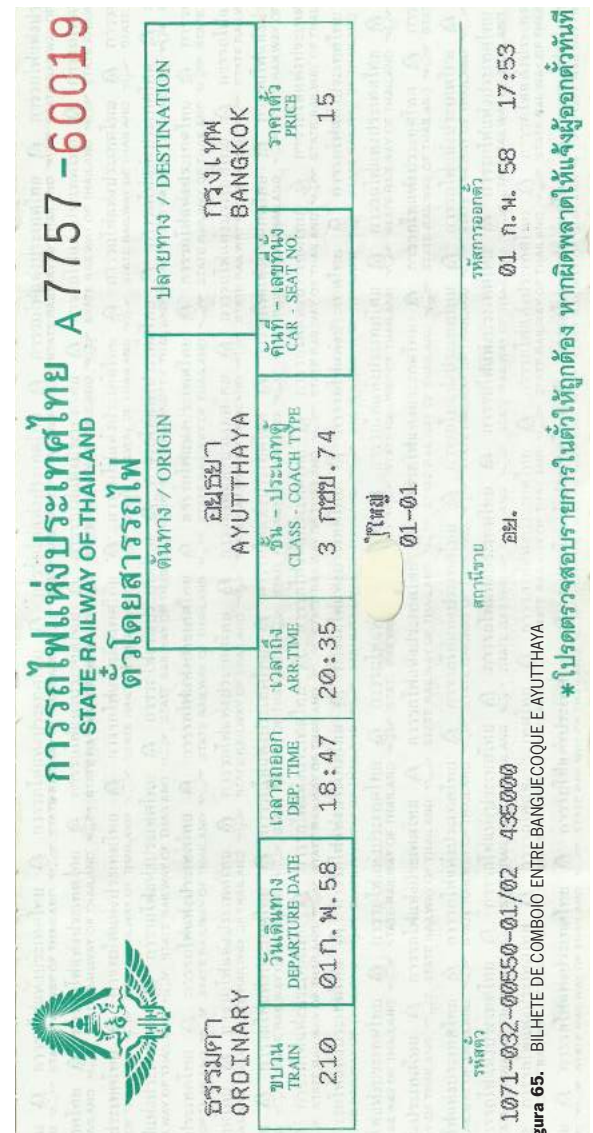
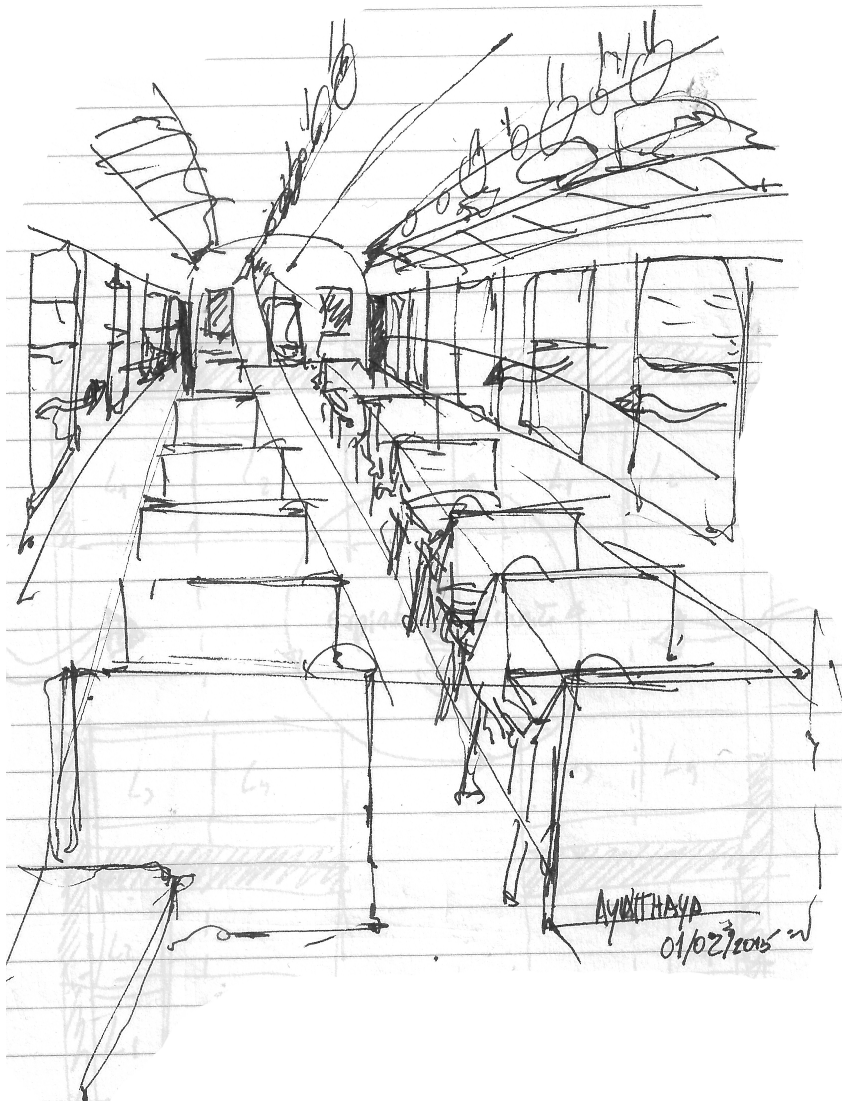


Figura 65. BILHETE DE COMBOIO ENTRE BANGUECOQUE E AYUTTHAYA



Figura 66. IMAGENS DO INTERIOR DO COMBOIO REGIONAL ENTRE BANGCOQUE E AYUTTHAYA





A carruagem caracteriza-se por um espaço amplo e aberto, dividido pelo corredor central, muito solicitado, para a permanência de bagagem, sacos e até para a ocupação por parte das pessoas. As carruagens possuíam sempre bancos dispostos de forma frontal, organizam-se privilegiando a permanência das pessoas em grupo de 4 lugares. Existem duas áreas, situadas nas pontas do carro onde a disposição singraste há permanência de bancos e outros dispositivos encostados as laterais, de forma a não afetar as passagens das pessoas do interior para o exterior e vice-versa. As portas apesar de automáticas, possuem um mecanismo que pode ser acionado em movimento, que permitem neste caso a ventilação do espaço interior do comboio, ao qual as janelas de guilhotina abertas, não conseguem dar resposta. O espaço é muito iluminado, bastante limpo, apesar do desgaste que o material apresenta, é um comboio com boa aparência, existe no entanto, um cheiro característico e apesar da inferioridade numérica dos orientais, os mesmos faziam-se notar, com os seus altos discursos, que possuíam e os seus risos característicos.

Figura 67. DESENHO DO ESPAÇO INTERIOR DA CARRUAGEM CLASSE 3 REGIONAL

Figura 68. DESENHO DE ESQUEMA PLANIFICADO DA ORGANIZAÇÃO DOS ASSENTOS

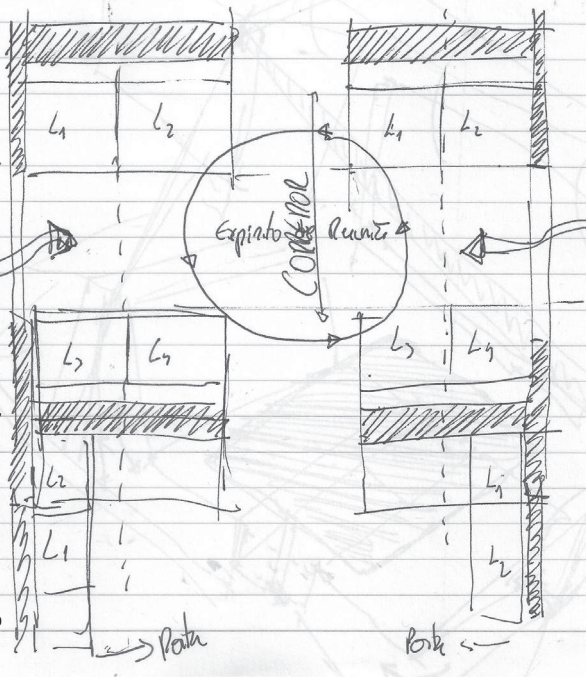




Figura 69. VIVÊNCIAS NO INTERIOR DA CARRUAGEM



BANGCOQUE – CHIANG MAI

VC2

Na tipologia T3, a qual escolhemos para viajar, possui também carruagens de Classe 1, primeira classe na qual os sleeper se parecem aos dos noturnos ocidentais. É possível percorrer toda a carruagem por um espaço de corredor lateral de dimensões aceitáveis, já as células individuais possuem camas de dois tipos: as superiores de tamanho bastante pequeno para parâmetros europeus (1,80 por 0.75m), com pequena guarda, em inox colocada no centro da cama, que em caso de algum movimento brusco não permitem que a pessoa deslize para fora da plataforma. Na parte inferior, o espaço ganha mais alguns centímetros em largura, tem-se o privilégio de ter janela, e a viagem é mais confortável e estável.

Os passageiros que viajam sozinhos ou em número ímpar, terão que compartilhar com outro passageiro, geralmente do mesmo sexo, ou então pagar pelo uso exclusivo da célula. Ambos os beliches convertem-se em um assento normal, um sofá de couro que é partilhável onde são servidos os pequenos almoços e jantares. Nas principais rotas, como na viagem entre Banguecoque e Chiang Mai, uma assistente de bordo, responsável pelo serviço do restaurante, irá percorrer as carruagens de primeira e segunda classe oferecendo o menu para pequeno almoço ou jantar, com várias opções, entre 100 baht e 180 baht, ou seja 2,50 4,50 euros, sendo a refeição é entregue no compartimento. O preço das refeições no vagão restaurante é porém inferior.



Figura 70. INTERIOR DOS COMPARTIMENTOS/CELULAS DA CARRUAGEM DE PRIMEIRA CLASSE

03 A 04 E 08 A 09 DE FEVEREIRO



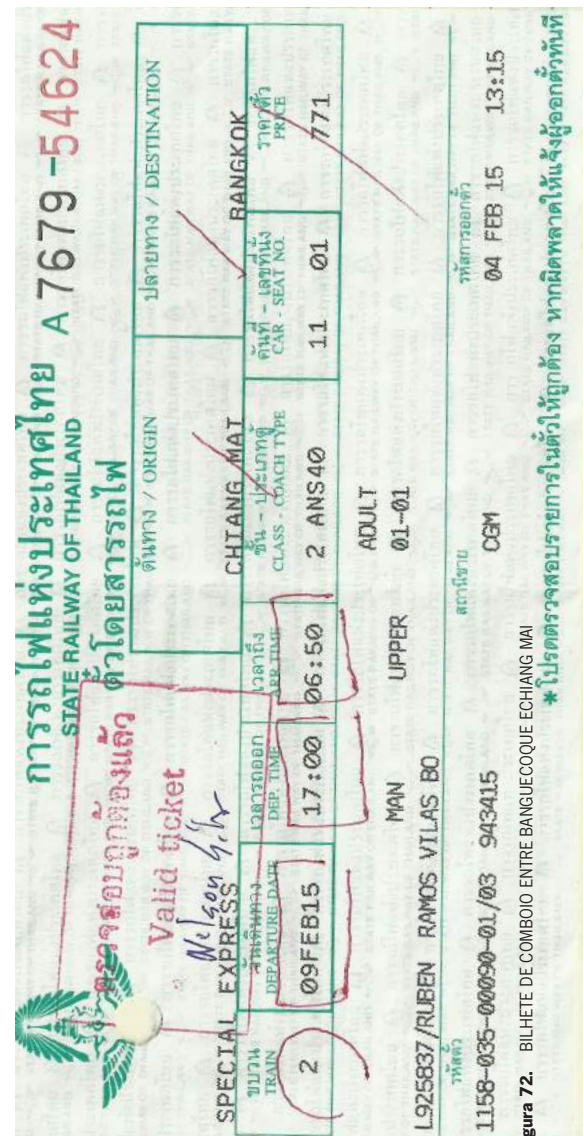
Figura 71. EXTERIOR DO COMBOIO

BANGCOQUE - CHIANG MAI

VC2

03 A 04 E 09 A 10 DE FEVEREIRO
 Comboio 51
 class.2 Vagão13_Lugar18
 Baixo 821baht_20,89€
 22:00-13:05
 Comboio 2
 class.2 Vagão11_Lugar01
 Cima 771baht_19,28€
 17:00-06:50

A segunda classe, existe também na tipologia que definimos como T3, caracterizam-se por carruagens muito especiais com sleeper, e tratando-se de carruagens completamente distintos e peculiares. Este espaço apenas é percorrido através de um corredor central reduzido que distribui as diferentes células 'semi-individuais'. O formato possui também camas de dois tipos distintos as superiores de tamanho bastante reduzido, sem qualquer tipo de guarda física, apenas dois cintos, que face aos movimentos e oscilações do comboio não permite que a pessoa caia para fora da cama. Já o espaço inferior, bastante mais espaçoso, possui janela e não se percebe de forma tão evidente os movimentos da carruagem. Contudo, o caráter privativo de cada lugar é muito subtil, baseando-se numa cortina de cor com bastante transparência, a qual pode ser aberta ou corrida facilmente. Todo este sistema é facilmente reconvertido numa carruagem normal, onde os passageiros passam a partilhar o mesmo grupo de assentos.



03 A 04 E 08 A 09 DE FEVEREIRO

Figura 72. BILHETE DE COMBOIO ENTRE BANGUECOQUE E CHIANG MAI

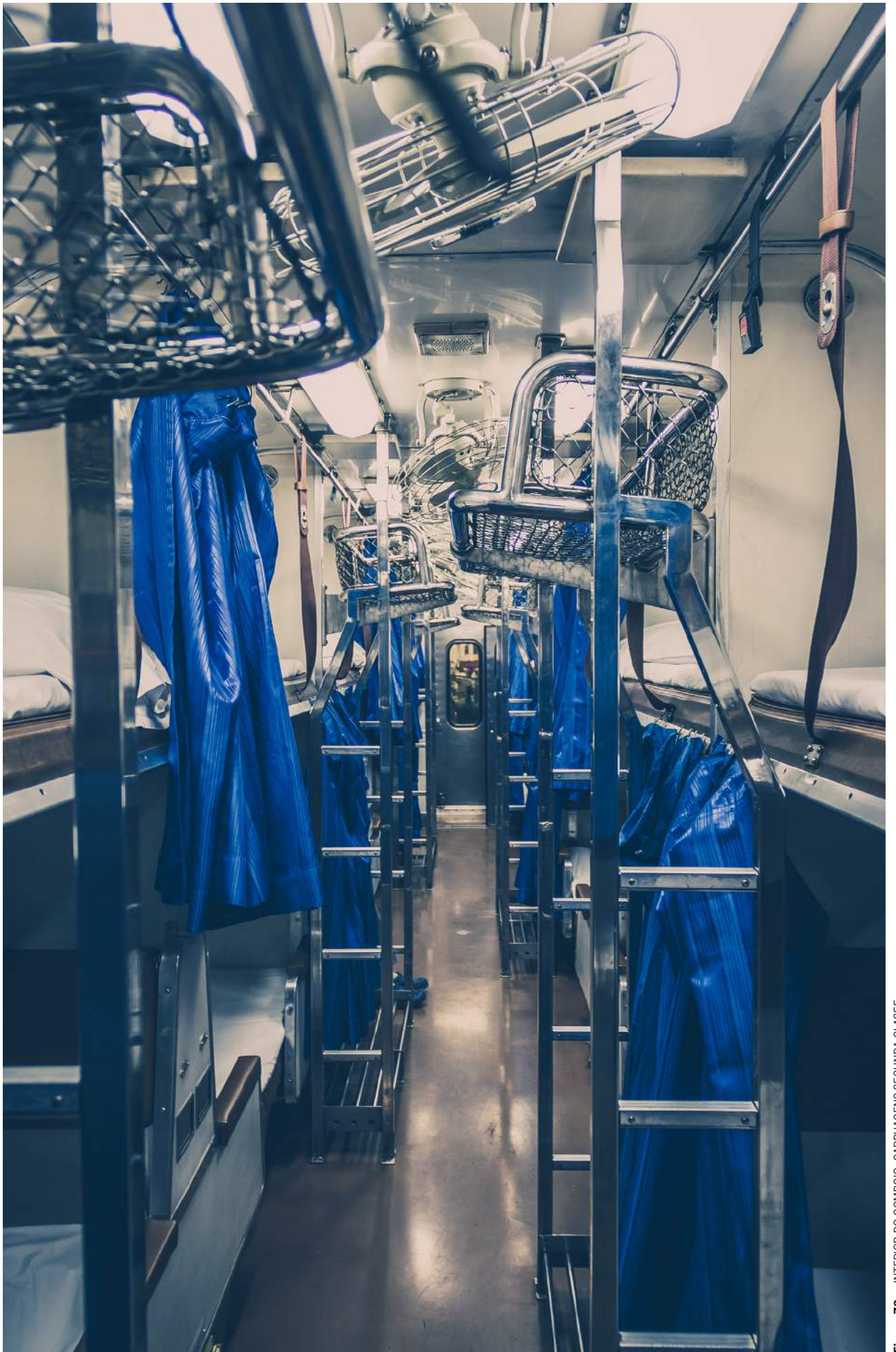
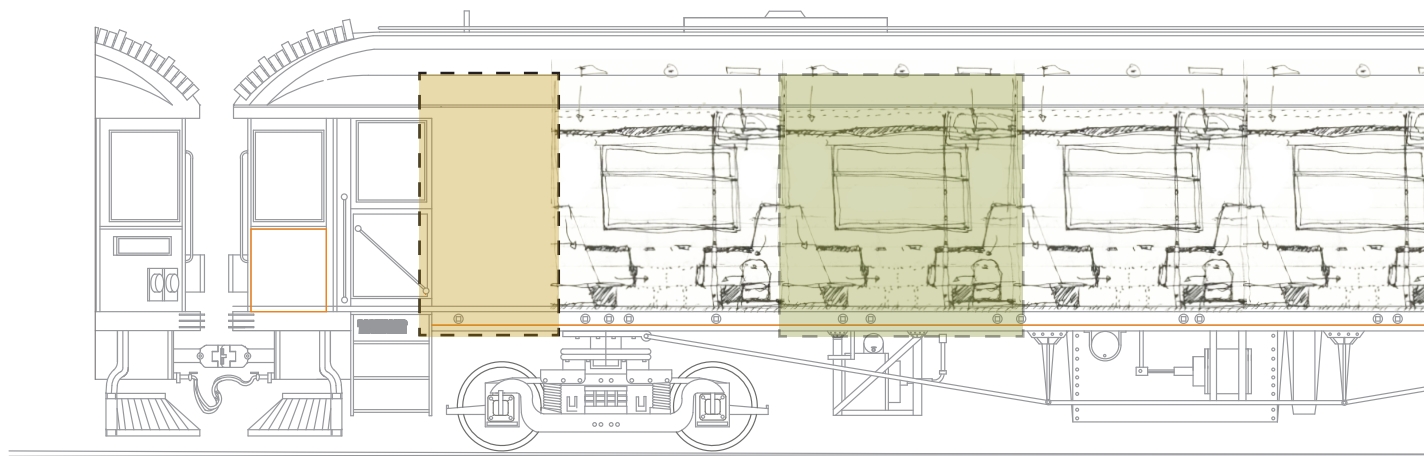


Figura 73. INTERIOR DO COMBOIO, CARRUAGENS SEGUNDA CLASSE





Em segunda classe, categoria que escolhemos viajar, aplica-se o mesmo serviço de refeições. No nosso caso era uma senhora muito simpática com a qual estabelecemos uma relação de afinidade. Ela confessava, "não é muito normal Portugueses por estes lados... no meu serviço, vocês são os primeiros Portugueses que tenho o prazer de conhecer e servir". Bem todo este palavreado, é óbvio que tem algum intuito por de trás. Existe a necessidade de estabelecer uma relação do qual provenha algo de benéfico para a senhora. Esta abordagem é feita logo ao início da viagem, mal instalados estávamos, a senhora percorre toda a nossa carruagem para garantir as reservas das refeições da manhã.

Em relação à primeira classe, a viagem em segunda tem características que a tornam muito mais rica, divertida e prazerosa. Ao ser mais acessível monetariamente, reúne não só pessoas ocidentais, como na primeira classe mas também pessoas do próprio país, que para realizarem longas distâncias elegem este meio de transporte. A mistura de culturas em um espaço tão reduzido, torna a viagem de catorze horas num deleite interminável. A convivência, a troca de diálogos, sorrisos, olhares, faz daquele simples habitáculo, um espaço complexo. Vemos então, que o simples carro de segunda classe, tem infinitos modos de habitar, de apropriar e estar, dependente da pessoa e da sua cultura.

03 A 04 DE FEVEREIRO
Banguecoque - Chiang Mai
Comboio 51
class.2 Vagão13_Lugar18
Baixo 821baht_20,89€
22:00-13:05

21:40_03 DE FEV.

Após alguns minutos de espera na estação, dirigimo-nos para o comboio, trata-se de um comboio sleeper, tudo se baseia naquela emoção de mais uma vivência nova, pois ouvia-se falar imenso sobre esta tipologia.

21:45_03 DE FEV.

Depois da procura incessante do comboio e da parte do comboio que teríamos que entrar, cinco minutos depois, temos oportunidade de chegar aos lugares. O comboio já se encontra na forma de sleeper, ou seja, cada lugar é individual. Tenho a oportunidade de viajar na parte inferior do comboio, mais espaçosa e com vista a partir de uma janela. Porém é de noite e a visibilidade é reduzida.

21:50_03 DE FEV.

Após os primeiros contatos com pessoas tailandesas que habitualmente usam este tipo de deslocação para ir ao norte da Tailândia, temos o prazer de conhecer a assistente que irá tratar dos nossos pequenos almoços e almoços.

22:00_03 DE FEV.

Na hora em ponto o comboio arranca, é hora também de tentar acomodar toda a bagagem, visto que o local para a colocarmos é reduzido e de fácil acesso por qualquer pessoa estranha. Esta fica colocada no exterior do habitáculo á merecer de qualquer um que passe no corredor central. Desta forma, a bagagem mais valiosa coloquei junto a mim na cama.



Figura 74. SEQUÊNCIA EXEMPLIFICATIVA DA TRANSFORMAÇÃO DO INTERIOR

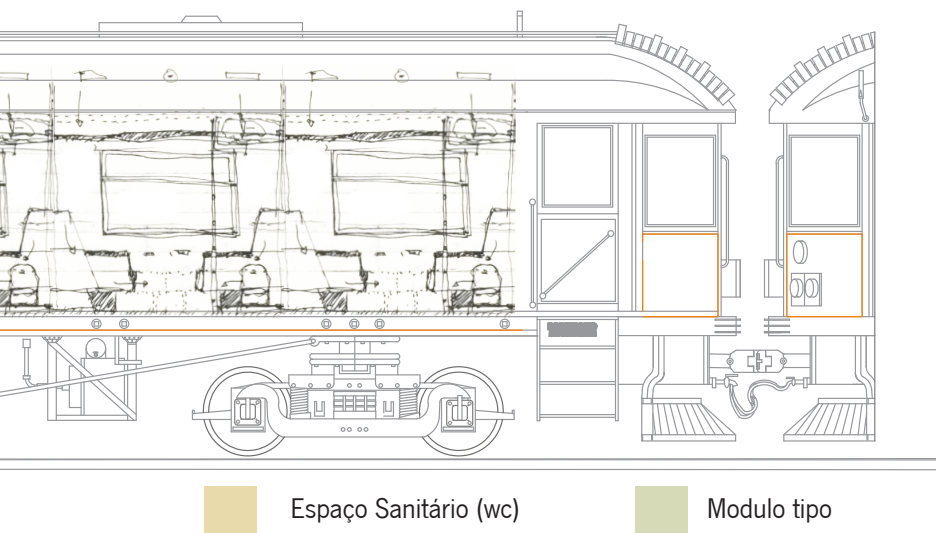


Figura 75. PERFIL DA CARRUAGEM COM A ORGANIZAÇÃO DO ESPAÇO

■ Espaço Sanitário (wc) ■ Modulo tipo

Estes sleepers não são compartimentos independentes, células como tínhamos designado anteriormente os de primeira classe. As camas encontram-se em 'plano aberto' de ambos os lados do corredor central. Durante o dia o espaço caracteriza-se apenas por bancos duplos que se compartilham durante este período, mas durante a noite o par de assentos unem-se e formam a cama de baixo, enquanto uma plataforma rebate da parede da carruagem formando um beliche superior. Todo este mecanismo serviço, é roperado, normalmente, por uma pessoa ainda que todo o trabalho de montagem e desmontagem envolva alguma perícia e força. O funcionário instala a cama colocando o colchão no devido lugar, acompanhado de lençóis e cobertores limpos, posteriormente coloca as cortinas que individualizam o sleeper e concedem privacidade ao espaço descrito.



