



UTILITAS INTERRUPTA

UM ÍNDICE INFRAESTRUTURAL
DE AMBÍÇÕES POR CUMPRIR

—UMA EXPOSIÇÃO COM CURADORIA DE JOSEPH GRIMA
INTEGRADA NO PROGRAMA DA EXD*11/LISBOA

Utilitas Interrupta propõe-se examinar de perto obras infraestruturais que já não satisfazem o pré-requisito Vitruviano da utilidade: projectos outrora celebrados e agora esquecidos, recordações de um optimismo longínquo (ou talvez nem tanto), que permanecem escondidas à vista de todos, apagadas como que por magia da consciência colectiva apesar das suas proporções abissais. Este dossier apresenta três dos dezasseis case-studies presentes nesta exposição, recolhidos transversalmente no tempo e no espaço.

AÉRO- TRAIN

FRANÇA, 1965–1975



Resquício do boom dos transportes dos anos 60 do pós-guerra, o Aérotrain representou o sonho de uma revolução ferroviária em França. Iniciado como uma série de experiências em 1965 pelo engenheiro francês Jean Bertin, o Aérotrain era inovador e arrojado: uma inovação tecnológica sobre carris em forma de T, que atingia velocidades acima dos 400km/hora, graças ao poder de impulsão de motores a jacto ou foguetes. O interior desta reluzente bala prateada era confortável e sofisticado, enquanto o seu exterior futurista era marcado por linhas esguias e uma gigantesca hélice traseira. Comparado a um avião sem asas, o Aérotrain foi prototipado, construído e testado, em carris que se estendiam pelos arredores de Paris. Com o apoio expressivo da opinião pública ao projecto, foram construídos dezoito quilómetros de carris e três estações. Em "Utilitas Interrupta," entre exemplos de visibilidade mediática — o Aérotrain na capa da Paris-Match — pode-se observar de perto o modelo 180 do Aérotrain, e vê-lo em acção nas

suas viagens de teste. Longe de ser silencioso, este modo de transporte rivalizava com o avião não apenas na velocidade mas também no som: soava tal e qual um avião a riscar a paisagem 15 cm acima do solo. Infelizmente, o glorioso sonho do Aérotrain durou pouco. Em 1975 o governo francês preferiu-o em benefício do TGV como transporte terrestre de alta velocidade. O engenheiro Bertin viria a falecer pouco depois. Actualmente, apenas dois protótipos do Aérotrain foram salvos da degradação e destruição. Os velhos carris de teste ainda estão de pé nos arredores de Paris. Abandonados, elevam-se na paisagem rural, atravessando campos e florestas em variados contextos, evocando uma obra anacrónica de land art. Materialização dos sonhos tecnológicos do pós-guerra de sistemas de transporte ao nível da ficção científica, que ligariam cidades e populações, o Aérotrain é hoje, na sua forma mais visível, um monumento a um futuro alternativo que nunca existiu.

