



A Escala do Porto

I.

Pequeno, Médio, Grande, Muito Grande: crises de crescimento.

A escola do Porto sofreu, durante a década de 80, uma mudança de escala que atravessou transversalmente a generalidade dos seus vectores constituintes e despoletou uma crise de crescimento sensível a vários níveis.

Se no paradigma de ensino da “escola-atelier” (transmissão directa, ao estirador, de uma experiência de trabalho, de cultura e de vida de um arquitecto formado para um arquitecto em formação), vítima de um aumento crescente do número de alunos, se torna evidente a dificuldade de manter os mesmos princípios com o aumento do rácio alunos/docente, também nos seus escritórios os arquitectos tem dificuldade em preservar o paradigma “atelier-escola” (simétrico e complementar do anterior em vários aspectos), responsável pela passagem de testemunho entre mestre e discípulo (da qual a sequência Távora – Siza - Souto Moura é paradigmática) dado o crescimento exponencial da quantidade de trabalho dos gabinetes de maior prestígio e, conseqüentemente, da escala do escritório (que acarreta mudanças na dimensão física do espaço, no número de colaboradores e na organização do trabalho).

Esta crise de crescimento nos gabinetes não tem apenas a ver com a quantidade de trabalho, mas deve-se sobretudo a uma mudança de escala das obras projectadas: por limitações circunstanciais do mercado de trabalho dos anos 70, o projecto meticuloso e paciente (se bem que pouco lucrativo) de obras de pequena escala era a regra, e as ocasionais encomendas de habitação multifamiliar eram solicitações pontuais resolvidas à custa de um aumento do esforço e do entusiasmo do gabinete, e não da sua expansão (as obras do projecto SAAL foram um notável exemplo deste esforço e entusiasmo). Assim, as obras públicas dos anos 80 constituíram um primeiro salto de escala consolidado, que obrigou a contratações em massa (saudoso mercado de trabalho, o do final dos anos 80), a parcerias e a fenómenos pontuais de transformação do docente de arquitectura que é profissional-liberal nas horas vagas (no seu “atelier de vão-de-escada”) no sócio de uma empresa de arquitectura que dá aulas na faculdade nos “tempos livres”, exemplo extremo dos efeitos desta “crise de crescimento” no ensino da Escola. Seria injusto não acrescentar que esta “metamorfose” não constituiu regra geral, antes pelo contrário; é no entanto evidente que esta mudança de escala afectou a escola na sua qualidade de ensino porque limitou, de uma maneira geral, a disponibilidade do corpo docente (em maior ou menor grau), não tanto para as actividades de docência, mas, sobretudo, para a investigação académica.

Paralelamente (por coincidência ou não), é também nesta altura que a chamada “Arquitectura da Escola do Porto” adquire um estatuto de modelo autónomo, com lugar de destaque na arquitectura contemporânea, nacional e internacional (não necessariamente por esta ordem); mas, se a arquitectura portuguesa é, tradicionalmente, o resultado de um fenómeno de aculturação, sendo “na forma como interpreta os modelos e os adapta à realidade que encontramos a sua especificidade”¹, este fenómeno de nascimento de um modelo interno (que, inclusivamente, é exportável) é um momento importante, que deve ser, antes de mais, matéria de reflexão.

Sendo este modelo, na sua essência, uma referência metodológica que assenta na importância do desenho como catalisador desta capacidade de cruzamento e reinterpretação dos modelos, no refinamento de uma atitude que é, simultaneamente, ecléctica em relação ao movimento moderno (modelos formais importados) e conceptual em relação às referências culturais do contexto (da Arquitectura Popular Portuguesa, revelada e reinterpretada pelo Inquérito²), seria assim que deveria ser compreendido pelas novas gerações. No entanto, se nalguns casos de maior sucesso esta assimilação metodológica é um facto, dando sentido à designação “Escola” (e conduzindo a uma

renovação dos modelos formais e conceptuais reinterpretados), noutros corre-se o risco de se não ultrapassar o simples modelo formal, apreendido sobretudo em imagens (desenho ou fotografia) de obras dos arquitectos de referência (Siza e Souto Moura, sobretudo); esta reinterpretação, em circuito fechado, num processo de aculturação típico da nossa arquitectura, resulta inevitavelmente num empobrecimento do resultado final.