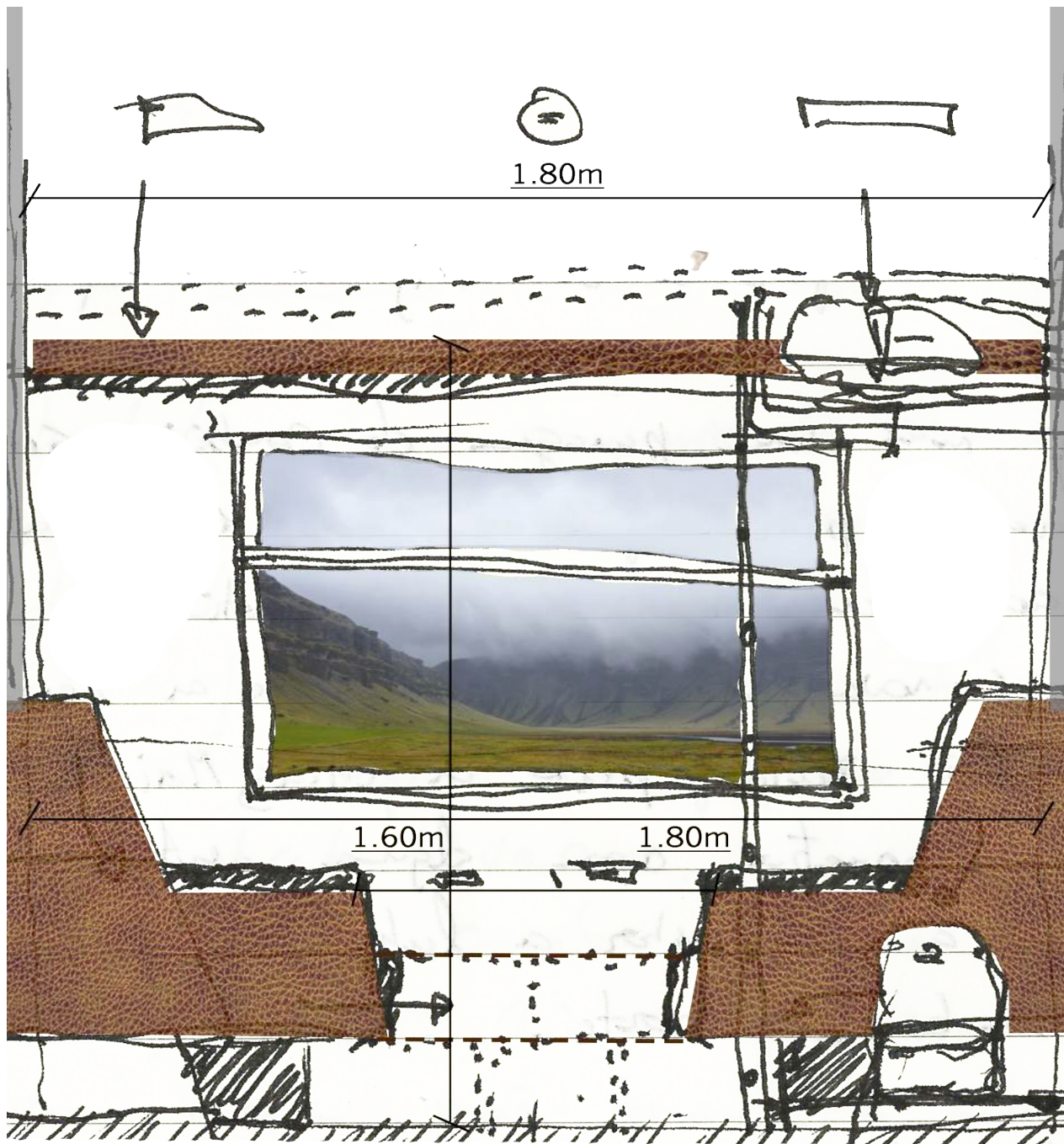


Figura 76. PERFIL LONGITUDINAL DE PROMENOR DAS CÉLULAS

Trata-se de compartimentos adaptados a padrões orientais, plausíveis de utilização por qualquer pessoa. Porém, não foram certamente pensados e produzidos a pensar na grande utilização que viriam a ter por parte dos turistas. O compartimento responde também de forma eficiente ao propósito que lhe foi atribuído. Dividido em dois, ou seja, cada pessoa fica com o seu respectivo banco, que possui a largura suficiente para a colocação das pernas, intercalando-o com o outro sujeito. Entre ambos os bancos é possível a acoplação de uma mesa comum aos dois lugares.

É importante falar no módulo do Sanitário, dividido em 3 partes: WC, duche, e zona de lavatórios. Todos estes confinados ao menor espaço possível. O WC restringe-se a um metro por oitenta centímetros, todo este habitáculo é invulgar e há a necessidade de fazer uma enorme ginástica para entrar nele. O duche é de semelhante tamanho e encontram-se paralelamente na carruagem, no mesmo local.

Sabendo que o espaço é bastante reduzido, no entanto de uma maneira ou outra lá se deu o jeito. Apesar da parte inferior possuir mais uns centímetros que a parte superior, este espaço, deve estar confinado entre o metro e oitenta, de comprimento, apesar das duas almofadas nas pontas que reduzem o espaço uns dez centímetros. De largura deve ter por volta de um metro e alguns centímetros. O compartimento superior encontra-se a cerca de um metro e sessenta, e entre a cama de baixo e a superior existe um espaço generoso, talvez um metro e dez centímetros.

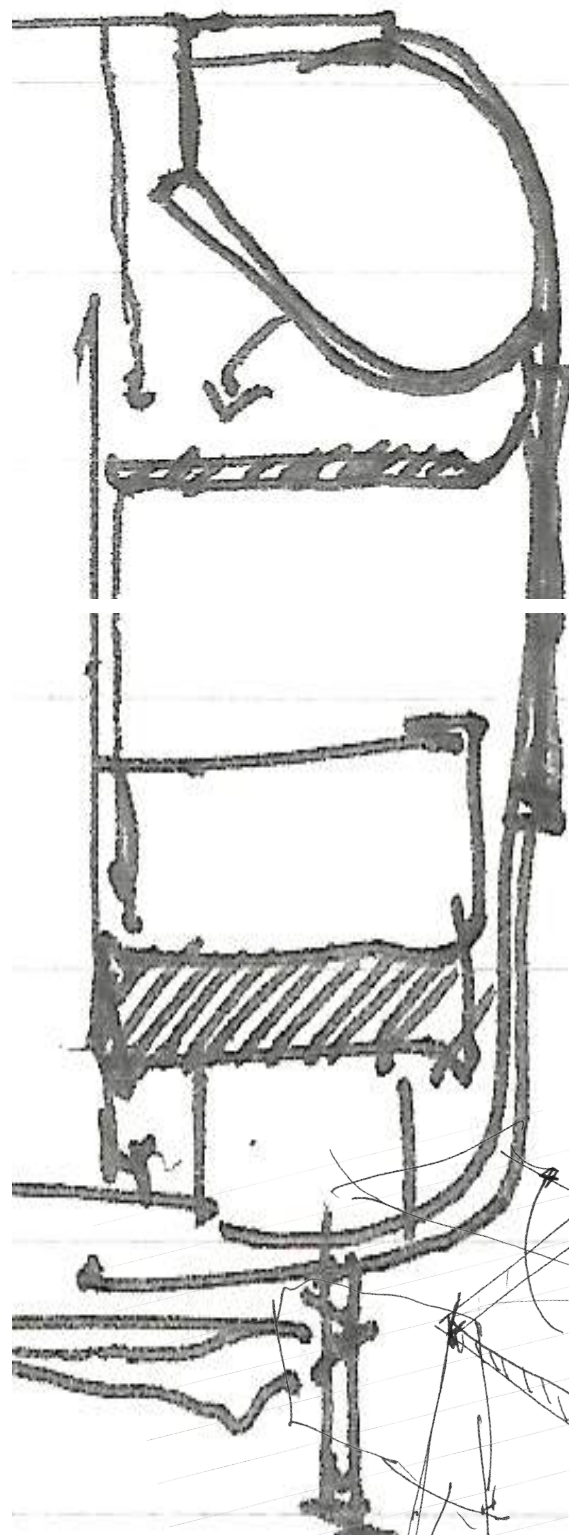


Figura 77. PERFIL TRANSVERSAL DAS CÉLULAS

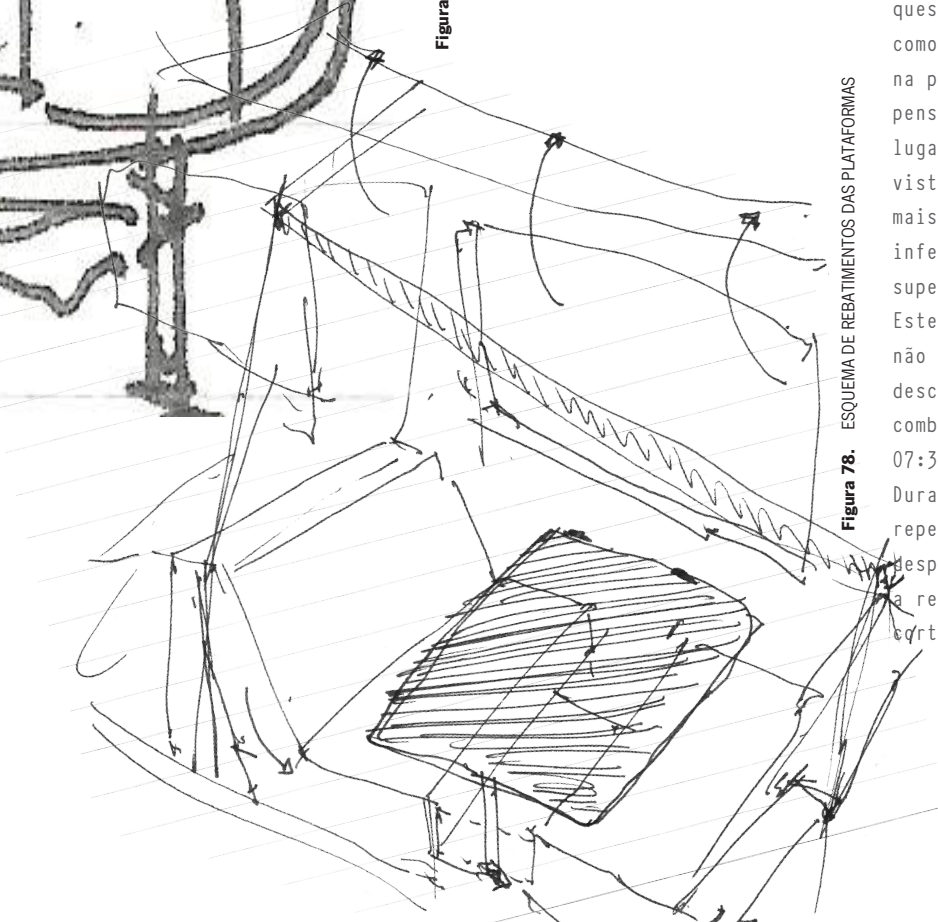


Figura 78. ESQUEMA DE REBATIMENTOS DAS PLATAFORMAS

23:00_03 DE FEV.

Cada pessoa acomoda-se na sua cama, não obstante e apesar do cansaço o sono demora em vir. O habitáculo, apenas protegido com uma cortina translúcida, de cor azul, que nem protege da luz nem consegue fazer-me sentir seguro, despojado da privacidade.

?horas_04 DE FEV.

"já tinha adormecido, quando de repente sou acordado por um conjunto de indivíduos, segurança, polícia, funcionário a questionar-me pelo meu bilhete, isto tudo, comigo a tentar perceber o que se estava a passar. Acordado sobressaltado e a falar com eles em inglês e eles mal me conseguiam responder, dei-lhes o meu bilhete e comprovei que o lugar me pertencia. Bem isto é que é privacidade! Assim do nada, tinha dentro do meu espaço três indivíduos os quais só dei conta que eles estariam ali, porque fizeram o favor de me acordar."

No dia seguinte, depois de falar com alguns viajantes ocidentais, percebi a provável razão de eles questionarem-me sobre o bilhete, como existiam alguns lugares vagos na parte inferior dos beliches pensaram que eu teria visto o lugar vago e teria ido para lá, visto que não é normal as pessoas mais jovens escolherem a parte inferior. O preço para um beliche superior é um pouco mais barato. Estes são bastante mais estreitos, não possuem janela e há maior desconforto com a trepidação do comboio.

07:30_04 DE FEV.

Durante a manhã, o ritual repete-se o funcionário serve de despertador, convoca o acordar com a retirada das cortinas que delimitam o





Figura 79. VIVÊNCIAS NO INTERIOR DA CARRUAGEM DE SEGUNDA CLASSE

espaço privado.

08:30_04 DE FEV.

Já a fome se apodera de nós e o tempo de estar à espera do pequeno almoço torna-se ainda mais complicado de gerir. Porém, do outro lado do vagão viaja uma senhora com o seu filho de pouca idade, são ambos tailandeses e despertam em mim as diferenças socioculturais na apropriação do espaço e na vivência. É com as suas palavras, no seu dialeto, os gestos e movimentos que me fazem refletir a distinta forma de ocupação do espaço em relação a nós ocidentais. A funcionaria do restaurante serve a refeição escolhida no dia anterior.

O momento de poder usufruir do pequeno almoço, a vivência que se regista no interior da carruagem, o nascer do sol, com vistas maravilhosas torna todo aquele momento caótico em harmonioso. Pequeno almoço por apenas 100bahts aproximadamente uns 2,5€, tem-se direito a sumo de laranja, café e sopa de galinha. Pois, é estranho comer algo deste género mal acordamos, mas já se torna hábito e até é bom, tirando a intensidade de algumas ervas.

Dentro da nossa carruagem está bastante frio, o ar-condicionado encontra-se muito forte e faz com que não seja confortável a permanência de t-shirt.

11:30_04 DE FEV.

LAMPANG, uma das poucas paragens de todo o trajeto entre Bangucoque e Chiang Mai. Paragem bastante demorada o que despertou o espírito de curiosidade e fez com que fosse percorrer o comboio e conseguisse ver as diferentes tipologias dos carros que o compunham. Foi também, com bastante surpresa, que vi que todo aquele tempo de paragem se devia a retirada de um vagão do meio do comboio. Lampang cidade trata-se de local muito rural perto já de Chiang Mai e é o primeiro local após muitos quilómetros que se evidencia alguma vivência nas ruas. As casas, sempre a acompanhar a linha férrea é um princípio que se mantém até Chiang Mai.

03 A 04 E 08 A 09 DE FEVEREIRO

CHIANG MAI – BANGCOQUE

09 A 10 DE FEVEREIRO
Chiang Mai – Bangucoque
Comboio 2
class.2 Vagão11_Lugar01
Cima 771baht_19,28€
17:00-06:50

A viagem de comboio é sempre tão memorável como modo seguro de viajar ao longo do sudeste Asiático.

Aspetos como o poder viajar entre os locais é das facetas mais enriquecedoras que podemos ter. É sem duvida gratificante contactar com esta cultura, apesar de o contacto por vezes só se estabelecer por gestos, sorrisos, porém estes capazes de dizer muito.

A viagem de mais umas catorze horas confinadas ao mesmo espaço entre Chiang Mai e Bangucoque, para dar seguimento `a viagem para o Camboja, assume novamente um carácter de aprendizagem.

17:10_09 DE FEV.

Saída de Chiang Mai por volta das 16:50, damos entrada no comboio. São apenas dois os vagões que possuem sleepers.

Predominantemente são sempre os dois últimos carros.

A última carruagem é essa a nossa estadia durante as longas horas da viagem. Como a viagem se inicia ainda a meio da tarde a formatação da carruagem ainda se encontra no modo de acento normal. É possível ver durante as primeiras horas de viagem as fantásticas vistas do percurso inicial. O lugar número um, na carruagem onze é o sleeper que me foi atribuído e trata-se da cama na parte superior. Após instalar as bagagens, conheço o senhor que iria estar na cama por baixo de mim. Partilhamos as primeiras horas da viagem nos acentos comuns, onde ele me contou

que era proveniente da Suécia e que viajava já há alguns meses por toda a Asia.

Sempre muito atencioso e com um carácter interrogatório, desenvolvia perguntas atrás de perguntas, questionando sempre, pelo facto de sermos portugueses e pela raridade de nos ver a fazer aquele tipo de viagem.

20:30_08 DE FEV.

Anoitece rapidamente, o pôr-do-sol torna-se um misto de emoção, voltar de uma cidade que se tornou memorável e a qual muito dificilmente irei voltar a visitar. Com o sol a espreitar entre os ramos das árvores, no trilho apertado que a linha férrea desenha no meio da floresta, com curva e contra curva continuamente é o momento de grande reflexão e assimilação de todo o conhecimento gerado.

21:30_08 DE FEV.

Instala-se a noite, são servidas as refeições pelas pessoas que as reservaram. Desta vez, dispensamos este serviço com o intuito de gastar alguma da alimentação que transportávamos connosco. Desta forma, também poupávamos o valor da refeição e garantíamos que o valor estipulado para toda a viagem iria chegar.

Após a refeição, o senhor responsável pela colocação das camas desloca-se a cada um dos acentos e transforma aquele espaço nas duas camas. Os sleepers são bastante diferentes dos anteriores, existe neste maior espaço no corredor central, no entanto, a zona de colocação da bagagem é muito reduzida, sendo necessário a utilização de espaços nas pontas da carruagem para a armazenar.

06:55_09 DE FEV.

Chegada a Bangucoque



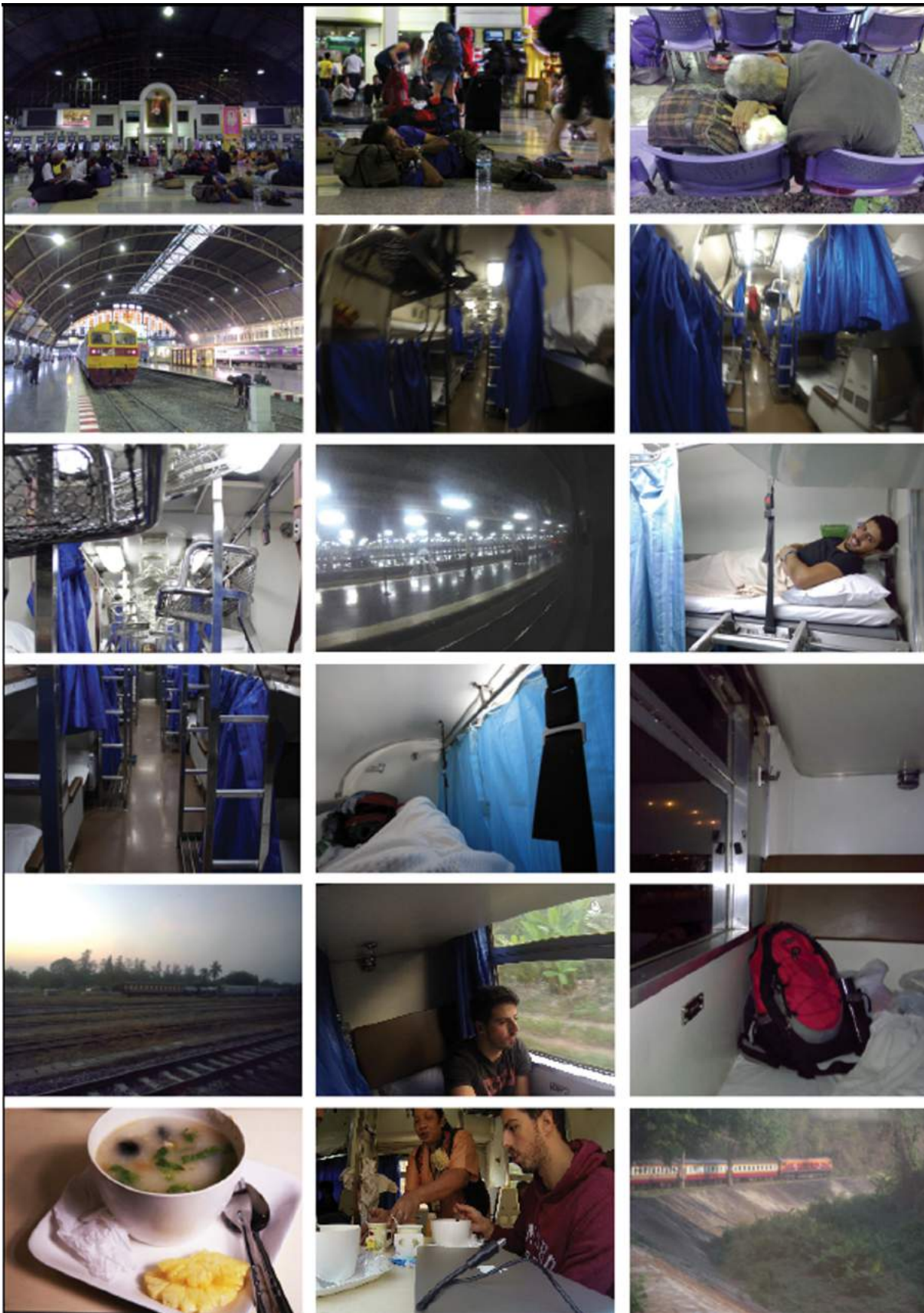


Figura 80. IMAGEM SÍNTESE DA UTILIZAÇÃO DO MEIO DE TRANSPORTE COMBOIO



ព្រះរាជាណាចក្រកម្ពុជា
KINGDOM OF CAMBODIA

CAMBODIA

A MINHA VIAGEM AO ORIENTE

REP

101 A 13 DE FEV.

TURISMO



CAMBOJA

BBMPNH KKS

13 A 15 DE FEV.

15 DE FEV.

15 A 19 DE FEV.

INFRAESTRUTURAS

OLHAR/VER

EXPERIÊNCIA



Figura 81. MAPA COM TRAJETO REALIZADO NO CAMBÓJA

REP



2.4.2.1 SIEM REAP

Siem Reap é a cidade por excelência do **turismo** do Camboja e tem sofrido desde então com a sua massificação, perdendo toda a sua autenticidade e encanto. O centro da cidade torna-se uma realidade distinta, com luxos ocidentais disponíveis, há também abundância de nativos que praticam a língua inglesa e todo o centro parece um autêntico 'resort'.

Distante está a zona dos templos, porém esta, não se afasta do consumismo exercido pela atividade turística, que absorve de forma predatória tudo que lhe é apresentado sofrendo dos mesmos exageros que de uma forma ou outra encontramos na maioria dos territórios contemporâneos. Todo o espaço é percorrido por turistas, visitantes numa relação particular entre eles e o anfitrião, na qual se estabelece relações entre estranheza e localização, entre a intervenção e conservação, entre a propagação e a paisagem. Encontra-se a chave para um processo que geralmente é desvalorizado, mas que claramente

07:00_10 DE FEV.

Chegada a Bangkok e correria até à estação de autocarros para Siem Reap no Camboja, do outro lado da cidade.

09:00_10 DE FEV.

Partida do autocarro para Siem Reap.

12:50_10 DE FEV.