—PESQUISA DE GREGOIRE BASDEVANT



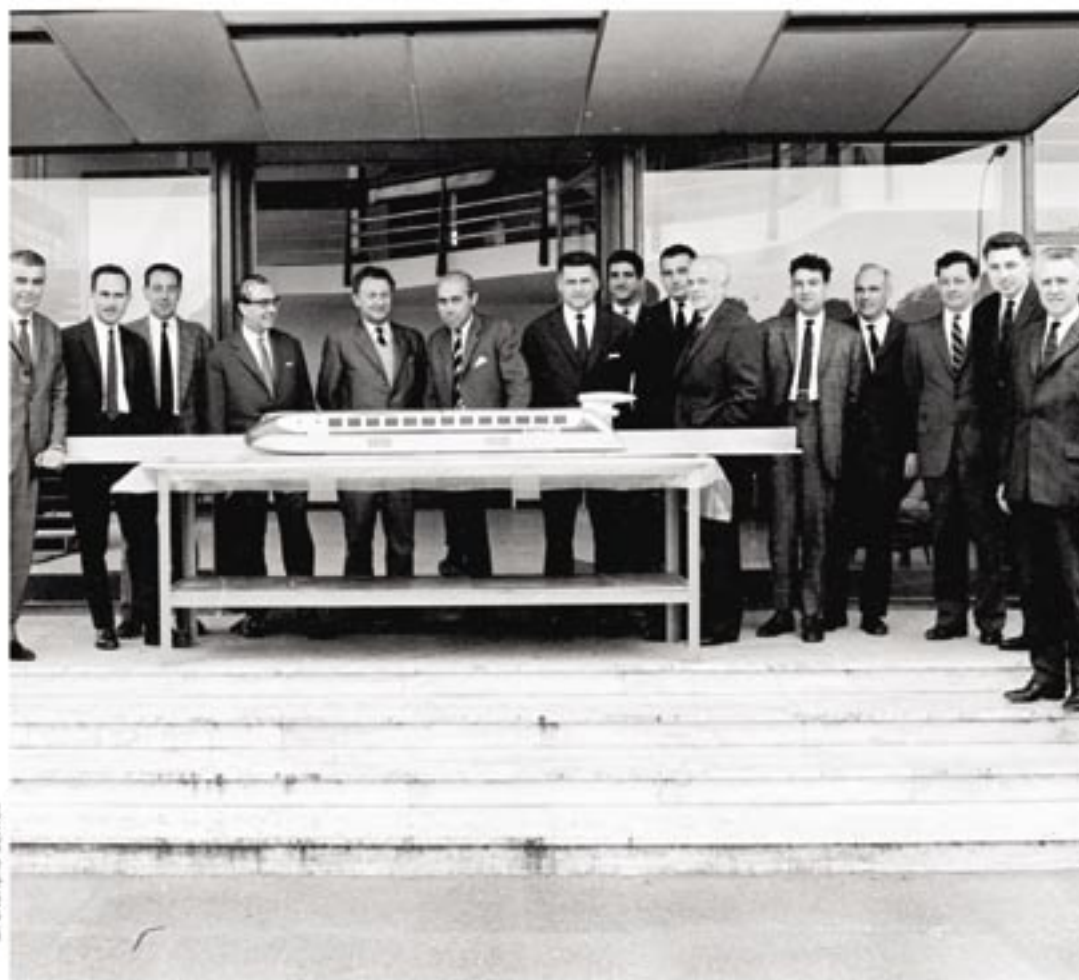
Na página oposta, o Aérotrain 180 na pista de testes de Orléans, nos arredores de Paris, França.

Em cima, aspecto actual da pista de testes do Aérotrain. Utilizada como suporte para protestos ou graffiti, a pista passa por campos e florestas, entre outros locais pitorescos.



Em cima, o engenheiro Jean Bertin apresenta o Aérotrain à imprensa, destacando-se a enorme hélice traseira deste "avião sem asas".

À direita, a apresentação de um dos modelos do Aérotrain com o engenheiro Jean Bertin ao centro.



COGU- MELOS DE BETÃO

ALBÂNIA, 1972-1983



Os 750.000 bunkers de cimento que hoje povoam a paisagem da Albânia—um por cada quatro albaneses—são o legado do ditador comunista Enver Hoxha, e o que resta das décadas em que esteve no poder. Hoxha, que chegou ao poder em 1945 e governou o país até à sua morte em 1985, foi o responsável por optimizações significativas na Albânia. Sob o seu governo, a economia revolucionou-se, a indústria progrediu, terras confiscadas foram transformadas em quintas colectivas, que possibilitaram ao país tornar-se praticamente auto-suficiente. A illiteracia tornou-se um fantasma do passado, epidemias foram erradicadas, e a electricidade chegou a todos os distritos rurais albaneses. Nacionalista ardente, o ditador era também um comunista intransigente, sendo o seu conceito da ideologia particularmente austero. Depois da morte do líder Soviético Josef Stalin—idolatrado por Hoxha—, as relações entre a Albânia e a URSS deterioraram-se rapidamente, com o líder albanês a chamar “revisionista, anti-Marxista e derrotista” a Krushchev. A Albânia, já isolada do resto do mundo, tornou-se cada vez mais isolada dos restantes países do bloco soviético. A histeria

de massas que se seguiu decretou a necessidade para a completa auto-suficiência da Albânia, incluindo a sua defesa—que agora caía, literalmente, nos braços da população. A fortificação do país tornou-se uma prioridade, e bunkers pré-fabricados foram transportados e instalados pelo país fora. Começaram a surgir em todo o território, de praias a montanhas, de cidades a aldeias. Concentrados nas fronteiras e na costa, os bunkers eram instalados sozinhos ou em pequenos grupos, estrategicamente colocados para lutar contra inimigos que nunca chegaram. Abandonados no final da ditadura, a sua quantidade absurda torna-os banais. Actualmente, alguns afundam-se no solo, enquanto outros servem de lixeira ou latrina. Outros são reutilizados como armazéns, galinheiros ou mesmo casas—mas a maioria está, simplesmente abandonada, sendo demasiado custosa a sua remoção ou destruição. Em “Útilitas Interrupta,” bunkers em tamanho real foram trazidos para Lisboa, enquanto que uma selecção de fotografias ilumina a diversidade dos seus usos contemporâneos.

