



Percepção da Morfologia Urbana: a viagem como mediação cultural

Jorge Correia 

Escola de Arquitetura, Arte e Design / Lab2PT, Universidade do Minho, Guimarães, Portugal.
E-mail: jorge.correia@eaad.uminho.pt

<https://doi.org/10.47235/rmu.v13i2.502>

A viagem constitui um dos elementos mais estruturantes na formação de um arquitecto. Em bom rigor, a viagem instrui o ser humano numa perspetiva geográfica e temporal absolutamente essenciais para uma consciência ontológica contemporânea (Bachelard, 1957 e Augé, 1992). Para o arquitecto em particular, da experiência do território aberto à vivência do percurso urbano, do contacto com a escala dos objetos ao inquérito visual desenhado ou fotografado, a viagem informa, organiza e questiona a memória visual e dimensional no viajante, criando referências alongadas para o trabalho de projeto e qualificando o desenho de cada um como projecção na construção disciplinar do seu pensamento (Lynch, 1960 e Norberg-Schulz, 1980).

Quando fui desafiado a refletir sobre o tema da ‘viagem’ para a secção *Perspetivas* da *Revista de Morfologia Urbana*, num entendimento *lato* da sua repercussão no ensino, na investigação e no planeamento, rapidamente estas três dimensões se cruzaram num percurso necessariamente pessoal e instruído empiricamente por experiências ou observações. Viajo por impulso e sempre me moveu a descoberta de novos edifícios, ruas, cidades, ruínas, ou seja, a paisagem cultural como reflexo da intervenção humana directa; mais que o vulcão, o glaciar ou a selva. Esta condição estruturante da minha existência à procura dos modos como as pessoas adaptam, edificam ou transformam o meio, como caminham, vivem ou impactam no território, orienta-se insistentemente para realidades que me são mais alheias, diferentes, alternativas. Como contava Italo Calvino nas suas *Cidades invisíveis*, viajar não é apenas deslocar-se fisicamente, mas expandir a capacidade de perceber o mundo (Calvino, 1993).

Tudo aquilo que visitamos para lá dos ambien-

tes mais familiares é estranho e passível de aprendizagem, mas em boa verdade também, interessa aqui invocar a viagem como mediador cultural, num sentido de confronto com cenários em que as morfologias urbanas apresentam características e opções distintas no seu desenho e construção, nomeadamente em geografias africanas ou asiáticas, ou seja, aquelas que mais estrutural e historicamente têm desafiado o eurocentrismo (Choay, 1965). Das representações políticas às manifestações intrinsecamente religiosas, das conformações sociais heterogêneas às materialidades autóctones, o mundo fornece instrumentos de correflexão que a viagem aproxima, funcionando como dispositivo comparativo e crítico (Rossi, 1966 e Corboz, 1983).

No final do século XIX, o escritor francês Gustave Flaubert definia um orientalista na figura de um homem bem viajado – “un homme qui a beaucoup voyagé” — no seu *Dictionnaire des idées reçues* (1913). Ao longo daquele século, muitos foram os viajantes, a maioria deles aventurando-se no *Grand Tour* da moda que os levaria às ruínas da Grécia clássica, ao exotismo da antiga Constantinopla, aos monumentos religiosos da Palestina e às velhas pedras da antiga civilização egípcia. Naquela época, uma viagem ao Oriente era considerada um retrocesso no tempo, em direcção aos vestígios e fantasmas da própria história ocidental. Para o viajante mais erudito e educado, era também uma peregrinação às origens. No século XIX, a percepção do Oriente era dominada pelo exotismo, fantasia e mistério (Figura 1).

Quase um século depois, o académico Edward Said propôs um conceito muito mais amplo na sua obra seminal intitulada justamente *Orientalism* (Said, 1978), definindo o termo como um produto do Ocidente caracterizado

por uma atitude paternalista em relação às culturas do Norte de África, Médio Oriente e Ásia. A viagem carregava um olhar do Romantismo sobre o Oriente e o conhecimento urbano ou arqueológico das

cidades visitadas estava subordinado ao domínio cultural do binómio imperialismo e exotismo, que têm em comum a profunda incompreensão da história e das relações culturais.