Chegada à fronteira da Tailândia com o Camboja. A saída da Tailândia correu sem problemas, mas como não quisemos pagar os 15 dólares extra à pessoa do autocarro, tivemos nós que ir tirar os vistos. Para nosso azar, os



Figura 82. ANGKOR THOM E DESENHO DO ANGKOR WAT

MARCELO ROSA

vistos, além do "extra" que era suposto pagar aos funcionários da fronteira, tinham subido de preço e não tínhamos dinheiro suficiente. Não havia onde levantar dinheiro na zona neutra de fronteira e a polícia queria dinheiro para ir ao lado do Camboja a um multibanco. A pessoa do autocarro, como estavam só à nossa espera, decidiu levar um de nós numa scooter e atravessar a fronteira sem problemas. De vistos comprados, passámos ao gabinete dos carimbos. Mais uma vez, havia uma fila normal, e um policia a aceitar dinheiro para quem tinha pressa. Fomos ameaçados várias vezes de que íamos ser abandonados pela pessoa do autocarro, que também queria dinheiro para nos passar na fila. No fim, tudo acabou por correr bem e lá atravessamos a fronteira para o Reino do Camboja!

19:00_10 DE FEV.

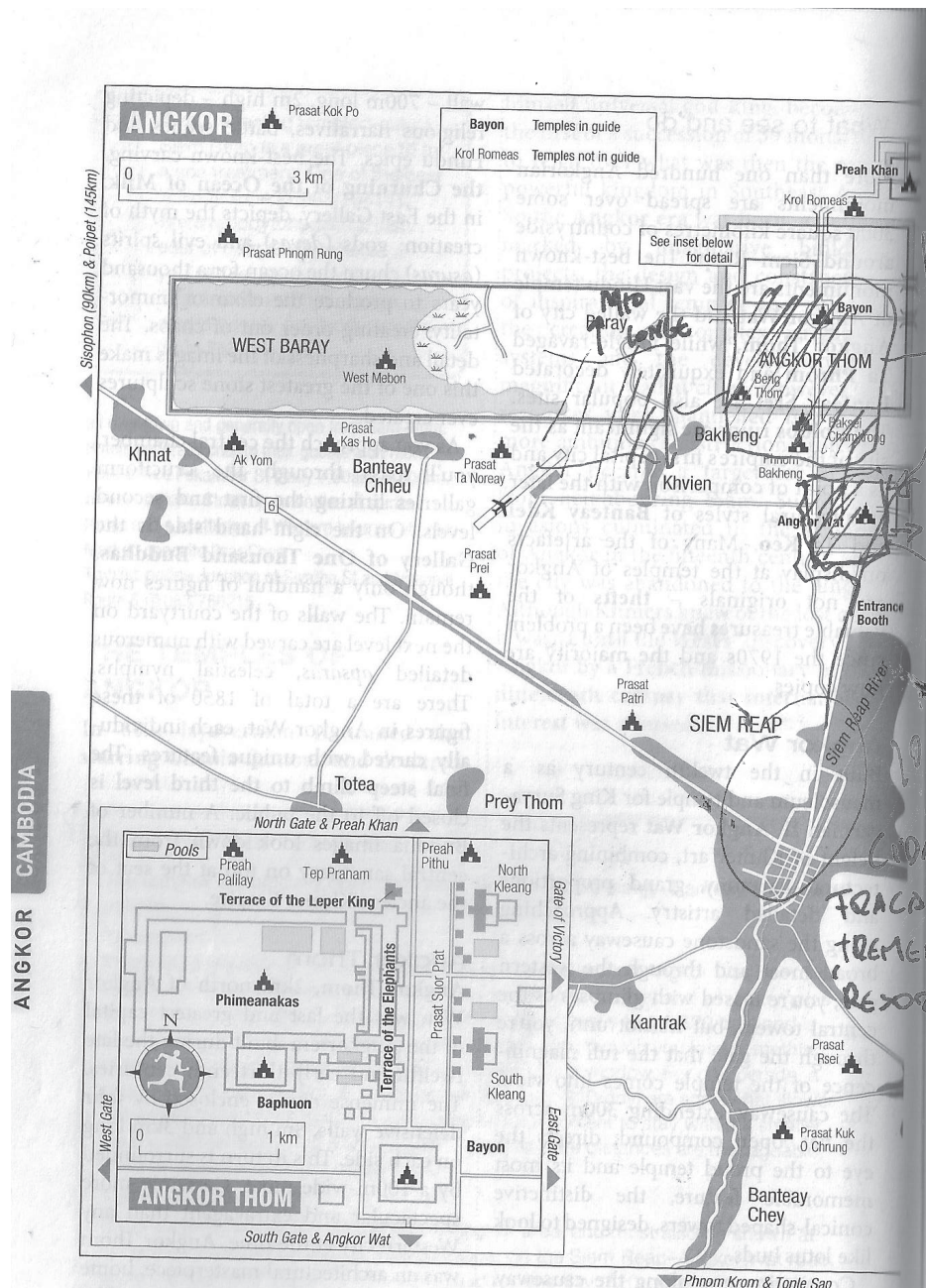
Chegada a Siem Reap e caminhada, atravessando a Pub Street, até encontrar o nosso hostel numa zona já a sair do centro. No caminho paramos para uma merecida refeição de dois dólares.

09:30_11 DE FEV.

Acordar e aproveitar a varanda do hostel para relaxar na cama de rede, antes de um dia a pedalar.

11:00_11 DE FEV.

Saída do hostel de bicicleta rumo ao terminal de autocarro, um bocado fora da cidade, para comprar o bilhete para Battambang a preço de local, em vez do preço de turista que se praticava na cidade. Mesmo assim, sem reparar, ainda nos cobraram meio dólar a mais.



tem uma dimensão contemporânea e no nosso caso fulcral.

Todo o espaço dos templos está envolvido em uma exuberante linguagem própria, retrato de um tempo onde prevaleciam o peso da arte Khmer e tudo era combinado segundo a harmonia entre a grande escala e o detalhe. Todo o complexo de templos, o maior complexo religioso construído, é a imagem do que outrora foi uma das maiores e mais desenvolvidas civilizações do mundo.

Embora apenas presente os edifícios de culto, erguidos massivamente em pedra, estes dão-nos uma ideia do que seria a arquitetura e a linguagem desse período. Os templos enquadram-se predominantemente, em espaços amplos de planta quadrangular sempre com presença de elemento água, através de lagos, fossos e rios.

A arquitetura, ao contrário de outras expressões artísticas, é difícil de transportar. No entanto, já grandes obras de arquitetura foram decompostas e

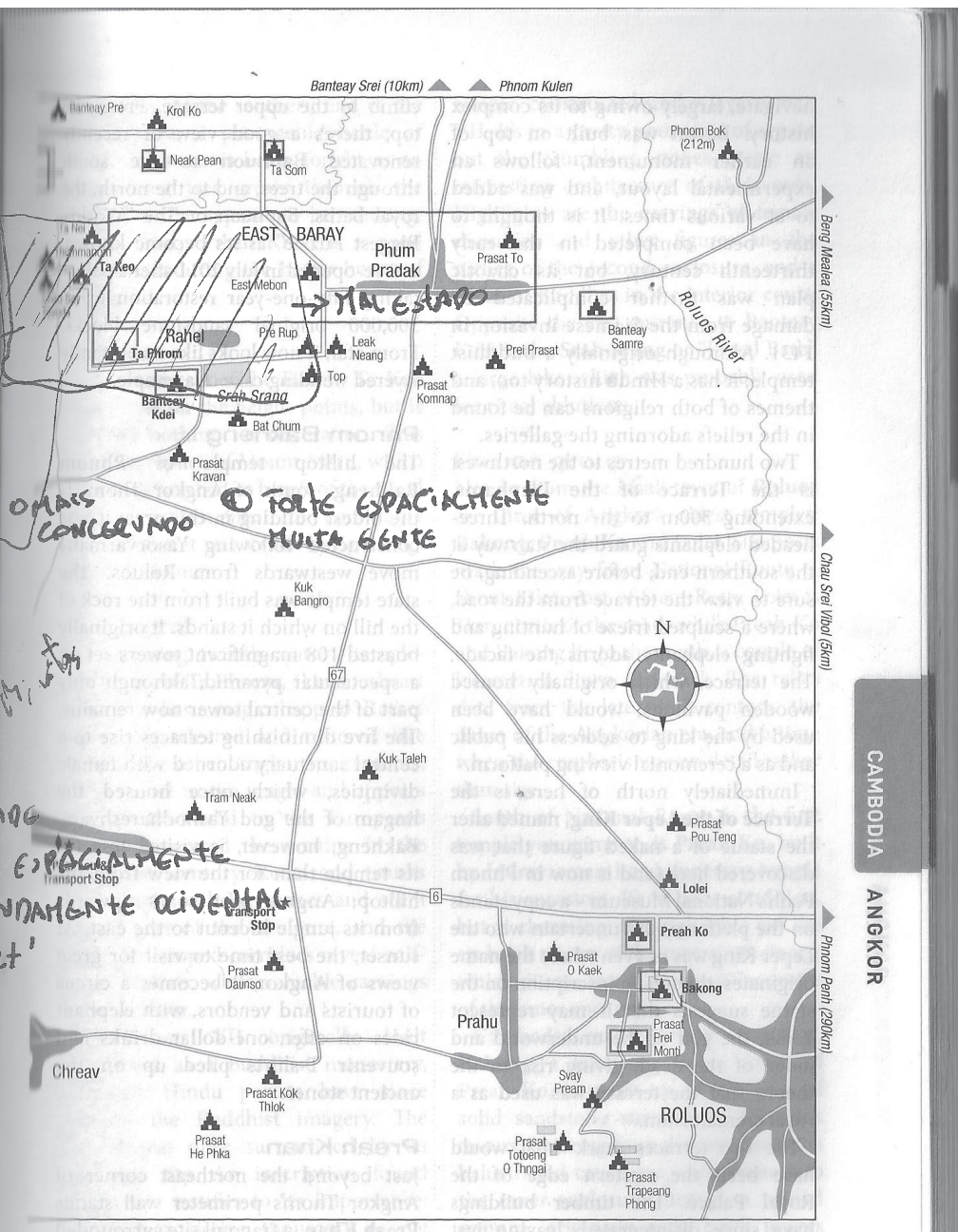


Figura 83. ESQUEMA IDENTIFICATIVO DAS DIFERENTES ÁREAS, REALIZADO SOBRE MAPA

12:20_11 DE FEV.
 Encontramos um pequeno e barato "restaurante", mesmo ao pé do terminal. Ficava na beira da estrada, o chão era em terra batida e as cadeiras de plástico, mas a comida era formidável!
 13:00_11 DE FEV.
 Pedalar até à bilheteira do enorme Angkor Wat, para comprar o bilhete.
 14:30_11 DE FEV.
 Como a entrada era só às 17:00, decidimos esperar num templo ali perto, Wat Thmey, onde encontramos a preparação de uma festa, e umas meninas

muito simpáticas que nos tentaram ensinar Khmer, a língua do Camboja. Também aprendemos um pouco mais sobre a história recente dos massacres dos Khmer Rouge.
 16:30_11 DE FEV.
 Está a chegar a hora de entrada, por isso, pedalar a toda a velocidade em direcção ao Angkor Wat, onde ainda vimos um estrondoso pôr-do-sol, e até tiveram que nos expulsar, visto ser o melhor momento para observarmos todo aquele espaço sem turistas.
 19:00_11 DE FEV.
 Pedalar até ao hotel

ficamos clientes habituais!
 21:30_11 DE FEV.
 Voltar ao hostel, com uns "Dumplings" e umas "premium beer Angkor" e sentar na varanda a rever os acontecimentos recentes.

04:30_12 DE FEV.
 Hoje é o dia de explorar os templos de Angkor. Acordar cedo para a viagem de tuk-tuk mais fria de sempre, ao encontro do nascer do sol no Angkor Wat.

07:00_12 DE FEV.
 O sol nasceu e partimos à descoberta dos outros templos de Angkor, desta que outrora foi a maior e mais desenvolvida civilização do mundo, entre eles o Ta Prohm (Tomb Raider), sempre rodeados de turistas, principalmente asiáticos.

12:00_12 DE FEV.
 Hora de almoçar num "restaurante".

13:00_12 DE FEV.
 Retorno ao hostel e pequena "siesta"

15:00_12 DE FEV.
 Passeio para explorar as ruas e comércio de Siem Reap, cidade que actualmente vive quase exclusivamente do turismo.

19:00_12 DE FEV.
 Retorno pelo restaurante habitual para jantar antes de regressar ao hostel.

21:00_12 DE FEV.
 Chegada ao hostel, Assimilação de tudo o que vimos, de salientar que a cidade é meramente turística e que tudo o que vimos nada acrescenta em valor ao meu pensamento em arquitetura, tudo permanece naquele modo com mero destaque turístico. Esta cidade tornou-se saturante!

05:30_13 DE FEV.
 Acordar a horas para apanhar o autocarro para Battambang, com direito a paragem numa operação stop e muitas buzinas.



transferidos, a fim de serem estudados e expostos. Em face desta dificuldade, uma série de emergentes parques temáticos que simulam ambientes culturais inteiros, são um exemplo do desejo de dar a conhecer outras culturas. Por esta razão é, se possível, ainda mais valioso para uma cidade possuir elementos originais que podem ser mostrados *in situ*, onde foram construídas, e criar circuitos turísticos e culturais que não alterem os espaços.

O turismo é a principal atividade económica do Camboja e mais propriamente de Siem Reap onde o fenómeno marca a diferença. Se uma cidade apresenta elementos arquitectónicos e culturais, estes devem ser explorados com vista a incentivar um fluxo de visitantes saudável podendo o visitante e a economia beneficiar dessa relação. De igual forma, Siem Reap defende o seu património, não obstante é o método de controlo de visitantes por área, o que pode infligir sobre determinado espaço um desgaste maior e prejudicar o mesmo.

“De acordo com o organização mundial do turismo (OMC), o turismo é a indústria em maior crescimento do mundo, sem sinais de diminuição no século XXI. O turismo tem o poder de transformar a realidade e pode se tornar uma forma legítima, engenhosa e eficiente para mudar qualitativamente contextos. Ainda assim, o turismo de massa contém em si um risco iminente que é o consumo de lugares e culturas. Ele também tem o potencial para plantar as sementes da sua própria destruição antes que os benefícios sejam colhidos.”¹

A arquitetura do lugar torna-se um elemento dissipado pela forma como os visitantes não respeitam a mesma. Não existe respeito pelo espaço, qualquer coisa serve para ser escalado, não ha barreiras, não ha limites. Nesse sentido a arquitetura perde todo o seu significado, passa a ser o restante de uma acumulação de pedras que serve só para uso fruto do turista e da sua autoestima. De relevante, existe a noção de espaço que estes antepassados já possuíam, relações visuais são também ponto forte em toda a estratégia da construção com grandes envolventes e uma simetria exata das suas partes fazem este tipo de arquitetura ao nosso ver um dos primeiros pontos fortes da viagem.

É necessário aprender, indispensável é misturarmo-nos na cultura, porem é sem duvida necessário respeitar o espaço para que ele nos dê algo para assimilarmos.

¹ TShannon, Kelly, The Metapolis dictionary of advanced architecture. Barcelona: Actar, 2003 pag.632



Figura 85. DESENHO REPRESENTATIVO DE UM TEMPLO, PORMENOR DA UTILIZAÇÃO DA PEDRA

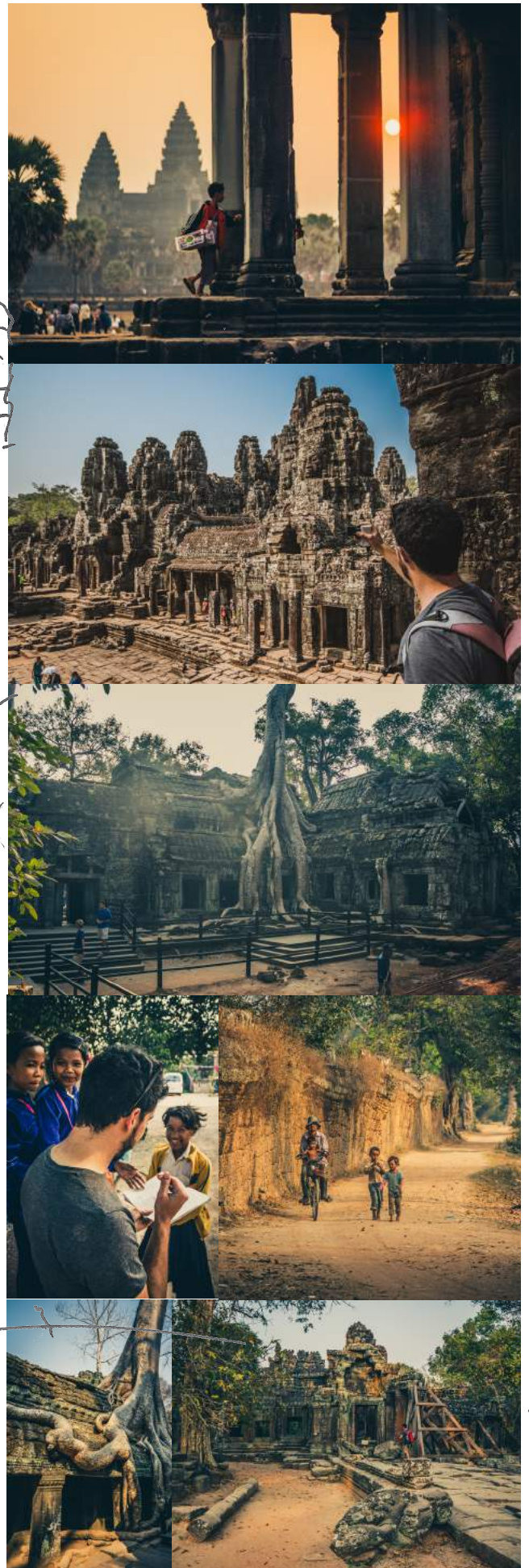


Figura 86. TIPOS DE VIVÊNCIAS JUNTO AOS TEMPLOS

BBM



2.4.2.2 BATTAMBANG

Battambang é uma pequena cidade que se encontra no principal caminho entre a fronteira da Tailândia e Phnom Penh, a capital do país. Trata-se da cidade mais pobre percorrida nesta viagem. Porém, apresenta apontamentos muito interessantes, como uma matriz urbana muito regular, e pensada que remete para as possíveis reestruturações que a cidade foi alvo por parte dos colonos franceses. Outros registros mais presentes são as habitações que apesar dos seus 'upgrades', como janelas alteradas, utilização de varandas para ampliação ou acrescento à casa, mantêm a linha da arquitetura colonial.

Battambang incita-nos para a questão da **infraestrutura** no Camboja e como esta se encontra em estado deplorável, como é o caso das principais estradas e da via férrea, ainda muito presente nas cidades fazendo parte das suas lógicas. Contudo, ainda que mantendo os edifícios que a suportavam, esta apresenta-se totalmente abandonada. Infraestruturas como estradas principais

05:30_13 DE FEV.

Acordar a horas para apanhar o autocarro para Battambang, com direito a paragem numa operação stop e muitas buzínadelas.

10:30_13 DE FEV.

Chegada ao hotel em Battambang e procura de informações sobre transportes para o próximo destino.

12:30_13 DE FEV.

Horas de parar para ir almoçar num restaurante vegetariano, onde por incrível que pareça o vegetariano era só o nome.

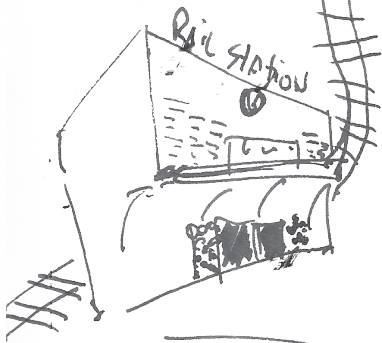


Figura 88. DESENHO SOBRE A INFRAESTRUTURA FERROVIÁRIA



Figura 87. EXEMPLO DE CONSTRUÇÃO NOVA NO CENTRO DE BATTANG

13:30_13 DE FEV.

Passeio, de baixo de um calor abrasador, pela pequena cidade com um centro típico de arquitectura colonial francesa, muito pouco conservado existência apenas dos seus traços marcantes. Passagem pelo mercado, no qual o cheiro a putrefação era grande. Comprar apenas umas frutas frescas para ir comer ao pé do rio, onde as crianças mergulhavam depois da escola.

18:00_13 DE FEV.

Retorno ao hotel para descansar de baixo de um adorável ar-condicionado.

19:30_13 DE FEV.

Saída para jantar no mercado ao pé do rio. O Camboja é um país muito pobre, e Battambang a cidade mais pobre onde estivemos, como tal, vê-se algumas crianças sem roupas a pedir sozinhas perto dos mercados de comida.

06:00_14 DE FEV.

Madrugada agitada por estes lados, o que nos levou a acordar cedo. Alugamos umas bicicletas para explorar os arredores de Battambang.

10:30_14 DE FEV.

Depois de 12km percorridos de bicicleta ao lado de camiões, chegamos ao monte Phnom Sampeau, começamos a subida infinita de escadas até ao topo.

11:30_14 DE FEV.

Com um calor infernal, uma hora depois, chegamos ao topo, onde ainda andamos alguns quilómetros pelas cavernas da morte, templos e estátuas de budas.

13:30_14 DE FEV.

Partimos de volta a Battambang

14:30_14 DE FEV.

De volta à cidade, fomos almoçar, percorrer Battambang, e regressar ao hotel para planear os próximos dias.

e vias férreas, emergem como linhas mais evidentes do atual sistema territorial e urbano. Linhas são convertidas em diretrizes parciais para a organização futura e servem como referência, independentemente da construção marcando o próprio território, assim como, a velocidade e a sequencialidade como suporte para novas atividades.¹

Numa breve contextualização a linha férrea do Camboja iniciou a sua construção na segunda década do século vinte, pela mão dos franceses que a desenvolveram em todo o país. Após o domínio colonial francês, que terminou uma década depois, e com a guerra civil e a entrada do regime Khmer Vermelho, as cidade como Phnom Penh e Battambang foram devastadas. Já na década de noventa uma nova guerra de guerrilhas queimou todo o país, constando que ao longo da linha férrea existem ainda minas armadilhadas.

A linha férrea sobreviveu até há muito pouco tempo, sendo recente a medida tomada pelo governo de a cancelar, pois esta apresentava um serviço muito pouco eficiente. Ainda que vários investimentos tenham sido realizados por parte de empresas de países como a Austrália, também estes declararam a falta de rentabilidade após grande parte da infraestrutura estar completa.

O principal motivo remonta para umas décadas antes, sendo o sistema nacional de transporte ferroviário um dos menos eficientes do mundo. Desta forma, os locais decidiram tomar a infraestrutura utilizando-a de forma particular. Improvisaram veículos ferroviários a partir de algumas varas de bambu e material obtido a partir dos tanques abandonados da guerra civil.

08:00_14 DE FEV.

Passagem pela estação de comboios de Battambang, temporariamente desactivada, onde só pára o "bamboo train". Uma plataforma construída em bambu que roda sobre os carris durante alguns quilómetros e que era usado pelos agricultores para o transporte das mercadorias desde os campos até à cidade. Actualmente serve mais como atracção turística.

Esta forma de transporte torna-se mais confiável e popular do que o serviço ferroviário oficial, podendo cada carro transportar famílias inteiras e sendo de fácil montagem, o que permite facilmente o cruzamento de veículos na via.

Este tipo de atividade que demonstra uma forma distinta de apropriação de uma infraestrutura abandonada. Com carácter rudimentar, porém mais fiável que a anterior, tem grande relevância para nós, pelo facto da infraestrutura restabelecida proporcionar movimento e dinamismo na cidade, e sendo no dia de hoje uma mais valia para a economia e o turismo.