Esta aculturação, que é uma parte não desprezável daquilo a que se chama “obra da escola do Porto”, coincide ainda com o início de uma aproximação dos critérios de gosto “mainstream” da sociedade portuguesa à obra dos arquitectos do Porto, resultado de uma mediatização de noções descontextualizadas como “arquitectura funcional”, “volumes puros e brancos”, “rigor de desenho” (etc...) que permitem uma primeira descodificação da linguagem das obras mais mediáticas.

Assim, o que começou por ser uma arquitectura de vanguarda regional (o regionalismo crítico de que fala Frampton³) sofre durante os anos 80 uma mudança de estatuto, concretizada numa tendência evolutiva com dois caminhos divergentes que (paradoxalmente) surgem em simultâneo: a evolução para uma referência de vanguarda internacional (que tende a perder o seu carácter regionalista, sem perder a sua especificidade nacional) e o surgimento de um modelo para consumo interno, num processo de arcaização que lhe retira o carácter vanguardista e o aproxima do gosto “mainstream”. Esta tendência evolutiva é hoje tão forte, nas suas duas vertentes, que torna quase anacrónico falar de “Escola do Porto”, uma vez que este é o modelo formal ou metodológico que domina a arquitectura portuguesa contemporânea...

Mas existe ainda uma outra dimensão a considerar neste processo, que é a da adaptação de processos de projecto e linguagens à nova escala das obras; também neste vector a crise de crescimento se torna inevitável: o carácter marcadamente pessoal, só possível na escala da habitação unifamiliar, de uma arquitectura pensada, desenhada e discutida (com o cliente, que é normalmente familiar ou amigo, com o engenheiro, com o construtor) até à exaustão, o controle absoluto dos aspectos espaciais e construtivos (da implantação ao mais pequeno dos elementos constitutivos da obra), tudo isto é obrigatoriamente reequacionado e posto à prova pela mudança de escala.

Não é possível encontrar assim, nos edificios públicos a mesma “qualidade sem nome”⁴, o mesmo controle, o mesmo rigor absoluto na concretização de uma intenção de linguagem, de programa, de forma; mas se, de uma maneira geral, se perdem qualidades a este nível, a mudança de escala e de programa é catalisadora do surgimento, nas obras mais bem conseguidas, de outro tipo de valores até então pouco trabalhados ou valorizados: uma relação mais positiva com o espaço urbano envolvente (a arquitectura perde o seu carácter introspectivo), uma maior reflexão sobre as qualidades semióticas da linguagem e uma certa ambiguidade ou ambivalência de espaços (exteriores e interiores).

Esta mudança de escala registada em vários vectores resultou assim numa mudança que é irreversível (na maioria dos aspectos referidos) e que obriga a repensar o momento presente: se a Escola do Porto, tal como a conhecíamos, já não existe, o que é a Escola que hoje conhecemos?

Neste contexto de alguma incerteza, o programa “Euro 2004” surge como uma nova solicitação de mudança de escala, com consequências que também merecem alguma reflexão, nomeadamente em relação às obras construídas de raiz a norte do Douro.

II.

S. M. L. XL: “Bigness” e o valor Sublime da grande escala.

Quando se fala hoje em mudanças de escala em arquitectura, é impossível não referir o livro SMLXL,⁵ e sobretudo o texto (aí publicado, e cuja teoria está na origem de todo o conceito de composição do livro) onde Rem Koolhaas defende que, a partir de uma determinada escala, um edifício adquire “Bigness”, um conjunto de propriedades que o distinguem dos edifícios de menor escala, um programa ideológico que é independente da vontade dos seus arquitectos, e que se pode resumir em cinco teoremas⁶:

1. A partir de uma dada massa crítica, um edifício torna-se um Grande Edifício; deixa de poder ser controlado por um único gesto arquitectónico, ou mesmo por uma combinação de gestos arquitectónicos. As suas partes ganham autonomia, o que não é sinónimo de fragmentação: as partes continuam relacionadas com o todo.
2. O aparecimento do elemento “elevador”, com a sua capacidade de estabelecer ligações mecânicas (não arquitectónicas) entre espaços, põe em causa todo o repertório das questões essenciais da arquitectura: composição, escala, proporção, detalhe...
3. Quando a distância entre o coração do edifício e a sua pele é demasiado grande, a fachada não pode revelar o seu interior, impossibilitando qualquer expectativa de “honestidade” da arquitectura. Mais do que isto, interior e exterior tornam-se projectos diferentes: um lidando com a instabilidade das necessidades programáticas e outro oferecendo à cidade a aparente estabilidade de um objecto.
4. Pelo seu tamanho apenas, estes edifícios entram num domínio amoral, para além do bem e do mal... o seu impacto não depende das suas qualidades.
5. No seu conjunto, estas rupturas (com a escala, com a composição, com a tradição, com a transparência, com a ética) implicam a mais radical ruptura: Bigness já não faz parte de qualquer tecido urbano. Existe. No máximo, coexiste. O seu subtexto é “fuck context”...