Figura 1. *Part of Cairo with the Nile in the distance looking out.* Ermé Désiré, 1864 (fonte: Canadian Centre for Architecture)

As viagens deste período constituíam, de facto, um ato de agressão, se não mesmo uma ocupação física, uma apropriação espiritual dessas terras (Perez, 1988). O orientalismo tornou-se o estudo de culturas e raças ‘inferiores’, afirmando o ‘nós’ e o ‘eles’, para reafirmar a cultura ocidental como superior à oriental.

Paralelamente, naquele mesmo século XIX havia começado com uma das consequências mais positivas de uma campanha militar falhada. A *Description de l’Egypte*, publicada entre 1809 e 1828 em vinte e três volumes como resultado dos académicos que se juntaram ao exército napoleónico, constituiu a base para todos os estudos orientalistas conduzidos posteriormente. Foi também o ponto de partida para o reconhecimento urbano moderno de cidades no sul global uma vez que, para além do levantamento de edifícios, foram também realizados levantamentos topográficos de várias urbes

egípcias (Cuneo, 1986). Na verdade, esta campanha inaugurava o trabalho de campo como ferramenta essencial para o registo, representação e interpretação da paisagem construída.

O trabalho de campo em contexto de viagem é um dos exercícios mais completos que se proporciona ao investigador. De forma mais estruturada, planeada, mas também improvisada, a deslocação promove a descoberta, impele a comparação ou reinterpretação das configurações da cidade e, quase obsessivamente, aprofunda o conhecimento sobre formas e modelos de assentamentos urbanos, sobre o seu comportamento contemporâneo, ou sobre as camadas estratigráficas que conformam o palimpsesto actual (Lefebvre, 1974 e Corboz, 1983). O olhar treina-se através da observação, da nota escrita, fotografada ou desenhada (Figura 2). Percorrer territórios por terra ou água, através de meios de transporte

que permitem uma melhor aferição da distância (ao contrário do avião que mascara escalas e anula a quarta dimensão da experiência), mas sobretudo caminhar, incute tanto uma prática analítica de permanente questionamento sobre as formas de ocupação do espaço urbano, como de interpretação das camadas de formação das cidades, implicitamente mediando contextos, marcas,

vestígios. Por conseguinte, muitas vezes a viagem de lazer e a viagem científica confundem-se, levando aturados levantamentos fotográficos ou anotações em mapas ou plantas à distorção do factor diletante e ocioso da primeira no sentido de uma instrução estruturada de um repositório visual na memória de cada um.



Figura 2. Nablus, Palestina, 2015 (fonte: acervo do autor)

De igual modo, a viagem é também um dos instrumentos mais completos na dialética ensino-aprendizagem ao dispor do docente. Realizada em contexto escolar, a viagem ou visita de estudo alia uma componente social ao grupo que a realiza, aprofundando cumplicidades e partilhas de conhecimento. O contexto em que é praticada não é estéril, como se de um repositório de paisagens ou edifícios se tratasse, mas sim culturalmente incitante, provocando estímulos para uma aproximação ao *outro* e uma exposição ao diferente.

Por um lado, a viagem de estudo pode ser uma oportunidade para elaboração de trabalho de

campo no âmbito de uma unidade curricular ou de um curso associado. Nesta situação, o território eleito é, simultaneamente, visitado e estudado. Por outro, o percurso pode ser preparado com o intuito de oferecer um contacto direto e intensivo com realidades que permitem uma aferição *in situ* da matéria teórica. O grande propósito é o de confrontar o aluno com um ambiente muito próximo, porém suficiente e culturalmente alternativo para o desafiar na descoberta de novos contextos, colocando-o numa posição de desconforto face a códigos preconcebidos e testando capacidades de tolerância e adaptação no que ao espaço urbano diz respeito (Figura 3).