1 The Metapolis dictionary of advanced architecture. Barcelona: Actar, 2003 pag.481

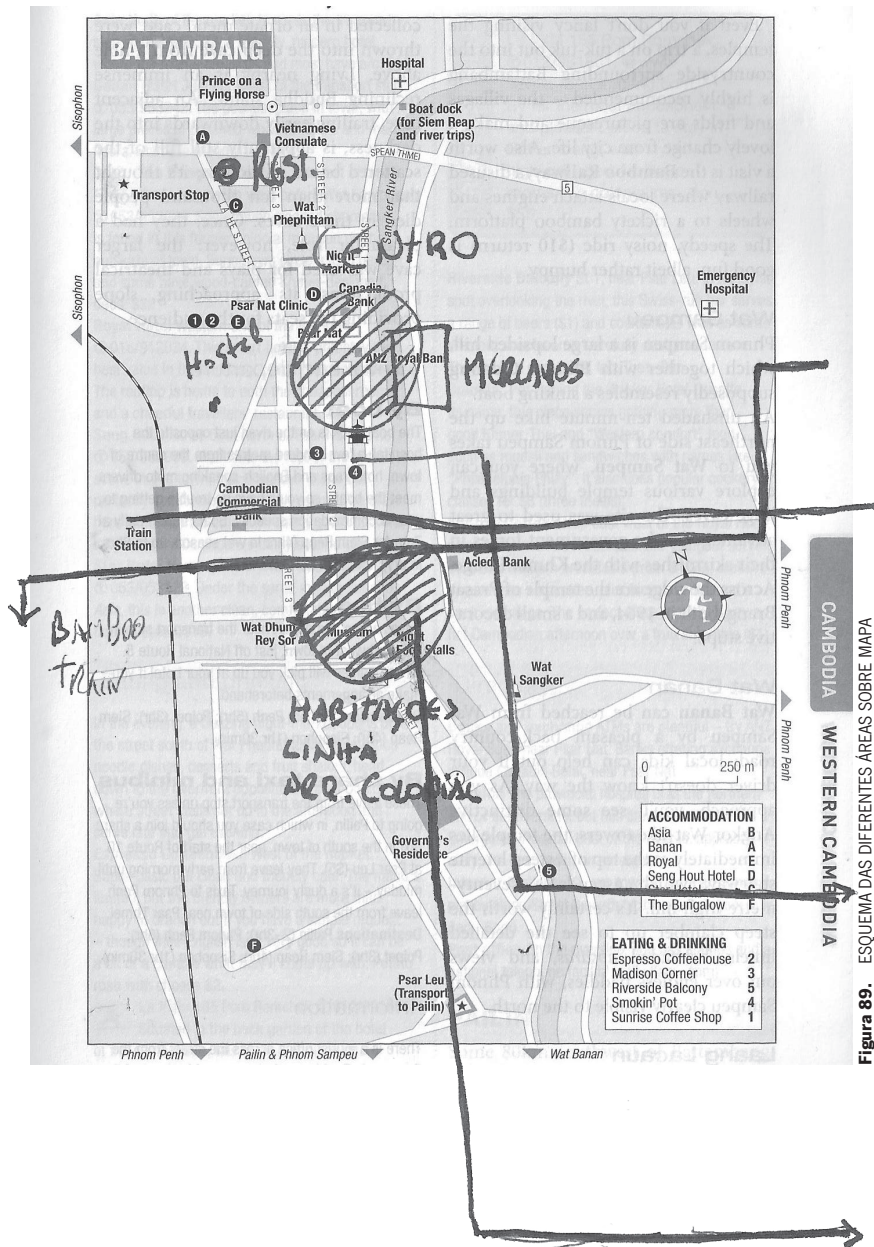
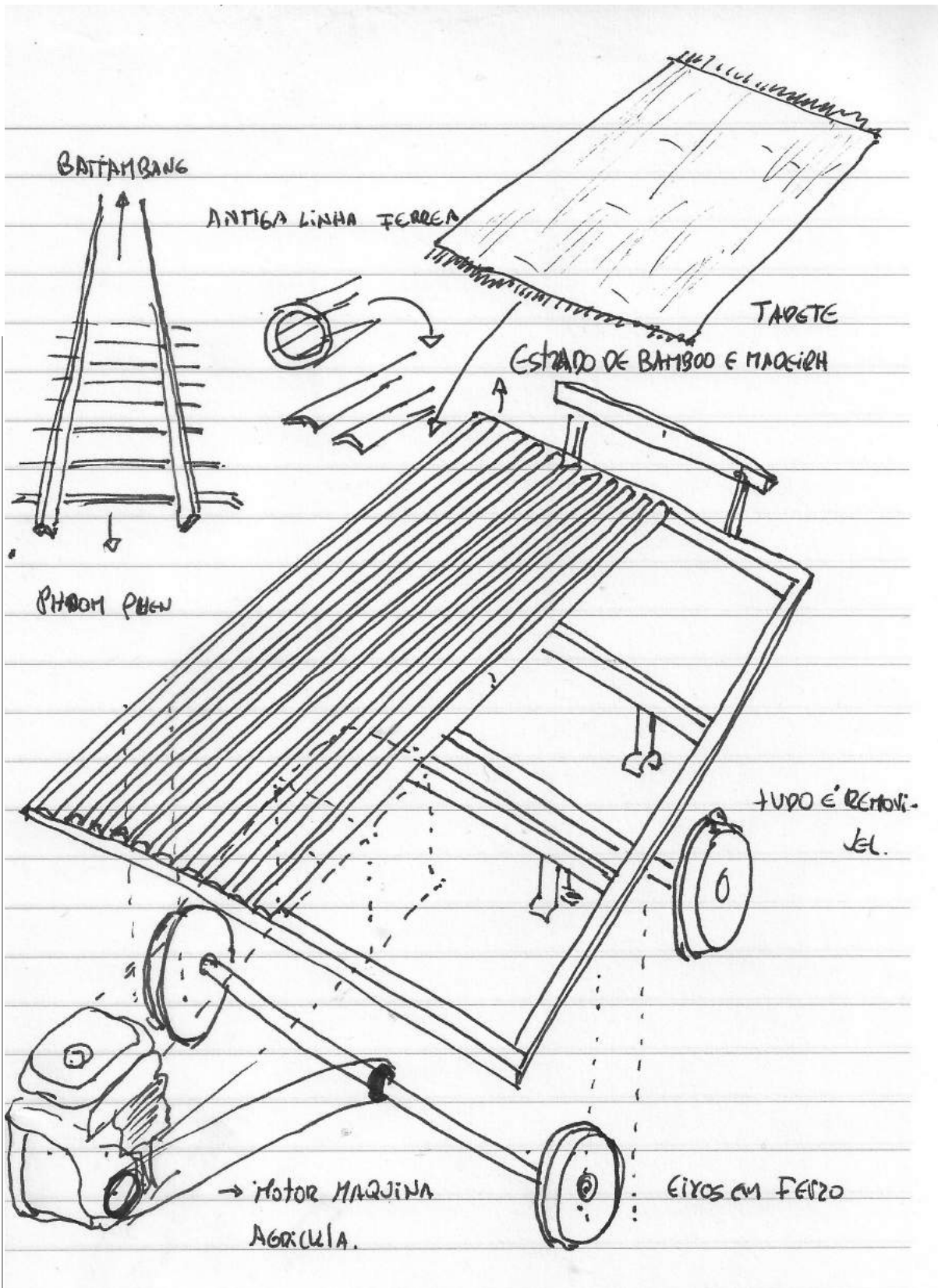


Figura 89. ESQUEMA DAS DIFERENTES ÁREAS SOBRE MAPA

Figura 90. DESENHO DO BAMBOO TRAIN

Figura 91. VIVÊNCIAS EM DIFERENTES PONTOS DA CIDADE DE BATTAMBANG



EXEMPLO DE RESTRUTURAÇÃO DA VIA FERREA EM DEGRADÊNCIA TOTAL.

Figura 92. DESENHO ESQUEMÁTICO DE FORMENOR DE MONTAGEM DO BAMBOO TRAIN

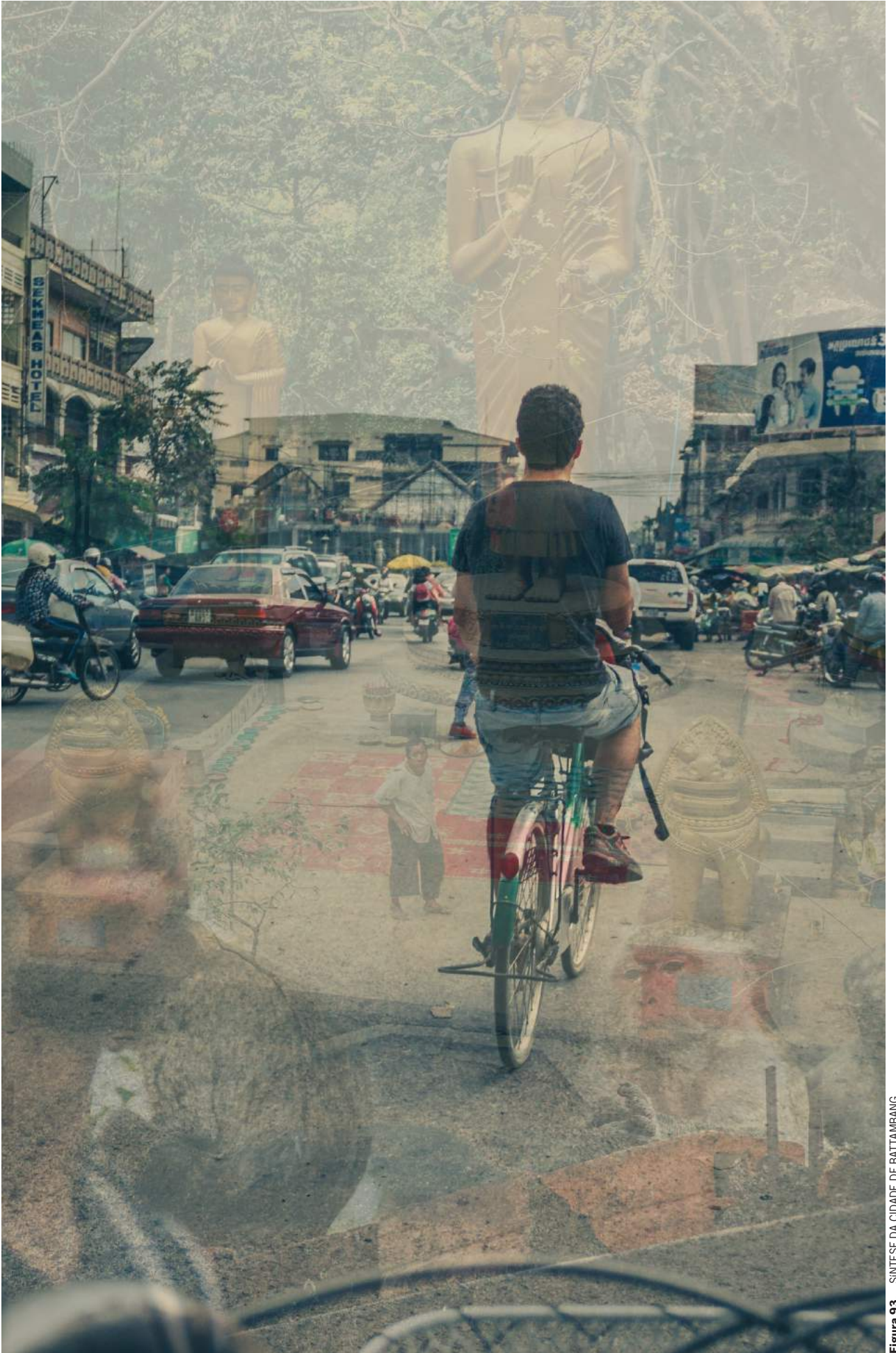


Figura 93. SÍNTESE DA CIDADE DE BATTAMBANG

PNNH



2.4.2.3 PHNOM PENH

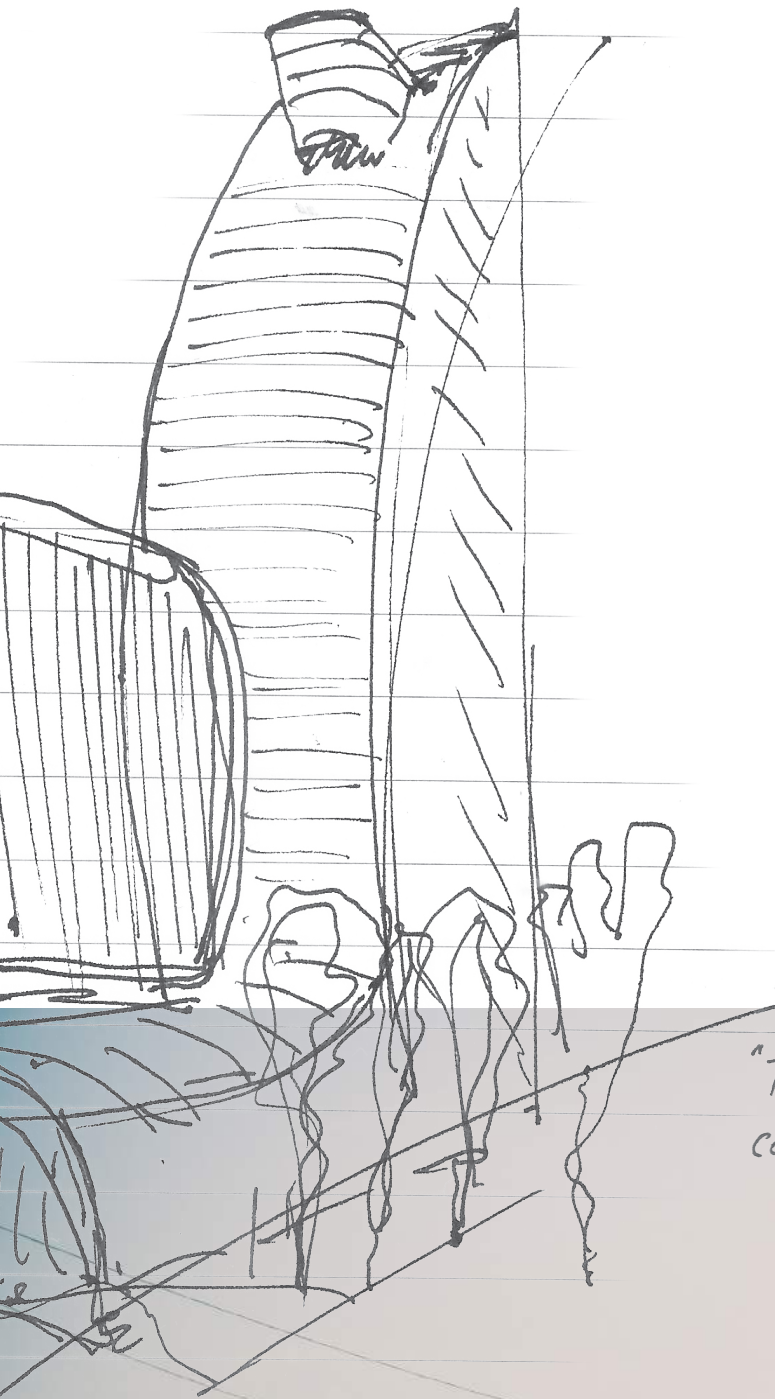
O contato estabelecido com a capital Phnom Penh é muito breve, talvez uma hora de espera, no centro da cidade, mais propriamente no terminal de autocarros. Nesta cidade torna-se difícil retirar algo enriquecedor, pois trata-se de uma cidade caótica, insalubre, extremamente poluída e de frágil arquitetura. Porém é necessário **ver**. É nas oito horas e meia da viagem entre Battambang e a capital que o caráter de observar se demonstrou mais enriquecedor na forma de aprender. A viagem realizada por estradas regionais que atravessam pequenas aldeias demonstram um tipo de habitação até agora pouco vista. Habitações quase sempre, com materiais nobres, onde prevalece o betão e a alvenaria de tijolo, destacam-se pelo seu desprendimento ao solo, obviamente com a funcionalidade de evitar as cheias. Porém este esquema habitacional repete-se por todo lado até mesmo em zonas altas, como se de um estilo se trata-se, algo próprio ou até mesmo a imagem da construção cambojana.

05:00_15 DE FEV.

Saída de madrugada em direcção a Kep. Toda a viagem é acompanhada por pequenas aldeias e vilas. O trajeto é realizado sempre pelas estradas que percorrem os interiores das mesmas, onde o autocarro para sempre. Porém, podemos observar a diferença de arquitetura entre países, reforçando a ideia de pobreza.

13.30_15 DE FEV.

Paragem e troca de autocarro na capital, Phnom Penh. Cidade caótica e em obras, um tremendo caos. Ainda bem que decidimos não ficar.



"TORNAMO-NOS SENHORES DO ESPAÇO, SABER "VE-LO",
CONSTITUI A CHAVE QUE NOS DARA' COMPREENSÃO
DOS EDIFÍCIOS".
BRUNO ZEVI



Figura 94. CASAS JUNTO A CIDADE DE PHNOM PENH CONTRASTAM
COM ESCASSOS EDIFÍCIOS IMPONENTES

KKS



2.4.2.4 KEP - KOH TONSAY

Koh Tonsay é uma pequena ilha situada ao sul do Camboja, na fronteira com o Vietname, trata-se uma ilha muito pouco procurada pelo turismo de massa não sendo, para já, um destino pretendido. Tratada pelos locais como a 'ilha do coelho' é um retiro tranquilo perfeito para quem prefere a calma e a serenidade, proporcionado pela simplicidade local, e a envolvente de uma natureza toda ela no seu estado mais puro.

A ilha perfeitamente percorrível no seu perímetro em pouco mais que uma hora, apenas possui um dos seu lados habitado. Toda a construção existente organiza-se no litoral oeste, é feita de madeiras, principalmente o bambu, e organiza-se através da disposição de cinco casas multifuncionais de famílias que lá habitam. Estas casas, possuem outras mais pequenas destinadas à aluguer turístico, e que normalmente se organizam em linha frente ao mar sobre o areal. As casas principais gerem todo o tipo de abastecimento às

19:30_15 DE FEV.

Chegada a Kep, pequena caminhada de noite à procura do Oasis Guesthouse. E que Oasis realmente, no meio do Camboja, um pedaço de Europa que nos fez sentir em casa, gerido por um casal de franceses que se mudaram para aqui.

06:30_16 DE FEV.

Acordar cedo para levantar dinheiro, hoje vamos para a ilha e lá não há nada dessas conveniências. Pedimos duas bicicletas emprestadas e o passeio matinal com cheiro a maresia foi um alívio depois



Figura 95. ILHA DE KOH TONSAY, CASA

do tempo passado em cidades poluídas.

07:30_16 DE FEV.

Saída do hostel para ir comprar a passagem de barco para a ilha. Sem antes comprar uns snacks para o pequeno-almoço na mercearia da esquina.

08:30_16 DE FEV.

Partida num barco de pescadores da doca de Kep, em direcção á ilha de Koh Tonsay (Rabbit Island _ não porque tenha coelhos, mas porque eles acham que a forma é parecida com um).

10:00_16 DE FEV.

Instalados numa cabana da ilha, depois de regatear o preço como é óbvio, fomos dar uma volta pela praia principal. A ilha é muito pouco turística, tem galinhas a passear na praia, ao lado dos cães dos habitantes, barcos atracados na areia, e dois ou três restaurantes na praia, ao lado das cabanas para dormir. Vivem maioritariamente da pesca e de alguns turistas, sendo que a maioria são pessoas que passam apenas o dia lá, sem pernoitar.

11:30_16 DE FEV.

Fomos ainda a uma praia mais afastada.

13:00_16 DE FEV.

Depois de uns mergulhos bem merecidos de baixo de um sol tórrido, fomos almoçar a um dos restaurantes na praia principal.

14:00_16 DE FEV.

Tarde de descanso merecido junto à praia, em camas de rede.

18:00_16 DE FEV.

As casas de banho são um buraco no chão e os banhos são enquanto houver água nos depósitos, não há água aquecida, rede telefónica nem electricidade contínua. Está na hora de ir pôr as baterias

suas pequenas habitações, ou seja, como a ilha não possui rede eléctrica ou abastecimento de água, este é providenciado por cada família, garantindo o abastecimento dos tanques com água proveniente da vila de kep, e a corrente eléctrica produzida por um gerador apenas ligado durante uma pequena porção de tempo.

Todo este tipo de modo de viver estabelece em nós uma nova experiência e também um novo pensamento, sobre a importância da vivencia de novas práticas e a forma de as sentirmos.

A questão coloca-se; será que podemos considerar este tipo **experiência** importante de construção de uma ideia de arquitetura?

A nosso ver a experiência apesar de fazer parte da arquitetura é o oposto à realização de um projeto, para atingir determinado estado de concepção existe a necessidade de experiência acumulada que nos permita apoiar os fundamentos do mesmo. Por outro lado, o desenho de arquitetura é o trabalho cativo, é apenas um trabalho, e o trabalho de alguém pode ou não usufruir da experiência para a realização da mesma. No entanto, no contexto deste lugar referimos que a experiência é parte integrante na aprendizagem de arquitetura e desta mesma experiencia, podemos retirar valores mais ou menos importantes para avaliar. Surge perante a experiência as seguintes questões;

Trata-se, este objeto, de um exemplo de arquitetura?

Podemos considerar esta habitação arquitetura?

Certamente poderá dizer-se que não se trata de um objeto arquitectónico pelo seu carácter rudimentar ou pelo próprio contexto em que se encontra, não obstante da importância que este exerce na sociedade na qual está inserido. O espaço confinado por paredes de pouca grossura, onde o bambu prevalece como principal material, é de si pouco trabalhado, apenas bipartido em espaço de estar e local de pernoite e uma outra área destinada à casa de banho.

De outra forma, arquitetura é espaço e se pensarmos neste no contexto que apresentamos podemos considerar este objeto arquitetura.

“Tudo tem importância na relação do espaço – as formas em si, a relação entre elas, o espaço que as limita” (Távora 1962)

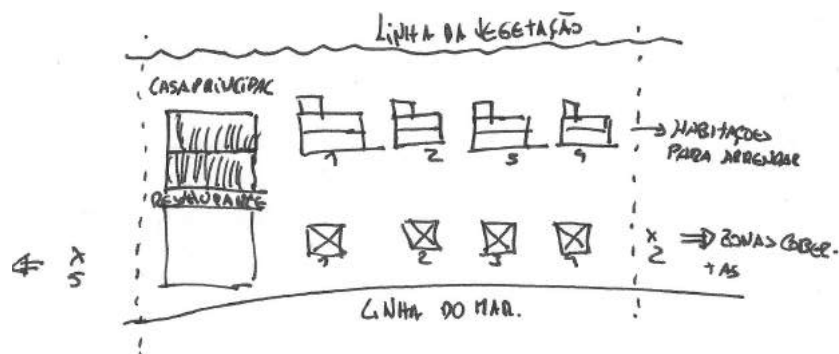


Figura 96. PLANIFICAÇÃO DA DISPOSIÇÃO TIPO DAS CASAS



a carregar, o gerador da ilha só dá electricidade das 18:00 às 21:00.
19:00_16 DE FEV.
Último mergulho do dia, antes de voltarmos ao restaurante do almoço, somos clientes muito fiéis. Ao jantar ainda deu para comer um abacaxi fresco enquanto o sol se punha.
21:00_16 DE FEV.
As luzes apagam-se.

07:00_17 DE FEV.

Acordar com os raios de sol a entrar por entre as paredes da cabana, levantar e ver o sol a aparecer por trás da ilha.

09:30_17 DE FEV.

Fomos explorar, não é muito grande por isso fomos pela costa dar uma volta completa á ilha. Não havia um caminho, fomos por cima de rochas, passamos por praias, zonas de pântano, encontramos duas casas de pescadores isoladas e alguns barcos atracados.

11:30_17 DE FEV.

Tanto calor, hora de recuperar energias da caminhada pela ilha com um belo almoço.

21:00_17 DE FEV.

Jantar no sítio do costume.

07:00_18 DE FEV.

Hoje foi o dia de snorkeling, alugar uma bóia e um equipamento de snorkel.

13:30_18 DE FEV.

Almoço onde já estavam à nossa espera. Aproveitar também para organizar e escrever um bocado no diário de bordo.

19:30_18 DE FEV.

Último jantar na ilha, com direito a prato de "luxo" e cerveja. espectacular!

06:30_19 DE FEV.

Sair da ilha, sem ligação á internet quase não há planos para os próximos passos da viagem.