A análise destes cinco pontos, apresentados autonomamente, mas relacionados com o todo de que fazem parte (o que torna aplicável à própria teoria o primeiro teorema do conceito, tal como aliás ao livro que o divulgou) revela-se essencial para os objectivos deste texto (que procura compreender as consequências da abordagem de uma escala XL de projecto na Arquitectura Portuguesa).

Esta análise pode começar pela procura das referências de base da ideia de “Bigness”, uma vez que nela confluem dois temas fundamentais na teoria da arquitectura ocidental dos últimos 50 anos: a definição de Megaestrutura e a defesa da Complexidade e Contradição em Arquitectura.

Acredito que não será coincidência o facto do efeito “Bigness” se explicar em 5 princípios, que na realidade são 4 + 1, uma vez que o último engloba os primeiros quatro; este é, para a linguagem de Koolhaas, o equivalente ao que os “5 Pontos da Nova Arquitectura” foram para a linguagem purista de Corbusier: um enunciado tipológico intencional nas suas intenções de condicionamento formal.

Curiosamente, é também um esquema simétrico ao da definição de Megaestrutura (1 + 4) de Ralph Wilcoxon:⁷

- uma Megaestrutura é uma estrutura de grande escala que, frequentemente:

- é construída com unidades modulares;
- pode ter uma ampliação ilimitada;
- é um contentor estrutural onde se podem construir ou colocar unidades estruturais menores;
- é um contentor estrutural pensado para uma vida útil muito superior à das unidades estruturais menores que pode suportar.⁸

Poderá haver nesta formulação uma ironia da parte de Koolhaas, referenciando formalmente o enunciado de “Bigness” ao seu antecedente como teoria reguladora da grande escala (e, por isso, alvo a abater): o conceito de Megaestrutura...

Isto porque, se excluirmos os conceitos de base (aplicam-se regras diferentes a edifícios de grande escala e estes obrigam a uma relação de autonomia, e não de fragmentação, entre as suas partes) coexistentes na definição de Wilcoxon e no primeiro teorema de “Bigness”, a definição de Megaestrutura defende exactamente o oposto da teoria de Koolhaas:

- o seu carácter de contentor de unidades menores autónomas permite-lhe assegurar uma macro-linguagem abstracta (futurista e internacionalista) que deixa espaço, pela indefinição das unidades estruturais menores, para o aparecimento espontâneo de elementos de contextualização, da cultura e da tradição dos lugares,⁹ por oposição ao “fuck context” do ponto 5 de Koolhaas.
- na maioria dos exemplos mais representativos do conceito de Megaestrutura, a dimensão não representa necessariamente um obstáculo à expressão do interior no exterior (a “honestidade” de que fala Koolhaas, no terceiro teorema) ou à utilização de regras de composição arquitectónica (proporcionados pelo carácter modular da estrutura), por oposição ao enunciado no ponto 2 de Bigness.

Este segundo ponto da teoria Bigness, é, aliás, o ponto mais frágil desta teoria; com efeito, parece exagerado justificar o “esvaziamento do repertório clássico da arquitectura” apenas com o papel do elemento “elevador”, por maior que seja o seu potencial não explorado; aliás, depois de mais de cem anos de história de utilização do elevador como meio de transporte de pessoas e bens, este parece ser um discurso de glorificação maquinista um pouco ingénuo e (propositadamente) anacrónico, a (re)lembrar as ideias futuristas do início do século XX.¹⁰

Aliás, desde 1853, data da sua invenção, que as potencialidades do elevador de passageiros se tornaram evidentes, não só como elemento funcional mas também (e sobretudo) como catalisador do crescimento (em altura) dos edifícios¹¹ (associado aos progressos da engenharia na utilização dos sistemas estruturais permitidos pelo ferro e betão). Em 1923, Le Corbusier já glorifica o “acontecimento capital que é o arranha-céu americano”, referindo que são os engenheiros da época (não os arquitectos) que “conhecem a maneira de sustentar, de aquecer, de ventilar, de iluminar”¹² ao que facilmente se acredita que poderia acrescentar *de tornar acessíveis os pisos superiores por meios mecânicos...*