Figura 3. Trabalho de campo de alunos em Fez, Marrocos, 2014 (fonte: acervo do autor)

Como aludia no início deste artigo, há muito de pessoal nesta escolha; não num sentido orgulhoso como Marco Polo quando terminava a descrição das suas viagens no século XIII, apontando que nunca existira “um homem, nem cristão, nem sarraceno, nem tártaro, nem pagão que tivesse procurado tanto conhecer o mundo como o senhor Marco” (Polo, 2006). Revê-se, acima de tudo, num processo de partilha da viagem, física e de conhecimento, de condução dos alunos por

trilhos de instabilidade, de resposta à descoberta do *outro* — chão, traço, muro —, à natural vocação do desenho como projeto de uma aprendizagem. Cultiva, também, a vontade de contribuir para um ensino da arquitetura (ou da geografia), dentre outras áreas, mais inclusivo, abrangente e global, de desenhar com e para o mundo. Entendendo a arquitetura a urbanística como campos de cruzamento transdisciplinar que se cruzam com as ciências humanas e sociais (Solà-

Morales, 1995), na viagem, procura-se intercalar perspectivas históricas, arqueológicas e sociológicas. Reclama-se para esta ferramenta didática um papel ativo na reflexão sobre o devir humano e social, e não apenas de passeio pelo ambiente construído ou de registo acrítico da transformação da paisagem. Procura-se integrar na viagem uma corrente mais inclusiva e global que reveja os contributos da teoria e da história, tradicionalmente indexadas ao Ocidente, para abranger não só referências catalisadoras de novas aproximações ao pensamento sobre o espaço, como também estimuladoras de novos espaços de pensamento.

Globalmente, viajar é um ato cognitivo e imaginativo que amplia percepções, produz autoconhecimento e transforma a forma como vemos o mundo (Urry, 2002). Não me ocorre ferramenta mais privilegiada, quer para a didática, quer para a investigação; a leitura apenas parcialmente se equipara. Menos confortável e sem intermediários, o ato de viajar compreende observação e avaliação

espaciais, inclui uma interdependente dimensão social, propõe tempo para um lugar. Estas são, aliás, características centrais para o ato de pensar e desenhar o território, para profissionais e técnicos das áreas do projeto ou planeamento urbano.

Novamente através da narrativa de Calvino (1993), aquando do diálogo entre Marco Polo e Kublai Khan, percebem-se duas formas de imaginar o mundo: a do explorador e a do governante (Figura 4). E, se anteriormente se falava do investigador ou do par docente/discente, de facto, para o exercício de planeamento urbano, viajar serve como espelho interno para avaliação da realidade mais próxima, sobre a qual o urbanista ou gestor tem responsabilidades de intervenção. A viagem compara, ensina, exemplifica. A viagem ajuda a situar o agente urbano perante o desafio de planear ou intervir na cidade que tem entre mãos numa câmara municipal ou prefeitura, num departamento municipal ou estatal.



Figura 4. Suzhou, China, 2007 (fonte: acervo do autor)

Mesmo quando se reflete sobre ou se projeta para territórios mais próximos e familiares, como aqueles que temos sob nossa jurisdição,

um agente viajado estará sempre em muito maior vantagem e mais preparado que o residente sedentário. Pode parecer paradoxal

pois os técnicos e governantes locais detêm um conhecimento detalhado de todos os problemas, questões e possibilidades de uma zona urbana ou de um plano diretor; pelo menos assim se esperaria. Contudo, constituindo-se como instrumento de formação e como ativo de analogia, a viagem despoleta processos de inspiração, comparação e problematização da matéria que se tornou habitual quotidianamente. Por conseguinte, várias têm sido as iniciativas que seguem esta linha de entender a viagem como agente que refresca a rotina e revigora as ideias. A governação das cidades tem percebido que isolamento não traz benefícios para o devir dos seus aglomerados; protocolos de geminação ou integração em redes temáticas do foro económico, logístico, cultural ou desportivo, têm permitido cruzamentos de tempo e espaço que beneficiam as soluções para o desenho de ruas ou praças, para a ordenação de trânsito ou mobiliário urbano, ou até para a escolha de materiais e sustentabilidade de intervenções.