Figura 97. VISTA DO AREAL, ESPAÇOS DO INTERIOR DA CASA



A MINHA VIAGEM NO ORIENTE - VIETNAME

SGN DLI NHH

19 A 21 DE FEV.

22 A 23 DE FEV.

23 A 28 DE FEV.

DENSIDADE E ESCALA

MORFOLOGIA

COMPARAÇÃO



VIETNAME

HAN

1 De FEV. A 2 DE MAR.
5 A 7 DE MAR.

APROPRIAÇÃO

CBA

2 A 5 DE MAR.

ADAPTAÇÃO

VC1



Figura 98. MAPA COM TRAJETO REALIZADO NO VIETNAME

SGN



2.4.3.1 HO CHIN MINH CITY (SAIGÃO)

Ho Chi Minh City, HCMC, outrora cidade de Saigão está inscrita na área do Mekong Delta, no sul do Vietname. É a maior cidade do Vietname e transformou-se ao longo das recentes décadas, numa cidade alimentada pelo dinheiro onde a economia se matém como a principal imagem de marca. Esta efervescente cidade está demarcada a oeste pelo rio Saigão que faz parte integrante da evolução da cidade, fonte de rendimentos e industrias para toda a cidade. Demarcado pela linha ribeirinha onde edifícios majestosos se erguem, imaculados hotéis, aldeamentos coloniais e até antigos quarteirões soviéticos HCMC destaca-se, de todas a cidades visitadas como a de arquitetura mais ocidentalizada. Entre a resposta a uma economia fervilhante e enorme crescimento populacional, a cidade tende a crescer. O Sinal mais evidente do seu crescimento é a construção em altura por todo o centro da cidade. Recentes arranha-céus demarcam a área financeira, que jogam na

09:00_19 DE FEV.

Chegada a Kep, e agora? Vamos procurar maneira de fazer a viagem até à fronteira. E a solução é uma viagem de tuk-tuk. Depois de acordado um preço, começa uma viagem por estradas junto à costa.

A pé atravessamos a fronteira, carimba-se a saída do Camboja. Vamos ao carimbo do Vietname e o homem começa a tentar sabotar a entrada no vietname pedindo dinheiro extra.

10:15_19 DE FEV.
Atravessada a fronteira deserta, em altura de passagem de ano, a única coisa que



apareceu foram uns senhores de motas, três que nos transportaram a cada um até à estação de autocarros da pequena cidade de Ha Tien. Lá compramos o bilhete para Ho Chi Minh City (Saigão).

10:45_19 DE FEV.

Partida em direcção a Saigão em autocarro "sleeper".

18:00_19 DE FEV.

Depois de muitas apitadelas, pelo meio de cidades e campos, chegada a HCMC, procura por um táxi até ao centro.

10:00_20 DE FEV.

Depois de uma noite bem dormida, saímos para comprar os próximos bilhetes de autocarro e explorar Saigon a pé. Uma cidade em claro crescimento depois de ter estado em guerra à pouco mais de vinte anos e onde se concentram as maiores riquezas do país. Nota-se a iniciativa pública na recuperação do património, mas também uma grande iniciativa privada, quer na habitação, quer no campo empresarial. Nós próprios nos sentimos ricos ao levantar seis milhões de dong aproximadamente duzentos e cinquenta euros.

13:30_20 DE FEV.

Estão 36 graus à sombra, vamos procurar um restaurante neste bairro amigável com um sentimento europeu.

14:30_20 DE FEV.

Visitar o Museu da Guerra e perceber um bocado mais sobre as atrocidades que os americanos provocaram neste povo que lutava pela independência.

16:30_20 DE FEV.

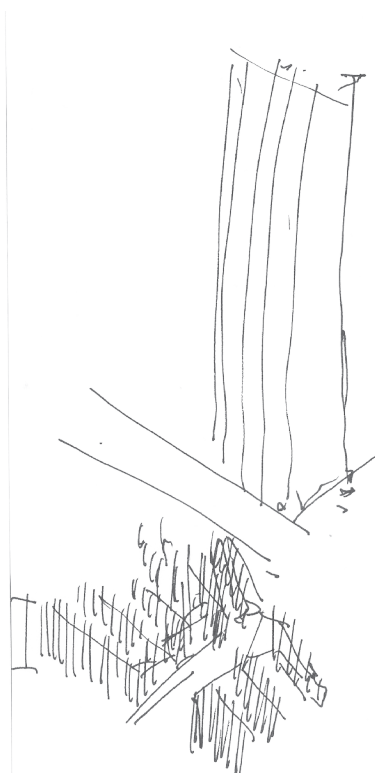
Na caminhada em direcção ao rio erguem-se edifícios majestosos e muitos outros projectos estão em vista, incluindo um skytrain. Um dos edifícios que mais se destaca no skyline da cidade é a Bitexco Financial Tower, um

sua altimetria e **escala** com a **densidade** das reduzidas habitações que se aglomeram ao seu lado.

Saigão renomeada de Ho Chi Minh City em 1976, em honra de Ho Chi Minh revolucionário estadista, é ainda hoje denominada pelo seu antigo nome de forma natural em transportes públicos e até marcações viárias, no antigo quarteirão da cidade, o qual, é composto pela original construção vietnamita.

A cidade detém uma vida frenética, que para um ocidental, se parece mais com um caos constante. Debato-nos com o pior trânsito vivido no Sudeste Asiático, onde os passeios servem de depósito a veículos motorizados e a necessidade de andar pela via. Uma condição que nos remete para a problemática do excesso de veículos próprios e a pouca utilização do transporte público ou mesmo do percurso a pé.

A densidade da cidade, maioritariamente resultante de edifícios antigos, predominantemente verticais, que se amontoam uns nos outros e que originam vielas ou ruas quase particulares são pontualmente intercedidos por edifícios de grande dimensão, o que cria na própria cidade contrastes interessantes de escala. A passagem de uma via de 10 metros que serve um arranha-céus para uma viela, de serventia a uma casa, é quase imediata. Ou seja, a escala reduzida convive com a grande escala num mesmo "quarteirão", o que cria um espaço rico e dinâmico, onde a mudança de sensações é constante. Rapidamente nos sentimos engolidos pela densidade da cidade, não obstante de contornar uma esquina e deparamo-nos com uma escala avassaladora, quase sempre com grandes edifícios a demarcar tal espaço.



19 A 21 DE FEVEREIRO

Figura 99. CONFRONTO DE ESCALA E DENSIDADE

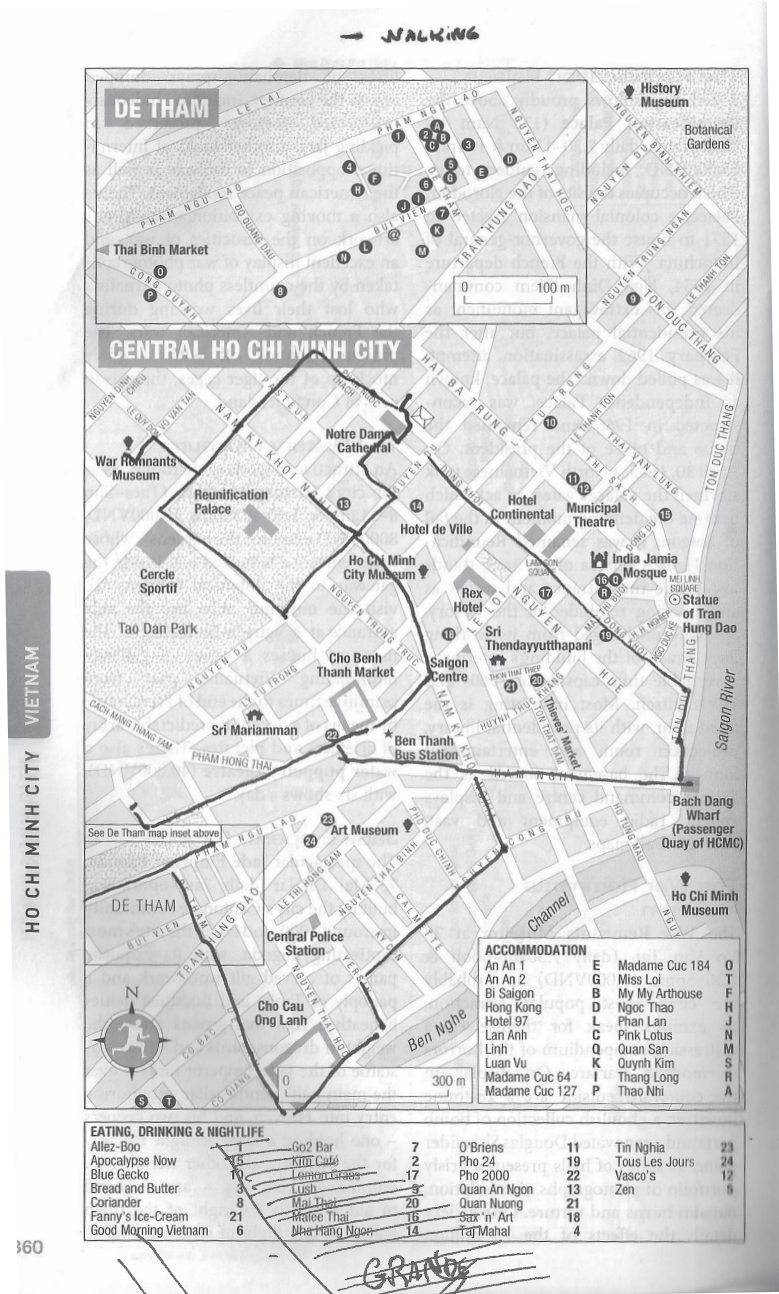


Figura 100. ESQUEMA DAS DIFERENTES ÁREAS SOBRE MAPA

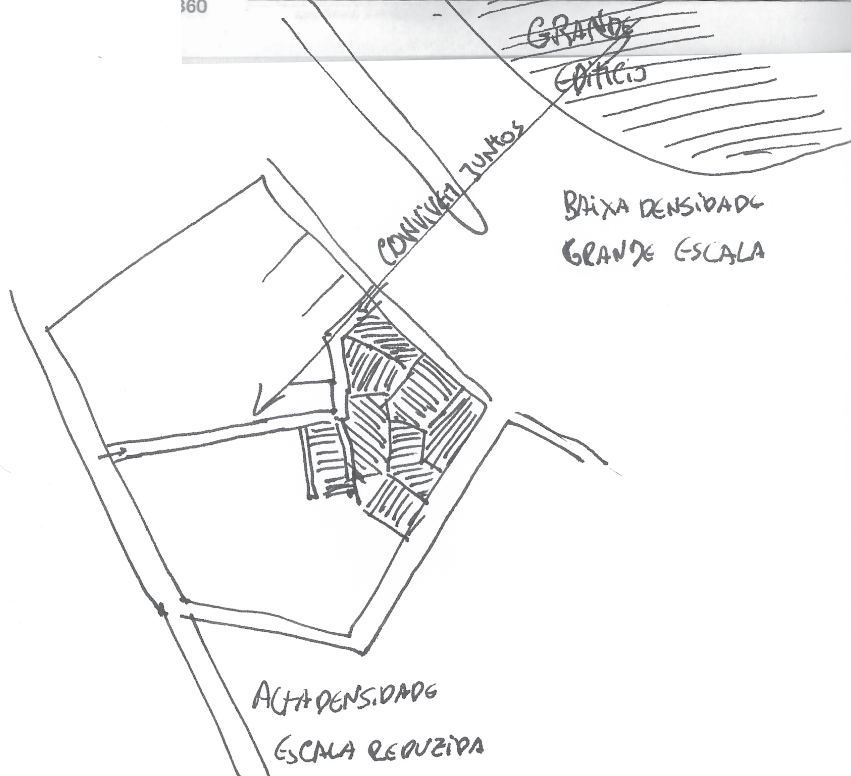


Figura 101. CONFRONTO DE PERMEABILIDADES E LINHAS DE VISTA

Figura 102. IMAGENS DE HABITAÇÕES TÍPICAS DE SAIGÃO

arranha-céus com um heliporto no topo, e com o simbolismo da flor de lotus fechada (o simbolismo é muito importante na produção de arquitectura asiática).

17:30_20 DE FEV.

Chegando à grande avenida junto ao rio, estavam centenas de scooters estacionadas, sendo que o meio de transporte favorito da população geral é em duas rodas. Como estamos na altura das festividades do TÊT (ano novo), a cidade está toda embelezada por flores e luzes, e os preços estão todos inflacionados.

09:00_21 DE FEV.

Vamos explorar a cidade para o lado menos turístico. Sempre a pé, lá vamos nós infiltrar-nos no meio do dia-a-dia dos vietnamitas. Um conjunto de edifícios altos e esguios onde há uma mistura de edifícios mais antigos com cada vez mais casos de arquitectura moderna. O sistema viário, onde maioritariamente se vê motas, é composto por várias avenidas principais que formam quarteirões fracturados por pequenas vias, muito mais pessoais, quase privadas entre os vizinhos, um espaço entre o público e o privado, afastado das ruidosas avenidas.

12:00_21 DE FEV.

Junto a um parque parámos para almoçar uns kebabs vietnamitas, antes de continuarmos a nossa caminhada.

13:00_21 DE FEV.

De tarde, visitamos um pequeno templo e voltámos à zona ribeirinha, hoje muito mais sossegada. Ao seguirmos o rio vimos vários edifícios de grandes dimensões, de empresas internacionais.

19:30_21 DE FEV.

Jantar e fazer tempo pelo autocarro noturno para Da Lat.



Figura 103. IMAGENS REPRESENTATIVAS DE DIFERENTES ÁREAS DA CIDADE

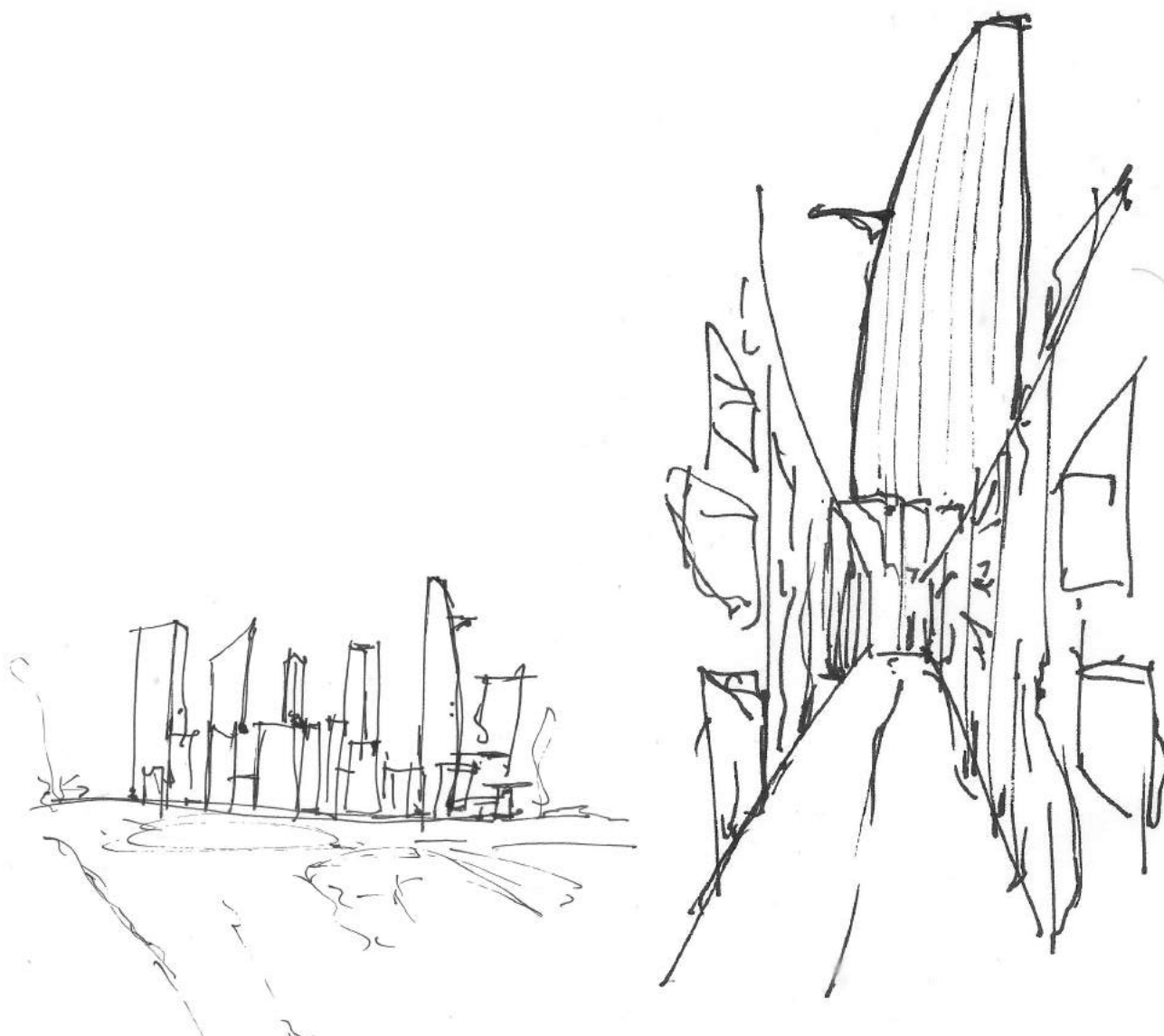


Figura 104. DESENHO DO CONFRONTO DE ESCALA E DENSIDADE A PARTIR DE DOIS PONTOS DISTINTOS



Figura 105. TRANSITO CAÓTICO DE SÃO PAULO

DLI



2.4.3.2 DA LAT

Da Lat situa-se no interior do Vietname ainda a sul do país e tem a característica de se encontrar a 1500m metros de altitude. É considerado uma amálgama de ruas labirínticas e igrejas pitorescas, misturadas, com novas construções turísticas, assim como, Pagodas (templo chinês) e edifícios de arquitetura banal vietnamita. A cidade possui grande importância no país, por ter sido uma localidade na montanha para convalescência aquando dos ataques das principais cidades como Saigon e Hanói. Por acordo implícito durante a guerra americana, tanto Hanói como Saigão abstiveram-se de bombardear a cidade, o que proporcionou a permanência de muitos dos edifícios antigos.

A arquitetura como já referimos trata-se de uma mistura muito grande de estilos, não existe um padrão, tudo surge espontaneamente sendo possível encontrar dois edifícios de religiões diferentes juntos. No entanto, fazemos

04:00_22 DE FEV.

Chegada a uma paragem de autocarros nos arredores de Da Lat com duas a três horas de antecedência, rumo ao hostel, onde permanecemos à porta, ao frio, até à hora de abrir.

Da Lat é uma cidade mais para o interior do Vietname, montanhosa e mais tradicional do que a nova Ho Chi Minh City.

06:30_22 DE FEV.

Largar as malas no hostel e procurar pelas motos mais baratas para alugar. Parámos ainda numa padaria para comprar umas sandes para o pequeno-almoço e seguimos viagem.



Figura 106. CASA HANG NGA'S CRAZY HOUSE, IMAGEM REPRESENTATIVA DA CIDADE DE DA LAT

09:30_22 DE FEV.

Primeira paragem foi a Crazy House, uma obra em construção desde 1990 e uma espécie de arquitectura de Gaudí forçada, por Hang Nga.

11:00_22 DE FEV.

Subimos até a uns templos no topo da montanha com vista para o lago Tuyen Lam, antes de descer para contorná-lo.

13:00_22 DE FEV.

Passagem por uma igreja de arquitectura colonial francesa, antes de chegar á cidade para almoçar umas sandes nas margens do lago Xuan Huong, junto de vários locais que já o faziam.

14:00_22 DE FEV.

Visita da estação de comboios de Da Lat, edifício de arquitectura colonial, onde tinham expostas várias locomotivas antigas.

15:00_22 DE FEV.

Transformação das nossas scooters em todo-o-terreno para subir, por entre os campos e florestas, sobre terra, à procura do melhor ponto de vista sobre a paisagem montanhosa de Da Lat.

16:30_22 DE FEV.

Na descida de volta à cidade lá tivemos que ir buscar os impermeáveis à mochila, pela primeira vez na viagem tivemos chuviscos.

17:30_22 DE FEV.

Passeio pelo lago ao pôr-do-sol antes de devolver as motos e dar uma volta pela cidade. Pequeno centro, desorganizado e antigo, com edifícios baixos e com várias ruas de declives acentuados.

19:00_22 DE FEV.

Retorno ao hostel, e descanso.

10:00_23 DE FEV.

Dormir até mais tarde, arrumar as mochilas para rumar á cidade de Nha Trang.

ligeiros apontamentos para casos particulares como o de Hang Nga's Crazy House, uma espécie de Gaudí vietnamita e para a estação de comboio de Dalat, que se trata de uma obra colonial que se mantém intocável através do contributo do turismo, sendo este, um aspecto positivo da actividade turística nesta cidade.

No entanto, o mais relevante desta cidade é a própria **morfologia** e como se adapta ao território montanhoso. Sendo a exceção à regra na configuração típica das cidades vietnamitas, Dalat não possui uma malha regradada na sua formação, ao contrário a infraestrutura viária e consequentemente a habitação adapta-se aos declives e encostas do terreno. O lugar, é pois resultado de uma adaptação ao natural. Porém, a característica comum ao tipo de construção das outras cidades, remete a configuração de casas que se apoiam mutuamente e entre as quais se desenvolvem vielas. É neste emaranhado de estruturação viária resultante dos diferentes tipos de via que se cria uma espécie de labirinto serpenteante que se torna confuso para o transeunte. A parcela neste tipo de morfologia urbana não existe, existe apenas um continuo acompanhamento da construção à via o que torna tudo monótono sem espaços vazios de referência.

Figura 107. ESQUEMAS EM PLANTA/PERFIL DO TIPO DE MORFOLOGIA

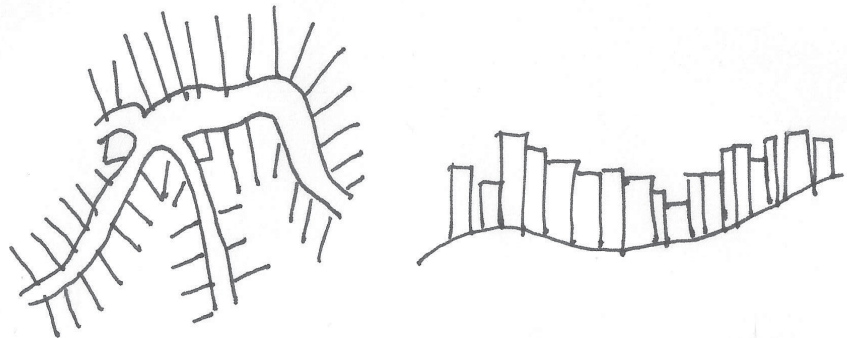


Figura 108. DESENHO REPRESENTATIVO DA ADAPTAÇÃO DA MALHA URBANA

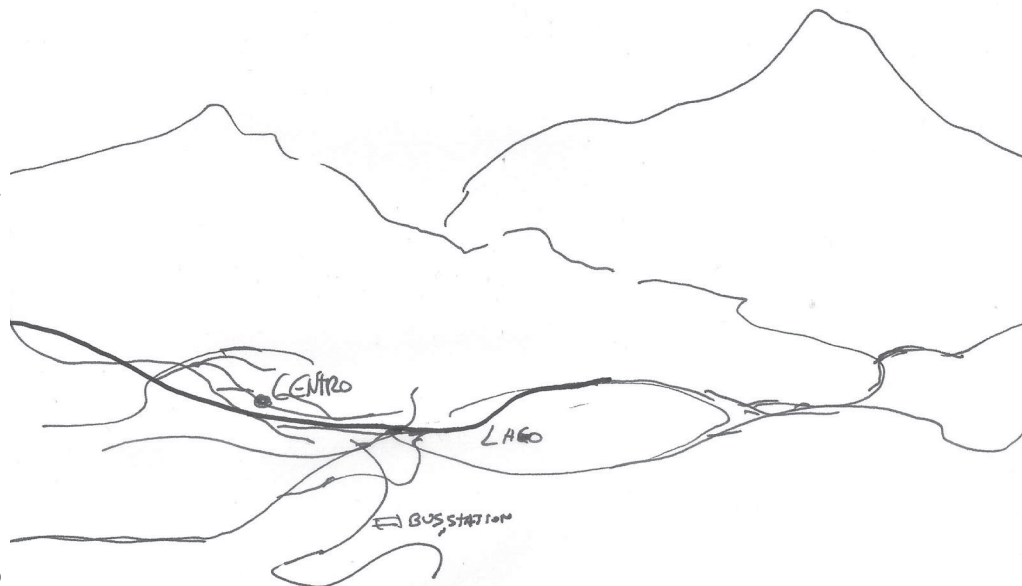




Figura 109. CASA HANG NGA'S CRAZY HOUSE.