Por outro lado, depois de toda a exploração arquitectónica que foi feita ao longo do século XX, do elemento “elevador” (nomeadamente na chamada “arquitectura high-tech”) é difícil de aceitar este discurso de “potencial para estabelecer ligações mecânicas e não arquitectónicas” do citado segundo teorema do Bigness¹³... pode-se, no entanto, aceitar a ideia de que o Bigness põe em causa as questões essenciais da arquitectura (composição, escala, proporção, detalhe...), mas muito mais pela sua escala (novamente) do que pela importância do referido elemento.

Se este segundo teorema espelha uma vontade de relançar a paixão maquinista dos anos 20,¹⁴ já a defesa da falta de “honestidade” (da não relação entre interior e fachada), expressa no ponto 3 de Bigness, é uma herança dos anos 60

(tal como o primeiro ponto): já não dos teóricos da Megaestrutura, mas das antagónicas ideias de Robert Venturi, que no seu livro “Complexity and Contradiction in Architecture”¹⁵ defende uma arquitectura ambígua (utilizando como principal argumento a análise de obras do Maneirismo e Barroco Italiano) onde “o contraste entre o interior e o exterior pode ser uma das manifestações principais de contradição em arquitectura” e alerta para o esquecimento dos valores simbólicos na arquitectura do movimento moderno.¹⁶

Ao relançar a importância da semiótica dos edifícios e da semântica das linguagens, as obras (escritas e construídas) de Venturi são um precedente necessário à teoria de Koolhaas, nomeadamente quando este afirma (no quarto teorema) que Bigness permite que os edifícios, pelo seu tamanho apenas, entrem num domínio amoral, para além do bem e do mal e o seu impacto não depende (apenas) das suas qualidades.

Vale a pena alongarmo-nos um pouco mais neste aspecto (do valor acrescentado à obra de arquitectura apenas pela sua escala), pois ele é talvez o mais relevante da teoria, sem o qual esta seria uma mera constatação de circunstâncias conjunturais.

Podemos encontrar antecedentes directos desta ideia na Pop Art, onde um processo irónico de mudança de escala e descontextualização transforma elementos vulgares do quotidiano em obra de arte;¹⁷ mas esta consciência das propriedades da grande escala é já evidente na obra de Corbusier (por exemplo, nas unidades de Habitação), e antes deste, nos desenhos de Sant’Elia (1914) ou nos projectos utópicos de Ledoux e Boullé (cerca de 1780).

Não será, aliás, por acaso que estes últimos surgem no final do séc. XVIII, poucos anos depois da publicação do livro “*A Philosophical Enquiry into the Origin of our Ideas of the Sublime and the Beautiful*” de Edmund Burke (Londres, 1757) talvez a primeira reflexão sobre o tema do sublime aplicado à arquitectura.

Burke defende que a qualidade Sublime, está para além de uma qualidade do objecto, existe sobretudo em função das sensações que desperta no espectador: curiosidade, medo e assombro.

Afirma também que a ideia de perigo e dor pode despertar uma sensação agradável (porque estas são as emoções mais fortes que o espírito pode sentir), quando suficientemente distantes para não transmitirem uma sensação de puro terror; apresenta como exemplo disto o deleite da generalidade das pessoas ao observar as consequências de eventos que consideram negativos e nunca seriam capazes de desencadear (terramotos, incêndios, inundações). Não podendo chamar prazer a este deleite (que contém uma mistura de curiosidade e medo), porque é motivado por acontecimentos negativos, Burke chama-lhe Sublime.

O assombro (um misto de admiração, reverência e respeito elevados ao seu mais alto grau) produz o Sublime, pois tem contida um certo grau de terror, tal as sensações de privação e a impotência face a um poder superior.

Quanto aos elementos físicos e circunstanciais, Burke apresenta a obscuridade, a vacuidade, a solidão e o silêncio como contem elementos catalisadores de terror e, portanto, de sublimidade; mas é sobre as propriedades da grandeza, vastidão, repetição uniforme ou infinitude que Burke mais se alonga para relacionar o conceito de sublime com a arquitectura, afirmando que “a grandeza de dimensões parece ser um requisito da sublimidade dos edifícios”.