Em jeito de conclusão, importa reafirmar a viagem não como um episódio acessório, mas como um dispositivo crítico central na formação do pensamento sobre o território. Viajar implica deslocação, mas sobretudo implica suspensão de certezas, confronto com o desconhecido e reconfiguração de referências. Para o arquitecto, o urbanista, o investigador, o professor, o aluno ou o decisor público, esta experiência traduz-se num alargamento da consciência espacial, histórica e social, dificilmente alcançável apenas por mediação bibliográfica ou digital (Urry, 2002 e Augé, 1992). A viagem introduz fricção, tempo lento e presença, elementos fundamentais para compreender a complexidade da paisagem construída e dos modos de vida que a sustentam.

Num contexto contemporâneo marcado pela globalização acelerada, pela circulação maciça de imagens e pela aparente homogeneização dos territórios, a viagem crítica assume um papel ainda mais relevante. Não se trata de consumir lugares, mas de os ler, interpretar e questionar. A observação direta permite identificar continuidades e ruturas, resistências e adaptações, revelando como diferentes sociedades respondem a desafios comuns — densidade, mobilidade, habitação ou clima — a partir de matrizes

culturais, políticas e económicas diversas (Rossi, 1966 e Lefebvre, 1974). Esta consciência comparativa é essencial para evitar soluções importadas de forma acrítica e para promover práticas mais ajustadas, responsáveis e inclusivas.

Enquanto ferramenta pedagógica, a viagem potencia aprendizagens situadas, ativa o corpo e o olhar, e transforma o estudante num sujeito participante do conhecimento. Enquanto método de investigação, estrutura o trabalho de campo e ancora a teoria na materialidade do espaço vivido. Enquanto instrumento de planeamento e governação, oferece distância crítica sobre o quotidiano e alimenta processos de inovação informada, como defendem autores que sublinham a importância da experiência direta na construção do conhecimento urbano (Jacobs, 1961 e Secchi, 2013).

Em última instância, viajar é aprender a ver — e a rever. É aceitar que o desenho do espaço é inseparável do desenho do pensamento. Num mundo em permanente transformação, a viagem continua a ser um dos meios mais eficazes para formar profissionais e cidadãos capazes de agir com sensibilidade, responsabilidade e imaginação sobre a cidade e o território.

Referências

- Augé, M. (1992) *Non-lieux. Introduction à une anthropologie de la surmodernité* (Éditions du euil, Paris).
- Bachelard, G. (1957) *La poétique de l'espace* (Presses Universitaires de France, Paris).
- Calvino, I. (1993) *As cidades invisíveis* (Teorema, Lisboa).
- Choay, F. (1965) *L'urbanisme, utopies et réalités. Une anthologie* (Éditions du Seuil, Paris).
- Corboz, A. (1983) *Le territoire comme palimpseste* (Diogène, Paris).
- Cuneo, P. (1986) *Storia dell'urbanistica: il mondo islâmico* (Laterza, Roma).
- Flaubert, G. (1913) *Dictionnaire des idées reçues* (Éditions Conard, Paris).
- Jacobs, J. (1961) *The death and life of great american cities* (Random House, New York).

- Lefebvre, H. (1974) *La production de l'espace* (Anthropos, Paris).
- Lynch, K. (1960) *The image of the city* (MIT Press, Cambridge, MA).
- Norberg-Schulz, C. (1980) *Genius loci: towards a phenomenology of architecture* (Rizzoli, New York).
- Perez, N. N. (1988) *Focus east: early photography in the near east (1839-1885)* (Abrams, New York).
- Polo, M. (2006) *Viagens* (Assírio & Alvim, Porto).
- Rossi, A. (1966) *L'architettura della città* (Marsilio, Venezia).
- Said, E. W. (1978) *Orientalism* (Pantheon Books, New York).
- Secchi, B. (2013) *La città dei ricchi e la città dei poveri* (Laterza, Roma-Bari).
- Solà-Morales, I. (1995) *Differences: topographies of contemporary architecture* (MIT Press, Cambridge, MA).
- Urry, J. (2002) *The tourist gaze* (SAGE Publications, London).

Editoras responsáveis pela submissão: Eneida Maria Souza Mendonça, Michela Sagrillo Pegoretti.
Editor assistente: Vitor de Toledo Nascimento. Editora de texto: Linda Emiko Kogure.

Licenciado sob uma licença Creative Commons.