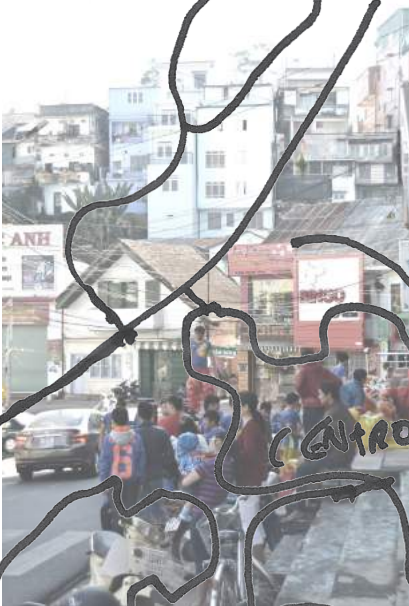


Figura 110. ADAPTAÇÃO DA CONSTRUÇÃO AO DECLIVE

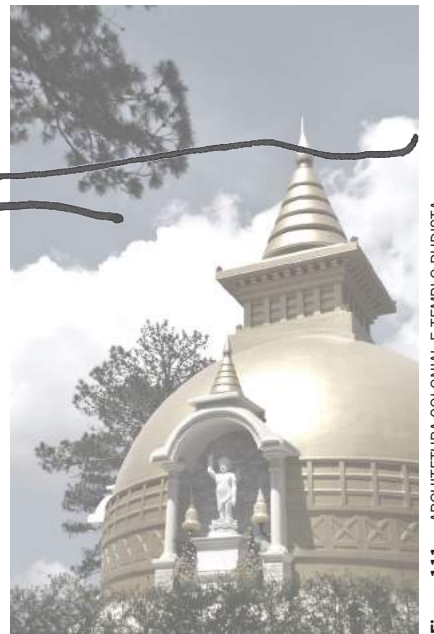


Figura 111. ARQUITETURA COLONIAL E TEMPLO BUDISTA

NHHH



2.4.3.3 NHA TRANG | HOI AN | HUE

KHH são três cidades vietnamitas localizadas nas províncias centrais do país. Pretendemos explicar a viagem pelas 3 cidades em conjunto devido ao tempo que passamos em cada uma e às elações que tiramos de cada cidade. O termo **comparação** é neste caso a palavra chave para entendermos aspectos arquitetônicos comuns e antagônicos nas três cidades apresentadas. Estas possuem em comum a sua ligação à orla costeira ao mar do sul chinês, porém diferenciam-se no modo como interagem com ele.

Nha Trang cidade mais a sul das três, depende da atividade turística, vindo-se a desenvolver completamente fora da linguagem Vietnamita, com um elevado número de cidadãos Russos a investir na sua economia, tornando-a nos dias de hoje, numa rede de resorts que se relaciona com os complexos hoteleiros que delimitam a primeira linha de costa. A cidade é composta por uma estrutura urbana muito regrada de quarteirões bem definidos e geometrizados

17:00_23 DE FEV.

Depois de chuva e sol, montanhas e planos, a bordo de um autocarro de dois cavalos, regressámos á costa. Depois de uma caminhada á procura de um hostel, fomos conhecer a praia. O calor, o cheiro a mar, os vendedores de marisco e os russos! Esta cidade foi tomada pelos russos, desde agências de turismo, a restaurantes, cafés, resorts, tudo traduzido para russo.

18:30_23 DE FEV.

Passeio pela zona da praia, pela zona de bares, comércio, resorts, antes da volta ao hostel para descansar.



Figura 112 - PONTE DE JAPONESES EM JAPONESA NA CHINA

Nha Trang é uma cidade toda virada para a zona costeira, sem um centro definido e relativamente recente.

08:00_24 DE FEV.

Hoje vai ser dia de praia, e depois do pequeno-almoço lá vamos nós.

09:00_24 DE FEV.

Muito da frente de praia está ocupada por resorts e somos expulsos de várias zonas até que "aterramos" já perto do aeroporto. Uma zona mais recuada da praia mas limpa e sem o ruído turístico, onde vimos pescadores a lançar a rede ao mar.

12:00_24 DE FEV.

Hora do calor, vamos procurar um restaurante para almoçar e comprar os bilhetes para Hoi An.

15:00_24 DE FEV.

Regresso à praia para apanhar mais um bocado deste sol abrasador. Quando o sol começou a falhar, fomos à procura de uma padaria, em vão, mas encontrámos um carrinho de venda. Volta ao hostel.

10:00_25 DE FEV.

Saída do hostel para tomar pequeno-almoço, ir até à praia apanhar sol, almoçar umas sandes que comprámos no caminho e alguém nos ofereceu umas mangas para a sobremesa.

12:30_25 DE FEV.

Fazer uma sesta à sombra num parque junto à praia, antes de regressar ao hostel para um banho.

18:00_25 DE FEV.

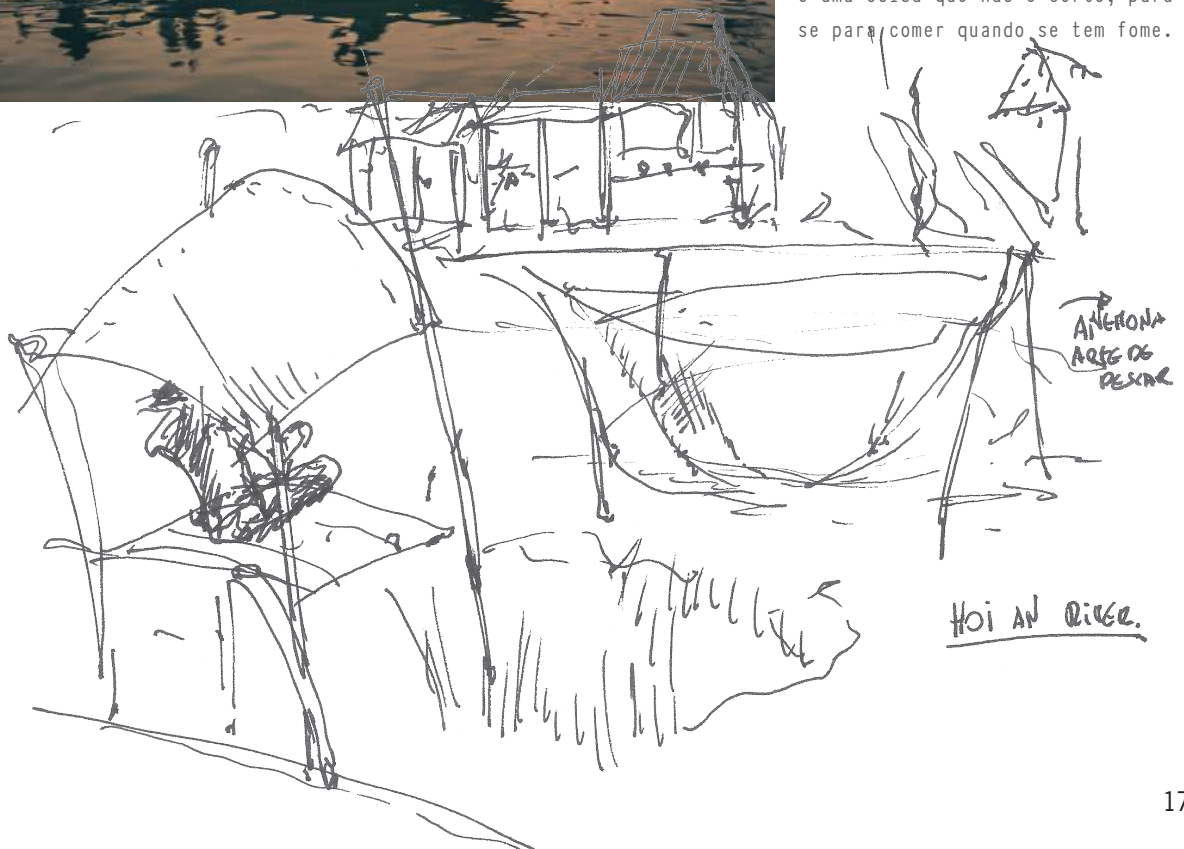
Sair do hostel e esperar pelo autocarro "néon" que durante onze horas nos vai levar até Hoi An.



Figura 113. PRINCIPAIS ATIVIDADES DE NHA TRANG, TURISMO E PESCA

Figura 114. PLANTA E PERFIL DA ORGANIZAÇÃO DA CIDADE DE NHA TRANG

Figura 115. EXEMPLOS DE HABITAÇÕES EM HOI AN DE INFLUÊNCIAS JAPONESAS



07:00_26 DE FEV.

Encontrar um hostel depois de onze horas de autocarro, mais um percurso de minibus até ao centro da cidade.

09:00_26 DE FEV.

Deixar as malas e partir à descoberta da histórica cidade de Hoi An. É terra de alfaiates, costureiros, tecidos, sapatos e fatos com classe feitos à medida. Mas também de pescadores, agricultores e boa comida! Passeio pelas ruas da cidade velha, com grande influência japonesa e chinesa na sua arquitectura popular e religiosa. Entrámos também em alguns templos e comércios locais, antes de vermos uma demonstração de um pescador a lançar uma rede enorme ao rio. As ruas estão todas enfeitadas com balões por estarmos na altura do TÊT.

10:30_26 DE FEV.

Sondámos um bocado o mercado local, onde comprámos pão a uma senhora que passava de bicicleta.

11:00_26 DE FEV.

Almoço matutino, quando encontramos um "restaurante" na beira da estrada com um prato que nos recomendaram a experimentar (Cao Lau). Em viagem horas de refeições é uma coisa que não é certo, pára-se para comer quando se tem fome.

Figura 116. DESENHO DE UTENSÍLIO DE PESTA

12:00_26 DE FEV.

No caminho para comprar o bilhete de autocarro para Hue, parar num café na estrada e beber um café com gelo para arrefecer do calor que se faz sentir. Comprar o bilhete e continuar a explorar esta pequena cidade histórica.

15:00_26 DE FEV.

Retorno ao hostel para recuperar do calor e tomar um duche. Planear os próximos passos antes de sair para jantar.

17:00_26 DE FEV.

Jantar mais um prato típico recomendado (Mi Quang). Boa cozinha na cidade de Hoi An!

18:00_26 DE FEV.

Passeio nocturno pela zona ribeirinha da cidade, com direito a várias sobremesas que fomos petiscando durante o nosso caminho. Ver os turistas a cruzar o rio de barco, tirar fotos aos comerciantes de rua, observar um grupo de locais num jogo de pinhata e explorar as ruas da cidade antiga de noite, antes de voltar ao hostel para descansar.

11:30_27 DE FEV.

Chegada a Hue, depois de uma viagem curta em direcção ao norte, pela costa do Vietname. Check-in no "Amazing Homestay", alugar umas bicicletas e pedalar até ao supermercado. Estamos nos arredores da cidade, edifícios mais recentes, mais altos, avenidas maiores e mais organizadas.

12:30_27 DE FEV.

Aproveitar para almoçar no centro. Regresso para pousar as compras e ir em direcção à estação de comboios.

15:00_27 DE FEV.

Tanta gente na estação para comprar bilhetes, mais vale ir de autocarro para Hanói e aproveitar a tarde em Hue ao invés de ficar a tarde toda numa fila.

diminuindo de tamanho quanto mais para o interior nos deslocarmos. É na área mais afastada da costa que se encontra a urbe onde habitam os locais e onde vemos a sua arquitetura, realçando a ideia de plasticidade da construção associada à costa.

As cidades Hoi An e Hue, por outro lado, são o oposto da cidade de Nha Trang, a componente histórica é muito presente e faz parte das lógicas de formação de ambas as cidades. Ambas são dependentes dos rios que as travessam, no entanto, Hoi An sendo terra de artesãos, pescadores e alfaiates, está embebida numa escala tão próxima e própria que depende sobre tudo das ligações ao rio, que em tempos, era o sustento de toda a atividade. A cidade muito rudimentar e pequena é uma fusão muito rica de arquitetura Chinesa, Japonesa, vietnamita e de influencias europeias dos anos 60. A sua pequena escala com habitações que raramente ultrapassam o terceiro piso, estabelece um carácter rudimentar e próximo. Todas as habitações no piso térreo são configuradas para a utilização de comercio, quase sempre associada à família da própria habitação. A cidade é muito característica pela sua comunidade e pela forma como se organizam pelo sítio da origem das suas famílias, possuindo por vezes os seu próprios templos sagrados e mercados. Há uma grande empatia pela cidade, tudo o que rodeia está envolto em misticismo, a arquitetura e a composição da cidade cria uma enorme vontade de ai permanecer.

Situada junto ao rio Perfume, Hue é pequena e pacífica, cheia de pequenos rios e lagos onde prevalece a presença de vegetação e de edifícios históricos. Grande parte da cidade encontra-se na antiga área amuralhada do século dezanove. Ainda bem demarcada pela sua grande fortificação, o seu interior é composto por uma malha ortogonal. Ai, e junto ao rio, encontra-se a cidade imperial ou cidade proibida, definida por uma segunda linha de muralhas e de onde se pode evidenciar templos e mausoléus dos antigos governadores. A arquitetura é característica da presença de vários impérios com um estilo muito próprio oriental, os edifícios são um conjunto de linguagens do decorrer do tempo.

Em modo de consideração final, as três cidades apesar da sua localização semelhante não se assemelham. Nha Trang é uma cidade nova reconstruída com base no turismo, vive da praia e de toda a economia que o turismo de resort proporciona. Neste sentido não parece levar a qualquer tipo de aprendizagem, sendo morfologicamente desinteressante e anónima. Hoi An e Hue detêm centros históricos e antigos, evidenciando um centro e características identitárias. São interessantes pela mistura de culturas e arquiteturas que advêm dessa fusão.



Figura 117. CIDADE IMPERIAL DE HUE



15:30_27 DE FEV.

Pedalar por parques e jardins da cidade, alguns junto ao rio. Ir até ao mercado, comer umas goiabas. A zona mais antiga da cidade é mais desorganizada, com algumas ruas mais pequenas e "privadas", com menos trânsito.

18:00_27 DE FEV.

Comprar os bilhetes de autocarro para Hanói e regressar ao hostel.

08:30_28 DE FEV.

Acordar para tomar um bom pequeno-almoço feito pela senhora do "homestay", pão com omelete e uma espécie de café com leite doce.

10:00_28 DE FEV.

Manhã dedicada a visitar a cidade imperial de Hue.

12:00_28 DE FEV.

Almoçar umas sandes num dos jardins da cidade imperial, antes de sair para ver uma parede cravejada por balas da guerra.

13:30_28 DE FEV.

Saída da cidade imperial na direcção contrária ao centro da cidade, onde encontramos um ambiente mais sossegado, com pouco trânsito, habitações com ruas organizadas e alguns parques onde vietnamitas faziam a sesta. Parámos num destes parques para comer uma fruta antes de voltar ao "homestay". Decidimos ir à ilha de Cat Ba, com base para ir visitar as vilas flutuantes da baía de Ha Long, uma maneira menos turística de o fazer.

20:00_28 DE FEV.

Partida em direcção à Hanói. Seguem-se 15 horas de viagem de autocarro durante a noite, com bancos camas feitos para vietnamitas.

Figura 118. ESQUEMAS DA ORGANIZAÇÃO DA CIDADE IMPERIAL DE HUE

HAN



2.4.3.4 HA NOI

Pequena e modesta a capital do Vietname, Hanói, situa-se a norte do país. Trata-se de uma cidade que vive dos seus antigos costumes, muito apoiada na importância da história e do cultivo do arroz. As suas imagens de marca são o terrível tráfego e os comércios que ocupam as ruas da cidade. A apropriação de espaço publico é uma constante nesta região do país e é a maior aprendizagem estabelecida nesta cidade.

Baseamo-nos ao centro de Hanói, onde todo este processo de **apropriação** pública é mais evidente. O antigo bairro da cidade é delimitado, pelo rio Vermelho a um lado, e pelo outro, pela Linha férrea.

A apropriação do espaço público pelos habitantes torna-se evidente em todo o centro da cidade, porém é em dois segmentos diferenciados junto a linha férrea que observamos com mais evidência este tipo de apropriação. Um primeiro fragmento, na parte mais a norte do antigo bairro, o qual

12:30_01 DE MAR.

Chegámos tarde e a uma estação nos arredores da cidade. Circundámos o terminal de autocarros e encontramos um centro comercial onde aproveitámos para almoçar uns hambúrgueres na cadeia Lotteria. Estava lá uma família local a comer em que um dos filhos tinha uma camisola da nossa selecção nacional vestida. Pedimos-lhes indicações para ir para a cidade de autocarro barato e recomendaram-nos o nº6 que parava ali perto.



Figura 119. LINHA FERREA NO ANTIGO QUARTEIRÃO DE HANOÍ

17:00_01 DE MAR.

Depois de chegar ao centro de Hanói e procurar um hostel, deixar as mochilas e dar uma volta ali por perto pelas ruas do centro. A cidade é atravessada pela linha do comboio que faz a ligação entre a estação de Hanói com os comboios em direcção a norte e a estação para rumar a sul. Passear junto à linha, onde se instalam restaurantes, barbeiros ao ar livre e outros comércios variados, com várias relações de cota com a linha.

18:00_01 DE MAR.

Chegar perto do lago Hoan Kiem, no centro turístico de Hanói, onde dezenas de vendedores ambulantes tentam ganhar algum dinheiro vendendo os seus produtos.

19:00_01 DE MAR.

Encontrar restaurante umas ruas atrás do lago, com preços mais acessíveis, e comer um bom jantar vietnamita.

19:30_01 DE MAR.

Continuar o nosso passeio à volta do lago, fotografar o Templo Ngoc Son, que está no centro do lago, todo iluminado.

20:30_01 DE MAR.

Voltar para o hostel, parando em algumas lojas pelo caminho para comprar umas lembranças. Ainda voltámos a tempo da "happy hour" de cerveja caseira tradicional Bia Hoi, gratuita no hostel.

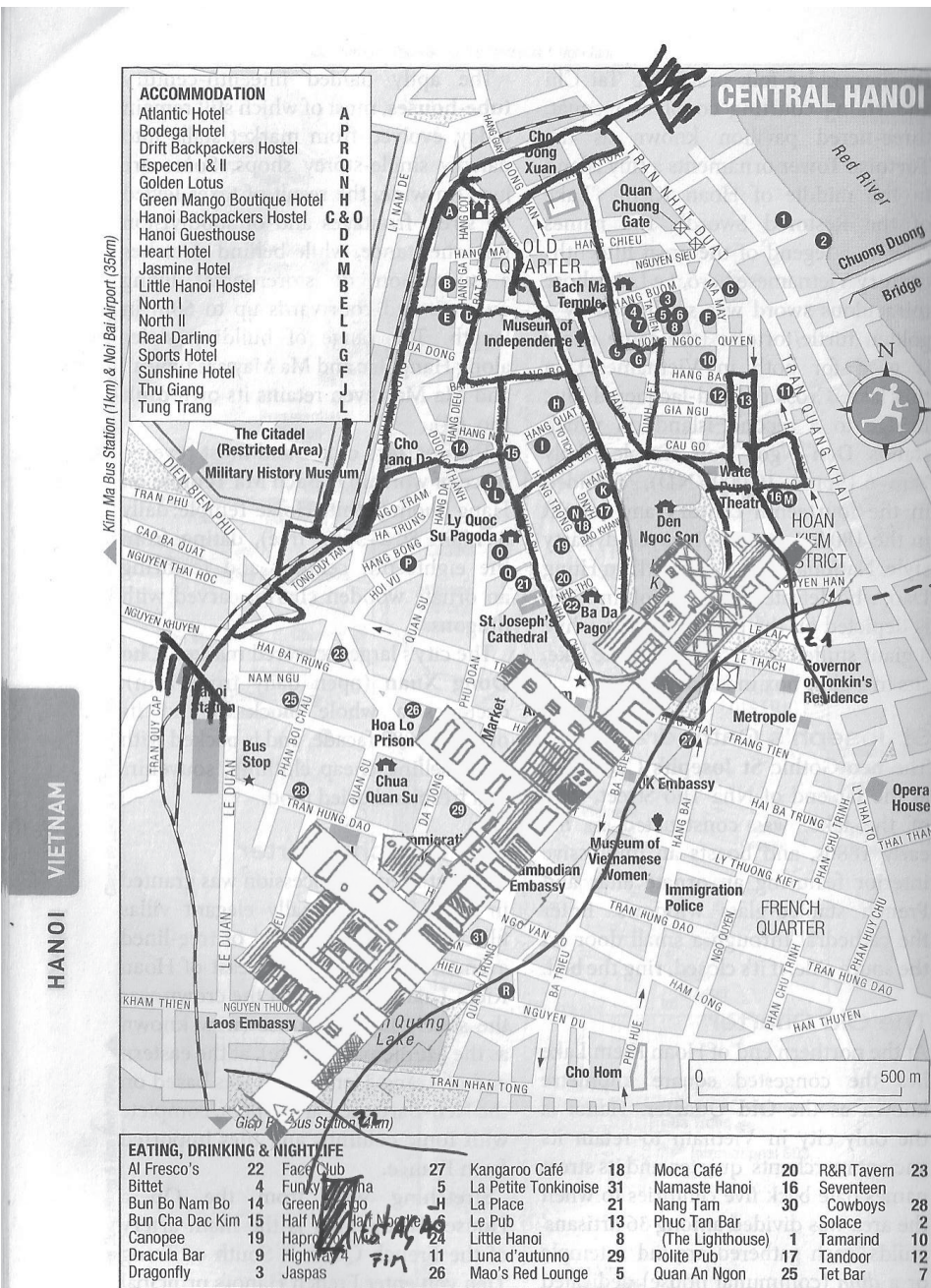
07:30_02 DE MAR.

Acordar para tomar o pequeno-almoço antes de ir apanhar o comboio a caminho para a ilha. Daqui a uns dias já voltámos para explorar melhor Hanói.

09:20_02 DE MAR.

Partida da estação de Long Bien (Hanói) em direcção á cidade de Hai Phong. Caminho de comboio por cima de rios, quintas de animais e campos de produção de arroz.

Figura 120. ESQUEMA DAS DIFERENTES ÁREAS E RUAS PERCORRIDAS SOBRE MAPA



desenvolve-se em dois níveis separados, com a infraestrutura do comboio a um nível superior apoiado por altos muros. E um outro segmento onde a linha férrea comunica com a infraestrutura viária e as habitações.

O destino do espaço através de conceitos ocidentais diriam que “as estradas destinar-se-iam ao trânsito de pessoa e coisas e os edificios às relações sociais e de trabalho...” conforme Gordon Cullen no livro Paisagem Urbana, refere este tipo de ocupação. No caso concreto de Hanói, o espaço entre os muros de suporte da linha férrea, são utilizados para beneficio de comércios. Neste caso concreto, a apropriação do espaço publico é extrema, a pessoa que possui determinado comércio ou apenas a sua habitação ocupa o espaço frontal que se encontra na direção da sua casa. Como exemplo concreto, destacamos a utilização do espaço de rua, por parte uma família que possui a sua habitação neste local e utiliza parte desta, com a colocação

→ De comboio no vietnam

Hanoi, estações de Long Bien.

Incrível a infra-estrutura no Centro da cidade de Hanoi, apesar do fato de que a infraestrutura tem em relação à malha urbana (rua), é completamente adequada para viver e para muitos deles acredito que nos faça qualquer diferença a existência ou não da reguladora etc.