Este conceito de Sublime, que é potenciado pela escala dos edifícios, e que reúne uma mistura de curiosidade, medo, admiração, respeito e impotência é um bom contributo para a definição da qualidade Bigness na arquitectura, ao longo de toda a história da arquitectura de grande escala, das pirâmides do Egipto ao projecto Zeebrugge¹⁸ ...

III.

Bigness à moda do Porto.

Os conceitos de Bigness e Sublime aplicam-se de modo quase inevitável ao programa “estádio de Futebol” só pela dimensão que lhe é inerente mas também pela sua especificidade: as suas condicionantes funcionais obrigam a um certo isolamento em relação á envolvente próxima (o que conduz a uma objectualização do edifício) que permite o reforço da afirmação dos valores semióticos da sua função: do ponto de vista da carga simbólica que este representa para os seus utentes, o estádio é, para os nossos dias, um programa equivalente aos grandes valores imagéticos da história ocidental, um misto entre o anfiteatro romano e a catedral gótica...

É interessante olhar para os novos Estádios de Futebol construídos de raiz para o Euro 2004 segundo este prisma, especialmente para os realizados a norte do rio Douro (os únicos que interessam aos objectivos específicos deste texto...) não esquecendo que este é, mais uma vez, um momento de mudança de escala na arquitectura Portuguesa, cujas consequências é importante analisar. Efectivamente, ao longo da nossa história, não foram muitos os momentos em que surgiu a necessidade e a oportunidade de encarar esta escala de projecto e esta carga simbólica, em simultâneo; todos eles (das catedrais aos edifícios da Expo 98), foram momentos marcantes da cultura arquitectónica portuguesa pela afirmação de linguagens e modelos.

Encarados sobre este prisma, os novos estádios das Antas¹⁹ e de Braga constituem diferentes abordagens de um mesmo problema de escala.

O programa do estádio do F. C. Porto, bastante mais complexo na especificidade da definição do conjunto de funções do “objecto” aproxima-se mais do conceito de Megaestrutura de Maki²⁰ (como uma estrutura onde cabem todas as funções de uma cidade, ou parte delas) do que o estádio de Braga; no entanto, ambos escapam à definição de Megaestrutura de Wilcoxon, porque, sendo estruturas de grande escala, não são construídos com unidades modulares que permitam ter uma ampliação ilimitada, nem são contentores estruturais onde se podem construir ou colocar unidades estruturais menores.

Na implantação do novo estádio das Antas, Manuel Salgado conseguiu um hábil jogo volumétrico, conferindo ao edifício a capacidade de comunicar duas “escalas”, conforme o observador se encontre a poente (no sector de cidade consolidada que o Plano de Pormenor realizado pela mesma equipa projectista amplia, sem pôr em causa nas suas regras urbanísticas) ou a nascente (no tecido urbano “genérico” que é estruturado pela VCI): para a cidade tradicional, o edifício oferece uma volumetria serena e integrada, equilibrada, sem ceder à tentação de um excessivo protagonismo, enquanto para a “Edge City” o edifício assume uma faceta “Bigness”, objecto com toda a sua massa crítica, um Grande Edifício, cuja fachada não pode revelar completamente a complexidade do seu interior, um marco na paisagem, eficaz mesmo quando observado a grande velocidade...

No estádio de Braga, por outro lado, se é notável a capacidade do edifício se assumir, em simultâneo, como objecto na paisagem e como parte integrante desta, demonstrando que a sua dimensão Sublime não tem, forçosamente de implicar uma atitude anticontextualista, se é admirável como a obra consegue manter a simplicidade de um gesto minimal numa escala “Bigness”, sem que isso implique perder “verdade” na relação contentor-conteúdo (são os aspectos funcionais, sobretudo, que pagam os custos desta honestidade...), é sobretudo extraordinário o modo como este monumento consegue, apesar das críticas, chamar a si o reconhecimento praticamente unanime da qualidade da

sua arquitectura, encarada enquanto arte (não só nos meios eruditos, mas também, e sobretudo, nos meios populares) A popularidade imediata desta obra, expressa e registada das mais diversas maneiras pelas mais diferentes pessoas, (de utentes a comentadores desportivos) significa mais do que a mera aceitação do edifício em causa, implica o reconhecimento generalizado da possibilidade de supremacia do valor artístico da arquitectura sobre o seu valor funcional, na arquitectura portuguesa contemporânea, sendo este o efeito mais notável (e inesperado) do “Bigness” à moda do Porto...