A vivência e apropriação dos espaços.

Chegamos durante a tarde a uma zona mais antiga da cidade de Hanoi. Após check-in no hotel foi necessário obter informações sobre o comboio até Hai Phong, cidade costeira.

Completamente impossível a estação esconder-se por trás de muros e cercas numa varanda apartada que é o centro. Preservado apenas pela forte que antecede a entrada e por onde o comboio passava.

Neste local da cidade a linha férrea acontece-se a um 5 metros de altura. Sustentada por um muro de pedra com arcos de concreto na sua estrutura sua base de muitos negócios. A apropriação de espaços públicos não parece ser problema nesta cidade, aliás é assim basicamente pelo grande da Ásia.

Toldos, dimensões na estrada, numerados em paredes, são principais identificativas que dizem que aquele é o "ponto de partida"

de uma cozinha improvisada, e respectivas mesas para servir comida. O muro que serve de cofragem para o talude da infraestrutura férrea serve de apoio à chaminé de cozinha do "restaurante" e de suporte a toldos de resguardo.

Consequente desta apropriação, o transeunte é fortemente abordado pelos comerciantes, proporcionando a sensação de percorrer um espaço privado. Da mesma forma, existe a dúvida entre o espaço público e o espaço privado, estes confundem-se no momento de sabermos onde se situa a linha que define os dois espaços. A charneira de separação é muito tênue, chegando ao ponto de verificarmos que é muito pequena a diferença entre "dentro" e "fora". Este tipo de problemática está mais presente no outro segmento indicado, onde as pessoas usam a via férrea, a quando da não passagem do comboio, como logradouro, esplanada, cozinha, rua, etc. O espaço destinado à passagem do comboio transforma-se através da apropriação, criando um espaço rico, onde um lugar pode ser muitas coisas ao longo do dia.

20:00_05 DE MAR.

Depois do check-in no mesmo hostel onde tínhamos estado, sair, sob uns chuviscos, para uma pequena volta pelas ruas da capital. Galerias de arte, lojas, queimadas de rua (para dar sorte) e muito trânsito.

07:00_06 DE MAR.

Acordar e tomar um bom pequeno-almoço incluído no hostel.

08:00_06 DE MAR.

Sair do hostel para um passeio por uma zona de linha férrea que nos pareceu interessante no primeiro dia em Hanoi. Era uma zona em que a linha estava elevada em relação ao trânsito automóvel, entrando depois pelo meio da malha da cidade criando um espaço que era rua e linha de comboio ao mesmo tempo. Além disso, os habitantes das casas adjacentes a esta "rua ferroviária", usavam o espaço como um prolongamento do espaço interior das suas habitações. Servia de despensa, cozinha, lavandaria, estendal, garagem de motos e bicicletas. Mas também como pequenos comércio como venda de alimentos, restaurantes, cabeleireiro, entre outros.

10:00_06 DE MAR.

Explorar mais umas ruas estreitas no centro da cidade e provar uma nova fruta exótica.

11:00_06 DE MAR.

Caminhar pelas avenidas e jardins em volta do Mausoléu ao antigo imperador Ho Chi Minh. Visitar a "One Pillar Pagoda" e o maior lago da cidade, "West Lake". Hanoi é uma cidade antiga, sem grandes e modernos arranha-céus, maioritariamente constituída por baixos e tradicionais edifícios em ruas pequenas e desorganizadas, com uma parte da cidade com

Figura 121. TRECHO DO DIÁRIO DE BORDO REFERENTE AO ANTIGO QUARTEIRÃO

grotescos e imponentes edifícios do regime e grandes avenidas desproporcionais. As ruas do centro da cidade têm quase sempre comércio no piso térreo, organizando cada rua especificamente por um tipo de ofício ou serviço prestado aos clientes, por exemplo, a rua dos artesãos em bambu, a rua dos utensílios de cozinha, a rua das frutas, a rua da roupa.

12:30_06 DE MAR.

Hora de encontrar um restaurante, e que petisco que fomos encontrar, Bun Cha. Neste restaurante ainda vimos como eles fazem os noodles de arroz, eles vêm em grandes blocos de uma massa branca que eles raspam como nós fazemos com as cenouras, para fazer fios de massa.

15:00_06 DE MAR.

O resto da tarde foi dedicada a gastar os últimos dongos (moeda do Vietname) pelas ruas do comércio tradicional de Hanói.

07:30_07 DE MAR.

Acordar para o bom pequeno-almoço deste hostel, antes de arrumar as tralhas para nos despedirmos da chuva do norte do Vietname.

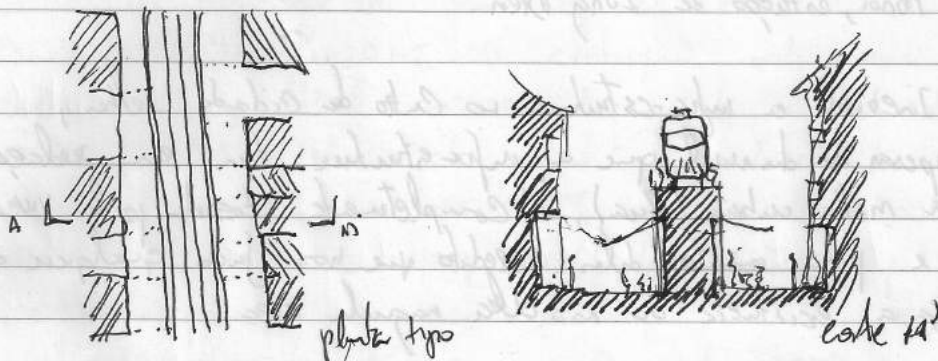
08:30_07 DE MAR.

Portugueses como somos, decidimos apanhar um autocarro (daqueles com ferrugem e chão em madeira, com vista para o alcatrão) por meia dúzia de cêntimos, deu para dar uma última volta pela cidade antes da despedida. Obviamente, eramos os únicos estrangeiros naquele autocarro.

10:00_07 DE MAR.

Uma hora e meia e depois de muitas voltas, o autocarro pára num descampado em terra batida ao lado de uma oficina de carros, no meio do nada. Os outros passageiros começam

a determinar "estabilizantes" montando a parte de casa ou arrecadação que está em frente da mesma.

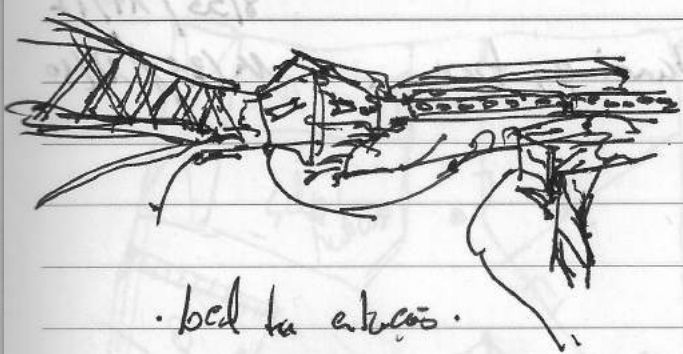


para fazer o limite de determinada propriedade - duara o fim da rua "praça de rua"

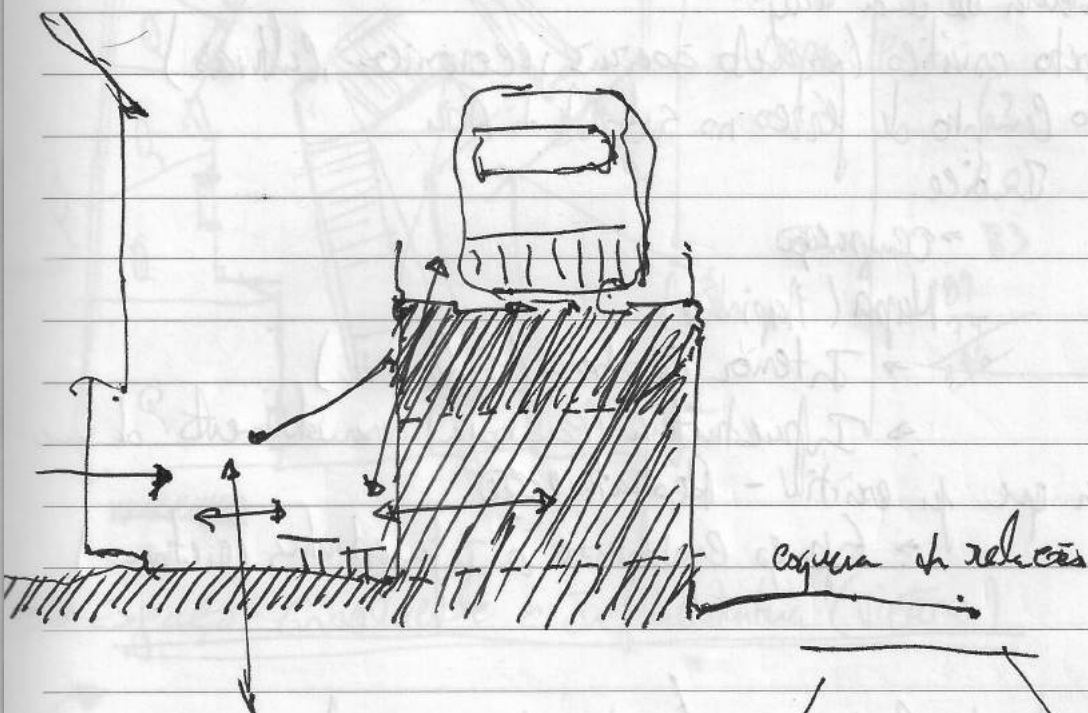


→ foto como parte-se de um casa que nada se faz de normal e que a família usa o espaço de frente da mesma para criar um restaurant. Cozinha com sistema de exaustão fixado a parede de sustentação da planta e com a esplanada no exterior da mesma.

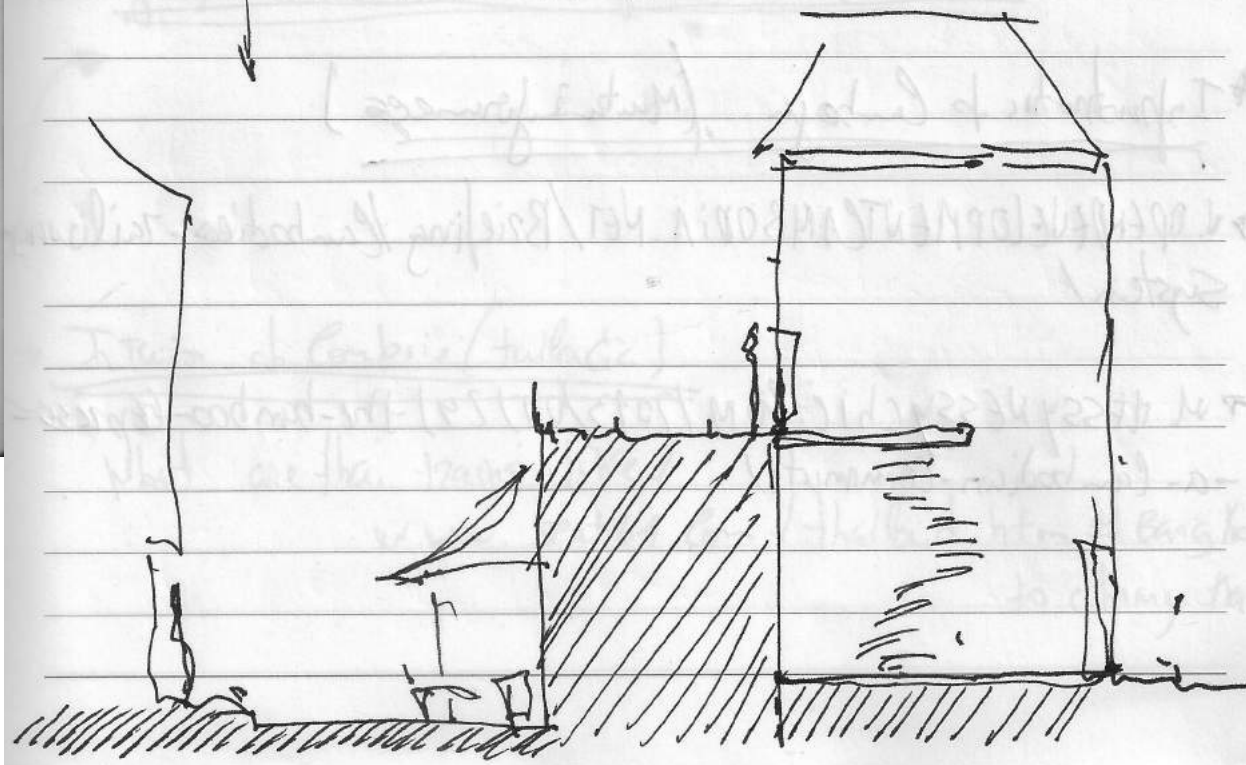
tudo coberto por toldos e pequenas escadas subterrâneas para acesso a lojas.



. local ha estacoes .



cozinha de refeições



a sair e vendo os olhares confusos dos estrangeiros, lá nos empurram para fora do autocarro enquanto falam para nós em vietnamita. Já no descampado, o autocarro deixa-nos e eis que chegam três homens em três carrinhos de golf eléctricos.

10:30_07 DE MAR.

Já no aeroporto, tempo de fazer o check-in e controlo de passaporte pelas filas diplomáticas.

O meu passaporte foi visto e revisto e voltado a rever, deve ser da barba longa já destes dias de viagem acumulados.

11:30_07 DE MAR.

Levantar voo em direcção a Bangucoque, na companhia low-cost VietJet. Já não estávamos habituados a ter tão pouco espaço para as pernas depois de voar no luxo da Emirates.

Figura 122. TRECHO DO DIÁRIO DE BORDO REFERENTE ÀS DICOTOMIAS ENTRE ESPAÇO PÚBLICO E PRIVADO E SUAS RELAÇÕES



Figura 123. IMAGENS EXEMPLIFICATIVAS DE SITUAÇÕES ONDE A DICTOMIA PRIVADO/PÚBLICO ESTÃO MAIS PRESENTES

Figura 124. SINTESE DA APROPRIAÇÃO E DAS RELAÇÕES COM A INFRAESTRUTURA NA CIDADE DE HANOI



CBA



2.4.3.5 CAT BA

Cat Ba trata-se da maior ilha do arquipélago situado na Ha Long bay, norte do Vietname. Ao largo de Hai Phong, terceira maior cidade do país, a ilha encontra-se a vinte quilómetros de distância e as ligações são efetuadas apenas de barco.

Trata-se de uma ilha pequena, com uma população reduzida e que de igual forma se reflete na construção. A construção situa-se predominantemente no sul da ilha, adaptado-se ao terreno nas planícies dos declives acentuados e montanhas rochosas. Talvez o problema da falta de planície aliado com o modo de vida das pessoas da ilha, tenham levado à **adaptação** de novas formas de habitar. Referimo-nos com isto, às famílias de pescadores que vivem de modo permanente no mar.

Protegidos do mar aberto e localizadas estrategicamente entre pequenos ilhéus, aglomeram-se de forma organizada, como se de uma malha urbana se

09:20_02 DE MAR.

Partida da estação de Long Bien (Hanói) em direcção á cidade de Hai Phong. Caminho de comboio por cima de rios, quintas de animais e campos de produção de arroz.

12:10_02 DE MAR.

Chegada a Hai Phong, terceira maior cidade do país, agora é atravessar a cidade em direcção ao porto de ferries de onde vamos para a ilha. É uma cidade mais nova e organizada por uma malha mais ortogonal de vias hierarquizadas.



Figura 125. HA LONG BAY

13:30_02 DE MAR.

Comprar os bilhetes de passagem de barco para a ilha. Como quisemos os mais baratos, ainda tivemos uma viagem de meia hora de autocarro até a outro porto mais afastado do centro. Fomos num ferry só com locais e as suas scooters. Passámos por umas casas de pescadores elevadas em estacas de madeira no meio do mar, muito estranho.

14:30_02 DE MAR.

Chegar a um pequeno porto e como viemos em "low-cost" mais uma viagem de autocarro até ao centro de Cat Ba. Desta vez o autocarro é um pouco mais podre, treme e geme por todos os lados, pelas curvas e contracurvas, subidas e descidas por entre as montanhas da ilha.

15:00_02 DE MAR.

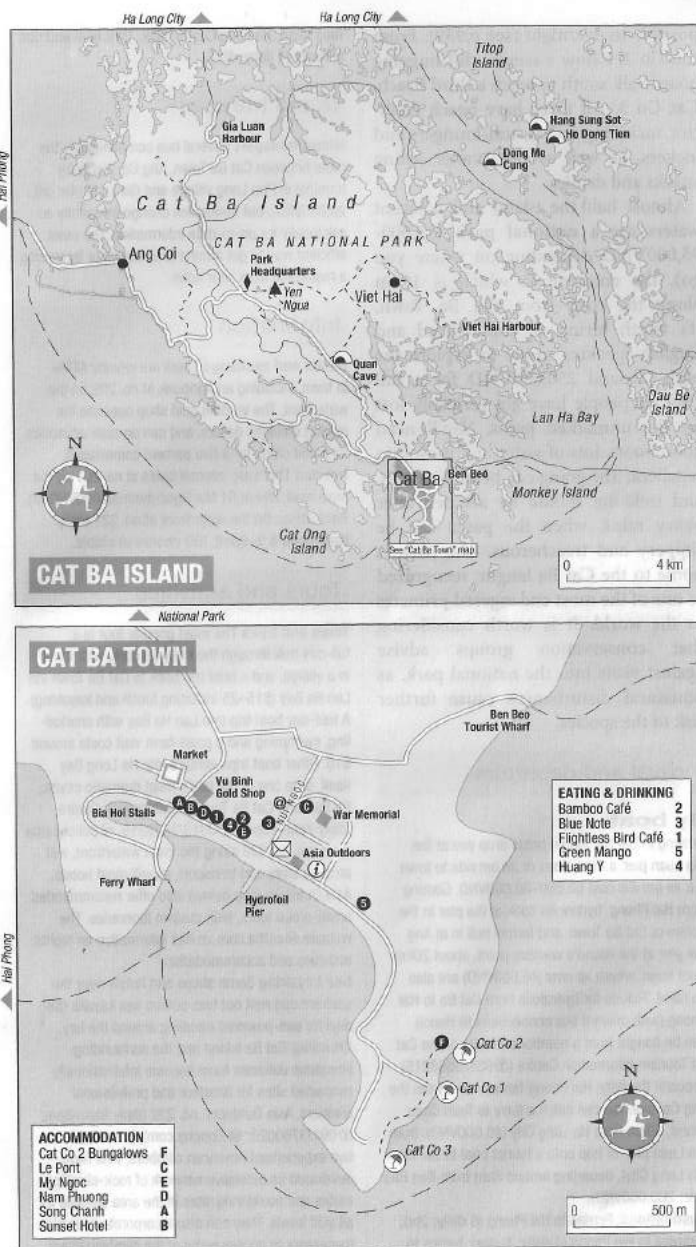
Chegada ao porto principal de Cat Ba, num centro pequeno da cidade, virado para o mar, onde estão um grupo de restaurantes flutuantes. Aqui estão os edifícios mais altos da ilha, todos nesta frente, com hotéis, restaurantes, agências de turismo, uma grande avenida e algumas galinhas a passear livremente.

16:00_02 DE MAR.

Procurar um hostel, deixar as malas e dar um passeio a pé pela zona mais central da ilha. Procurar por actividades que podemos fazer aqui, há uma enorme oferta, como kayak, cruzeiro pelas vilas flutuantes, aluguer de motas reservas feitas, vamos passar por um restaurante na rua, comer e voltar ao hostel.

06:00_03 DE MAR.

Hoje vamos acordar cedo para ir andar de barco pelas vilas flutuantes. Passar pela padaria local para comprar um bom pequeno-almoço, antes de apanhar a carrinha para ir até ao barco.



VIETNAME HA LONG BAY 937

Figura 126. MAPA DE CAT BA

trata-se. Cada unidade possui uma ou várias casas, tem a área de pesca onde colocam os seus utensílios para apanharem peixe e marisco e possuem um barco para se deslocar. Todo o conjunto é suportado por materiais diversos que proporcionam que toda a estrutura se mantenha à tona. Bóias, bidons, aglomerados de esferovite, são os alicerces da estrutura de vigas de madeira entrelaçada que suportam tal arcabouço. As casas são feitas de apainelados de madeira ou em chapa de zinco.

Toda a vivência do espaço é equivalente à da cidade em terra firme. Existem mercados flutuantes de apoio ao consumo e restaurantes, no entanto, é completamente normal as pessoas se deslocarem diariamente a terra para acederem a algum serviço. É usual ver durante período da manhã e ao fim do dia, as famílias irem levar ou recolher as crianças da escola em pequenos barcos a remos.



08:30_03 DE MAR.

Partida do barco em direcção á baía de Ha Long, passando por várias vilas flutuantes, mães a levar as filhas à escola de barçaça e pescadores a remendar as suas redes.

09:00_03 DE MAR.

Primeira paragem, na ilha do macaco (esta sim, estava cheia de macacos), pertencente à baía Bac Bo. Desembarcamos por uma tábua de madeira escorregadia até a uma praia cheia de conchas e corais, e uma areia clara. Escalámos a ilha até ao ponto de vista mais alto para apreciar a panorâmica. Esta ilha só tem uma praia, com uma casa de guarda e os macacos a andar à volta dela, o resto é floresta para explorar.

10:00_03 DE MAR.

Voltar à praia para embarcar no barco e seguir viagem para a baía de Lan Ha. O nevoeiro que se faz sentir dá um aspecto místico a estes conjuntos de mais de trezentas ilhotas características.

11:30_03 DE MAR.

Paragem numa casa flutuante para andar de kayak por entre as formações rochosas da baía, por entre grutas, becos e curvas apertadas.

13:00_03 DE MAR.

Retornar ao barco para almoçar.

14:00_03 DE MAR.

Zarpar para dar mais uma volta de barco por entre outras vilas flutuantes, com paragem numa praia e numa formação rochosa que podíamos subir para mergulhar de uma altura de dezassete metros.

17:00_03 DE MAR.

Retornar ao porto de partida e voltar ao centro da cidade.

Passear relaxadamente pela frente marítima e passar pela padaria antes de voltar ao hostel.



Figura 127. IMAGENS EXEMPLIFICATIVAS DAS VILAS FLUTUANTES NA HA LONG BAY

08:00_04 DE MAR.

Acordar, tomar o pequeno-almoço e alugar duas motas para ir à descoberta da ilha.

09:00_04 DE MAR.

Sair do centro da cidade e logo entrar por estradas serpenteantes, a subir e a descer, pelo meio das montanhas e campos e pela costa.

11:00_04 DE MAR.

Primeira paragem na Hospital Cave, uma gruta escondida, usada pelos exércitos durante a guerra do Vietname como hospital. Um edifício em betão construído dentro de uma gruta natural esculpida na rocha.

12:30_04 DE MAR.

Chegar ao Parque Nacional de Cat Ba e fazer uma caminhada até ao ponto mais alto do parque e da ilha.

13:30_04 DE MAR.

Alguns quilómetros e uma hora depois, chegar ao topo da montanha. A paisagem e o sossego valeram a subida, do topo do pico Ngu Lam víamos 360 em volta e só se ouvia a briza a soprar nas folhas dos arbustos. Uma paisagem natural e selvagem, com dezenas de espécies de fauna e flora.

15:00_04 DE MAR.

Depois de algum tempo a apreciar o silêncio da montanha, descer, passar por um tasco para petiscar qualquer coisa e seguir viagem para o porto Gia Luan.

17:00_04 DE MAR.

Hora de jantar, num "restaurante" na beira da estrada antes de entrar na cidade.

17:30_04 DE MAR.

Está a choviscar, mas depois de colocar os impermeáveis ainda deu para ir ao outro lado da cidade, onde estão os resorts e praias privadas. Infiltrados, sem ninguém ver, lá sondámos estes locais.

18:30_04 DE MAR.

Chegar ao hostel, devolver as motas, tomar um duche e trocar as roupas molhadas. Aproveitar a noite no hostel para actualizar o diário de bordo. Amanhã é um novo dia!

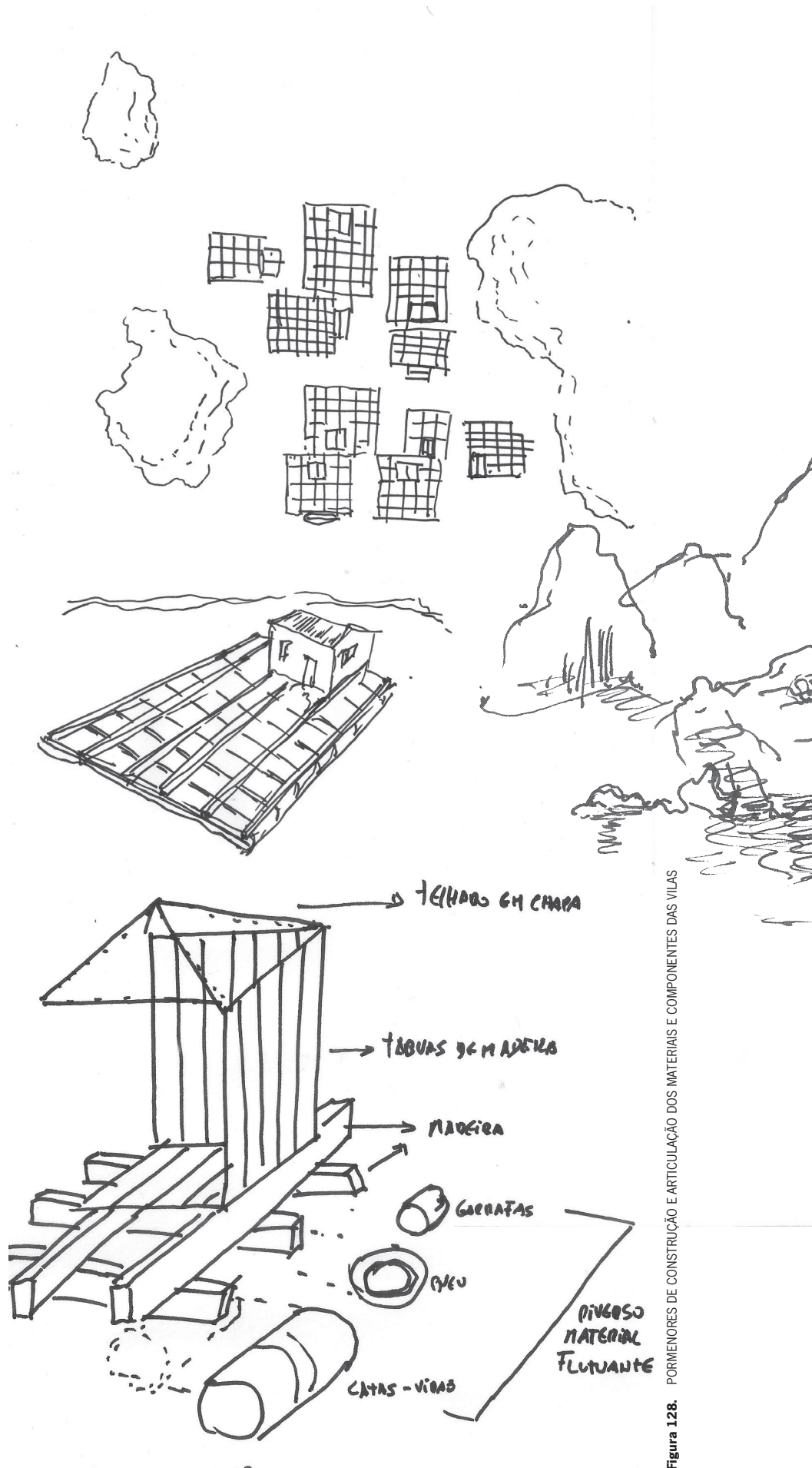


Figura 128. PORMENORES DE CONSTRUÇÃO E ARTICULAÇÃO DOS MATERIAIS E COMPONENTES DAS VILAS

É um exemplo muito interessante da forma de adaptação na vivência e forma de lidar com problemas com a arquitetura e o território.

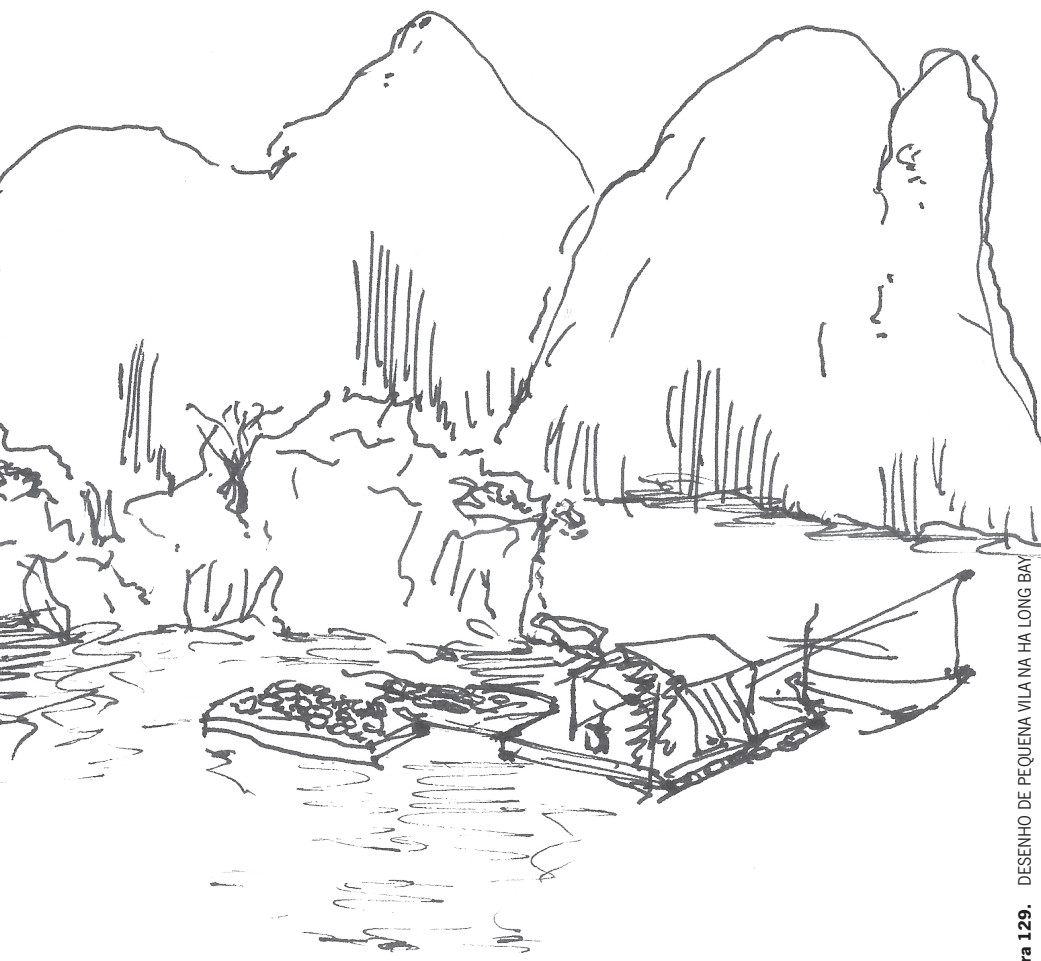


Figura 129. DESENHO DE PEQUENA VILA NA HA LONG BAY

06:30_05 DE MAR.

Acordar cedo, arrumar as tralhas e zarpar em direcção ao porto de mar, desta vez vamos no barco rápido, o Hydrofoil.

08:00_05 DE MAR.

Partida em direcção a Hai Phong.

09:00_05 DE MAR.

Chegar a Hai Phong, caminhar três quilómetros de volta ao centro e pegar um último hambúrguer para a viagem. Esperar pela hora do comboio no restaurante por estar a chover.

14:00_05 DE MAR.

Partida de comboio de volta a Hanói. Uma viagem cheia de crianças irrequietas e uma senhora que durante as quase três horas de viagem foi a cheirar um pedaço de pão.

20:00_05 DE MAR.

Depois do check-in no mesmo hostel onde tínhamos estado, sair, sob uns chuviscos, para uma pequena volta pelas ruas da capital. Galerias de arte, lojas, queimadas de rua (para dar sorte) e muito trânsito.

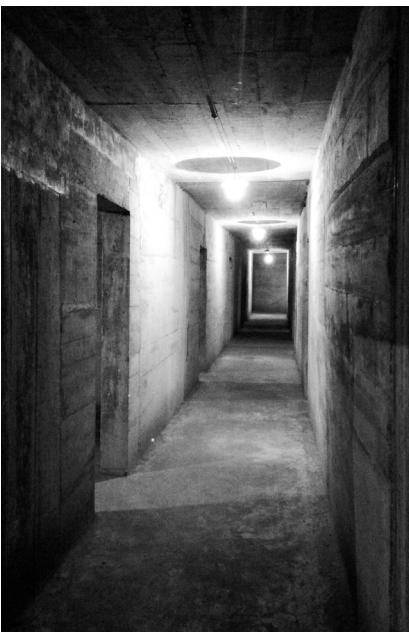


Figura 130. IMAGENS DE DEIFERENTES ESPAÇOS DA ILHA DE CAT BA, PARQUE NATURAL E HOSPITAL CAVE

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A presente investigação pretendeu explorar o processo de aprendizagem da arquitetura através da viagem.

Esta aproximação a um quadro espacial e cultural distinto, permitiu estimular modos de registo, entendimento, observação, questionamento e reflexão. Um processo que permite despoletar linhas de pensamento, gerado pelo confronto e assimilação das características específicas dos lugares visitados, aptas a originar modos de compreensão e raciocínio em projeto.

A parte inicial desta exposição procurou balizar o entendimento do ato de viajar como ponto de viragem no entendimento e ativação de conhecimento. Atualmente a viagem, no campo da arquitetura, remete-nos à aprendizagem empírica sem, no entanto, se afastar de aspectos racionais na interpretação das formas da cidade, do construído e dos artefactos (sejam relativos à imagem ou propriedades construtivas). De modo geral, a descoberta do sentido e importância da viagem tomou como exemplos as experiências de Le Corbusier e Fernando Távora, que a valorizaram como modo de aprender, pensar e fazer arquitetura.

Posteriormente, na segunda parte do trabalho revela-se uma viagem, expondo a aproximação a lugares distantes, a partir da primeira pessoa, e evidenciando-a como fenómeno gerador de conhecimento. Situação que valoriza a viagem como um dos meios possíveis de aprendizagem e formulação arquitectónica. Importante de referir que este tipo de viagem aborda um processo que vai além do seu início e fim, ou seja, engloba tanto a sua preparação como reflexão posterior. Deste modo, a exposição pretende realçar uma aprendizagem que começa a procura e fixação do lugar de destino e se prolonga após a viagem na reflexão e análise do registo efectuado.

Esta segunda parte é composta por uma aproximação aos procedimentos preparatórios da viagem, de onde se destaca a importância da escolha do Lugar, do trajeto e da investigação sobre estes que a antecede.

Aprender arquitetura a viajar é o principal propósito da investigação apresentada que tem como objeto de estudo, a viagem realizada no Sudeste Asiático, à qual atribuímos a designação de A Minha Viagem No Oriente. Trata-se de uma viagem empreendida entre Tailândia, Camboja e Vietname,

maioritariamente percorridos em transportes públicos, numa tentativa de maior aproximação às pessoas, aos seus costumes e aos espaços entre destinos.

“Mas para que saibamos quem e como somos, há que saber quem e como são os outros. Num mundo de comunicação não é mais possível ignorar os outros, antes é indispensável conhecê-los. Daí o nosso desejo permanente de contactos exteriores, hoje fáceis, antes difíceis e até por vezes impossíveis. Ler, viajar, conhecer, saber como, saber quem, como são, como fazem, o que pensam, o que dizem, de onde vêm, para onde vão os outros. E o que pensam os nossos dos outros. E o que pensam os nossos de si próprios.”

1 Fernando Távora, 1993. In Exposição Percurso, Centro Cultural de Belém.

Organizada a partir de três grandes temas, os quais se destacam conforme a especificidades de cada um dos países, estes surgem apresentados cronologicamente. A separação da viagem por país e consequentemente por cidade/destino, remete para diferentes interpretações/aprendizagens consequentes a cada um dos lugares e que resultam das suas especificidades culturais e sociais. Deste modo, cada cidade/destino é apresentada separadamente com o intuito de evidenciar os factos mais relevantes do local. De igual forma, a cada lugar está associada uma palavra que realçam a experiência aí empreendida. Palavras que enfatizam valores identitários dos lugares baseados na experiência sensorial acima do raciocínio sobre formas e conceitos.

No primeiro país, Tailândia, o percurso estabelecido entre a capital e o norte, decorre do trajeto por três cidades principais, sendo referido o primeiro contato com a cultura asiática, a importância histórica e a cultura carismática do norte. Não obstante, da importância do termo que identifica cada um dos lugares, o maior ensinamento retirado deste país advém da viagem realizada em comboio. As diferentes tipologias de carruagens associadas ao modo como são usadas constituem a experiência mais relevante neste país, caracterizando-se pelo modo de apropriação de um espaço tão condicionado.

No Camboja, segundo país percorrido, o trajeto revela-nos para questões relativas à infraestrutura, que sendo presente em todas as cidades, sobressai de modo mais intenso em Battambang. Considerado um dos países mais pobres do mundo, é facilmente perceptível o seu fraco poder económico. Falta de higiene, condições insalubres, habitações degradadas, vias e transporte públicos ineficientes, revelam a falta de infraestruturas. Com carácter simbólico, no entanto muito pragmático, a aprendizagem obtida através da adaptação dos habitantes de Battambang à infraestrutura da ferrovia é o expoente máximo do país na sua capacidade de adaptação e apropriação. Trata-se do aproveitamento da infraestrutura do caminho de ferro abandonado, assim como de destroços da guerra colonial, para construir o seu próprio

“artefacto” de transporte. Este tipo de adaptação, não trata da apropriação de um espaço, mas da capacidade inventiva na resolução de problemas, neste caso o veículo de transporte e o reuso da infraestrutura.

O Vietname é o país no qual percorremos maior número de cidades. Mostrou ser um dos países mais enriquecedores nesta viagem devido à sua proximidade à China e conseqüentemente à sua cultura. Precisamente no norte do país, área onde a presença e influência da cultura chinesa é mais evidente, deparamo-nos com uma grande capacidade de apropriação e vivência da rua. Em Ha Noi este modo de estar na cidade é-nos exposto com maior evidência, principalmente no seu bairro mais antigo. Com esta cultura de rua, o espaço serve à prática de qualquer atividade: cabeleireiro, restaurante, padaria etc. De igual modo esta simbiose manifesta-se nas habitações comuns: sempre de portas abertas e geralmente associados a alguma atividade familiar. O espaço frontal à habitação é ocupado pela família como extensão da casa. Nesta permuta entre interior e exterior, que pode ser tanto sobre a estrada como a linha férrea, o indivíduo ocidental não consegue distinguir o que separa o espaço público do espaço privado.

O trabalho procurou sintetizar como os países, e nomeadamente as cidades/destino, evidenciam padrões muito vinculados no modo como as pessoas se apropriam dos espaços. O caso das viagens de comboio na Tailândia, a adaptação à infraestrutura férrea através do bamboo train no Camboja e a apropriação da estrada e linha férrea como logradouro das casas, definem a principal aprendizagem *in situ*.

De igual modo é importante referir, a jeito de conclusão, a importância do registo atento aos lugares no diário de bordo, através de desenho e outros tipos de anotação. Foi preponderante para o desenrolar desta investigação as anotações diárias de toda a viagem, assim como, impressões, sensações, formas e conceitos. Todos estes registos servem principalmente de memória de algo, no entanto, sempre que registamos executamos uma seleção do visto e vivido e conseqüentemente, uma reflexão sobre estes: aprendemos.

Finalizando, mais do que a apresentação dum conclusão definitiva e contundente, o trabalho apresentado pretende ilustrar uma experiência e um ensejo pessoal de testar, viajar, interpretar e claro compreender. O entendimento pessoal da arquitetura constrói-se como o resultado ou consequência da aprendizagem através das experiências, e nada mais experimental pode ser do que uma viagem.

*“Num já longo percurso cruzam-se recordações, realidades e sonhos, o passado e o futuro, factos, lugares, imagens, ideias e formas, gentes, viagens e leituras, assim se construindo a vida e a obra de um homem e de um arquiteto.”*²

² Fernando Távora, 1993. In Exposição Percurso, Centro Cultural de Belém.

BIBLIOGRAFIA

- _AUGÉ, Marc. Non-lieux, Éditions du Seuil (ed. Portuguesa, 2012, Não-lugares, Letra Livre, Lisboa) 1992.
- _AUGÉ, Marc. L'Impossible Voyage. Le Tourisme et ses Images. Rivages Poche. Paris 1997.
- _CORBUSIER. "Viagem ao Oriente". Cosac & Naify 2007.
- _COSTA, Alexandre Alves. "Alexandre Alves Costa: Textos datados". Coimbra: e|d|arq. Editorial do Departamento de Arquitetura da Faculdade de Ciências e Tecnologia da Universidade de Coimbra 2007.
- _COSTA, Alexandre Alves. "Viagem". Joelho 3 - Viagem-Memórias: Aprendizagens de Arquitectura. Coimbra: Departamento de Arquitetura FCTUC 2012
- _CULLEN, Gordon. Paisagem Urbana. Trans. Isabel Correia e Carlos Macedo. Lisboa: Edições 70. 2010.
- _DUARTE, Carlos S. Arquitetura em Portugal no Século XX: do modernismo ao tempo presente. In: A.A.V.V. (coordenação Fernando Pernes). Panorama Arte Portuguesa no Século XX. Porto: Campo de Letras / Fundação de Serralves, 1999.
- _GIULIANO, Gresleri. "Dal diário al progetto", in Lotus International n.68. Electa. Marzo. 1991.
- _GIULIANO. Dal Diario al Progetto: I Carnet 1-6 di Le Corbusier. Lotus 68. Milão. 1991.
- _GONÇALVES, José Fernando, A viagem na Arquitetura Portuguesa do século XX, Centro de Estudos de Arquitetura e Urbanismo, 2009.
- _GONÇALVES, José Fernando, Motivação e consequência da viagem na arquitetura de Le Corbusier: viagem ao Oriente e América Latina, Cadernos PROARQ 18
- _SILVA, Luciano Ribeiro, Cultura de cor Reflexões sobre a cor na arquitetura portuguesa. Cor Identidade, capítulo 3. Coimbra, Dezembro de 2009.
- _LYNCH, Kevin. A imagem da cidade. Lisboa: Edições 70. 2008.
- _MUNTANÕLA THORNBERG, Josep. La arquitectura como lugar. Barcelona. edição UPC. 1996.
- _NORBERG-SCHULZ, Christian. 1979, Genius Loci, Paesaggio Ambiente Architettura by Electa Milano. 10ª edição. 2011.

- _ONFRAY, Michel. Teoria da Viagem. Uma poética da Geografia. Quetzal. 2009.
- _PRATIQUE DES ARTS (Fora de série). L'art du carnet de voyage. France. 2003.
- _RAMOS, Manuel João. Histórias Etiópes. Diário de Viagem. Assírio&Alvim. Lisboa. 2000.
- _RODRIGUES, Luís Filipe. "Desenho, Criação e Consciência". (S.l): Books On Demand. 2010.
- _SALAVISA, Eduardo e outros. Diário de Viagem em Lisboa. Editora Quimera. Lisboa. 2010.
- _SALAVISA, Eduardo, "Le Corbusier. Diário de Viagem e Arquitetura" in BDJornal nº9. Lisboa. Janeiro. 2006.
- _SALAVISA, Eduardo, "O Desenho no Diário de Viagem. Suas particularidades, metodologias, materiais e técnicas" in BDJornal nº9. Lisboa. Janeiro 2006.
- _SALAVISA, Eduardo. "O Diário de Viagem como Instrumento Didático" in Revista Imaginar nº41 de Dezembro de 2003. A.P.E.C.V. Porto. 2003.
- _SALAVISA, Eduardo. Diário de Viagem em Cabo-Verde. Editora Quimera. Lisboa. 2010.
- _SALAVISA, Eduardo. Diários de Viagem. Desenhos do Quotidiano. Quimera. Lisboa. 2008.
- _SILVA, José Gomes, O viajante, in Jornal Arquitetos nº227, Abril-Junho 2007.
- _SIZA, Álvaro, Die Städte von Álvaro Siza (As Cidades de Álvaro Siza). Figueirinhas
- _SIZA, Álvaro. A propósito da Arquitetura de Fernando Távora. in Trigueiros, L. (ed.), Fernando Távora. Lisboa: Editorial Blau. in Joelho 3 - Viagem-Memórias: Aprendizagens de Arquitetura. Coimbra: Departamento de Arquitetura FCTUC. 1993.
- _SIZA, Álvaro. Esquissos ao jantar. Casa da Arquitetura.
- _SOLÀ-MORALES, Ignasi. "Património Arquitectónico o Parque Temático", Loggia Arquitetura y restauración 1998.
- _TAVARES, ANDRÉ, Os fantasmas de Serralves, Porto, Dafne, 2007.
- _TAVARES, Domingos. "Memórias - Razões e Sentido de uma aprendizagem em arquitetura." Joelho 3 - Viagem-Memórias: Aprendizagens de Arquitetura. Coimbra: Departamento de Arquitetura FCTUC.
- _TÁVORA, Fernando. Da Organização ao Espaço. FAUP Publicações. Porto. (7a edição, 2007) 1962.

_TÁVORA, Fernando. "Diário de bordo". Porto: Casa da Arquitectura. 2012.

_TÁVORA, Fernando. Diário de Bordo. Fascimille. Porto 2012.

_The Metapolis dictionary of advanced architecture. Barcelona: Actar. 2003.

_The Rought Guide to SOUTHEAST ASIA on a Budget. Rough Guides 2012.

_The Rought Guide to FIRST-TIME ASIA everything you need to kneow before you go. Rough Guides 2012.

_VERNE, Júlio. A volta ao mundo em 80 dias. Dom Quixote. 2000.

_VILLALOBOS ALONSO, Daniel. Hasta los pies del Himalaya. Cuadernos de Dibujos de Viagem. Universidad de Valladolid. Valladolid. 2004.

TRABALHOS ACADEMICOS

_GONÇALVES, José Fernando de Castro Gonçalves. Motivação e consequência da viagem na arquitetura de Le Corbusier: viagem ao Oriente e América Latina. Cadernos PROARQ 18

_MESQUITA, Ana Raquel da Costa-O melhor de dois mundos: a viagem do arquitecto Távora aos EUA e Japão - Diário 1960. Coimbra. 2007.

SITES

<http://pt.scribd.com/doc/91074765/Genius-Loci-Towards-a-Phenomenology-of-Architecture-Christian-Norberg-Schulz-1979-eBook#scribd>

<https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/12562/3/capitulo%203.pdf>

<http://resdomus.blogspot.pt/p/ficha-tecnica.html>

http://www.artecapital.net/arq_des-122-dos-fantasmas-de-serralves-ao-cliente-como-arquitecto

<http://www.fondationlecorbusier.fr/>

<http://www.vitruvius.com.br/>

https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/5879/2/Viagem_A.pdf

https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/5879/2/Viagem_B.pdf

https://estudogeral.sib.uc.pt/bitstream/10316/5879/2/Viagem_C.pdf

<https://revisitavora.wordpress.com/author/anamottaveiga/page/2/>

http://purl.pt/162/1/brasil/25_literatura_viagens.htm Jaime Cortesão no estudo que acompanha a edição da Carta de Pero Vaz de Caminha, em 1943

http://www.cbha.art.br/coloquios/2012/anais/pdfs/artigo_s5_alexandreragazzi.pdf , Cf. SCHLOSSER, 1964, p. 469.



<https://issuu.com/rubenvilasboas00>