¹ COSTA, Alexandre Alves, Valores Permanentes da Arquitectura Portuguesa, revista VÉRTICE.19, Outubro de 1989, pág. 109.

² SNA (1961) Arquitectura Popular em Portugal, Sindicato Nacional dos Arquitectos.

³ “Critical Regionalism has to be understood as a marginal practice, one which (...) tends to flourish in those cultural interstices which in one way or another are able to escape the optimizing thrust of universal civilization.” in “FRAMPTON, Kenneth (1980) Modern architecture: a critical history, Thames and Hudson, London, pág 327.

⁴ Ver ALEXANDER, Christopher (1979) The Timeless way of Building, Oxford University Press, New York. Christopher Alexander apresenta este conceito noutra contexto, construindo um discurso que me parece adequado aplicar às obras de pequena escala da Escola do Porto: “There is a central quality which is the root criterion of life and spirit is a man, a town, a building (...). This quality is objective and precise, but it cannot be named.”

⁵ KOOLHAAS, Rem; MAU, Bruce (1995) S, M, L, XL, Monacelli Press, New York.

⁶ Sobre a teoria “Bigness” ver também KOOLHAAS, Rem (1996) Conversations with students, Princeton Architectural Press, New York e KOOLHAAS, Rem (1978) Delirious New York, The Monacelli Press, New York.

⁷ WILCOXON, Ralph (1964) Council of Planning Librarians Exchange Bibliography, nº 66, Monticello, Illinois.

⁸ Sobre o tema da megaestrutura ver também BANHAM, Reyner (1976) Megastructure. Urban futures of the recent past, Thames and Hudson, London e MAKI, Fumihiko (1964) Investigations in Collective Form, St. Louis. Maki define Megaestrutura como uma estrutura onde cabem todas as funções de uma cidade (ou parte delas).

⁹ O famoso desenho de Corbusier para Fort l’Empereur, de Corbusier (que integra o seu plano de 1931 para Argel) onde coexistem lado a lado construções de linguagem moderna e uma casa com elementos de desenho tradicional árabe, integrados numa estrutura-contentor, é um bom exemplo desta atitude; este é, aliás, um projecto apontado como precursor da ideia de Megaestrutura. Esta ideia de surgimento espontâneo dos valores contextuais foi depois abordada na edição de 1951 dos CIAM.

¹⁰ Para Marinetti, por exemplo, seria “preciso preparar a próxima e inevitável identificação do homem com o motor, facilitando e aperfeiçoando uma troca contínua de intuições, ritmos, instintos e disciplinas metálicas, hoje totalmente ignoradas pela maioria e só adivinhadas pelos espíritos mais lúcidos” in MARINETTI (1911) Le Futurisme, Paris.

¹¹ Sobre este tema ver FRAMPTON, obra citada.

¹² Ver CORBUSIER (1923) Vers une Architecture, Ed. Crés, Paris.

¹³ É indiscutível que encontramos na obra de Koolhaas alguma pesquisa efectivamente inovadora em relação às potencialidades de relacionamento espacial e importância simbólica do elemento elevador, mas esta é independente da escala das obras, portanto, não pode ser justificativa da teoria Bigness: a casa de Bordéus, exemplo paradigmático, é uma obra “Small”...

¹⁴ Sobre este tema ver BANHAM, Reyner (1960) Theory and design in the first machine age, Architectural Press, London.

¹⁵ VENTURI, Robert (1966) Complexity and Contradiction in Architecture, MOMA, New York (ed. bras.: Complexidade e contradição em arquitectura, Martins Fontes).

¹⁶ Sobre este tema ver também VENTURI, Robert et. al. (1977) Learning from Las Vegas: The Forgotten Symbolism of Architectural Form, Massachusetts Institute of Technology.

¹⁷ Ver obra de Warhol, por exemplo *Close Cover Before Striking (Pepsi-Cola)* de 1962 ou *Campbell Soup I*, de 1968.

¹⁸ Projecto para a estação marítima de Zeebrugge, Rem Koolhaas, 1989; este é, para mim, o projecto de Koolhaas onde esta qualidade é mais evidente, apesar de (ou talvez por) não ter sido realizado...

¹⁹ Desculpem, não sou capaz de lhe chamar “do Dragão”...

²⁰ Ver nota 10.