—PESQUISA POR ELIAN STEFA

Na página oposta, uma série de bunkers desfeitos na cidade costeira de Vlorë, Albânia.

Em baixo, um bunker semi-submerso no mar Adriático; à direita, um bunker invadido pela vegetação, perto de Tirana, a capital.

©ALICJA DOSAŁUCKA



©ALICJA DOSAŁUCKA



©THE CONCRETE MUSHROOMS PROJECT



À esquerda, um bunker abandonado numa zona montanhosa.

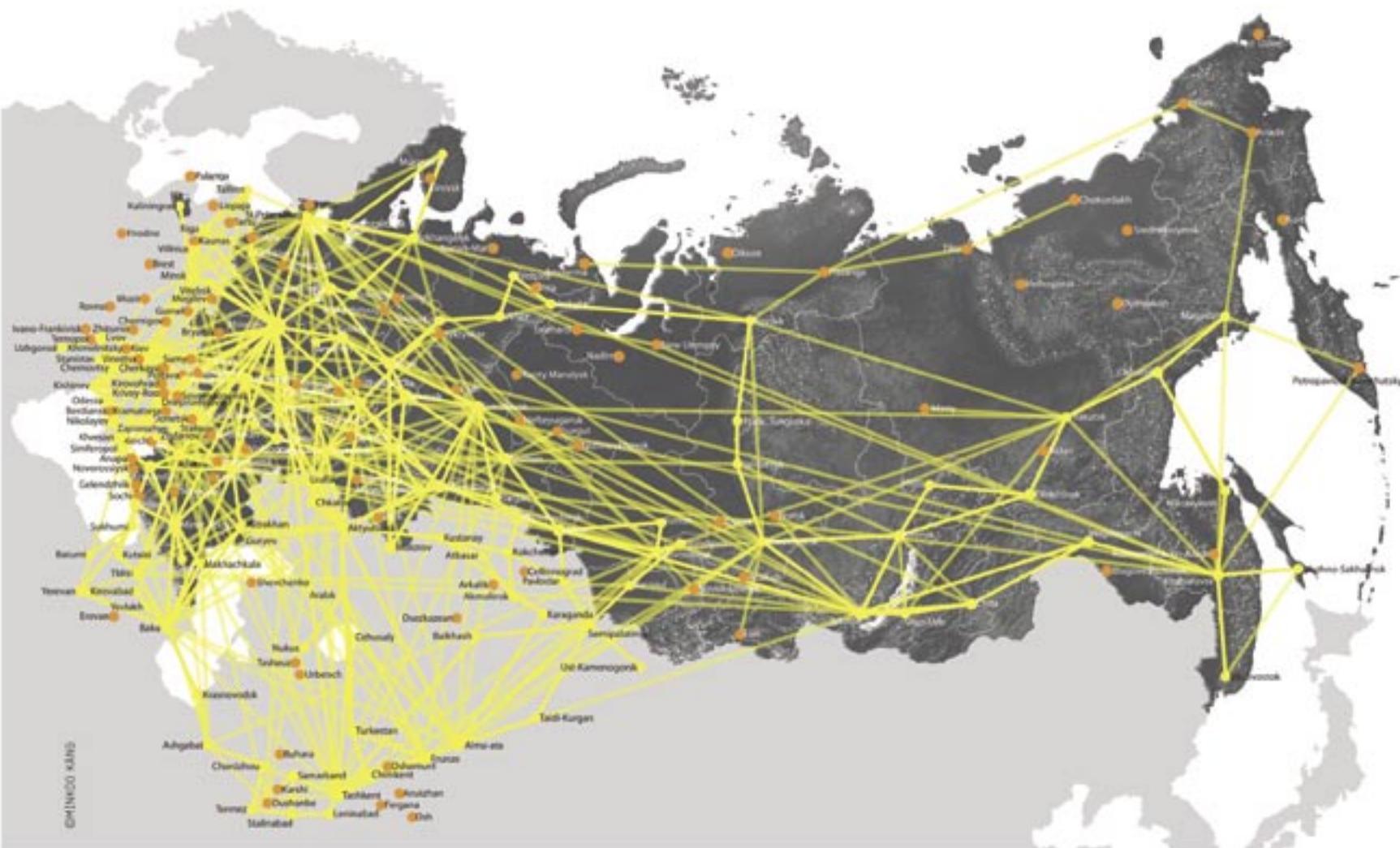
Em baixo, uma linha de bunkers ao longo da estrada evoca a sua colocação estratégica como linha de defesa contra inimigos.

©THE CONCRETE MUSHROOMS PROJECT



AERO- PORTOS SOVIE- TICOS

URSS/RÚSSIA, 1950-2011





Na página oposta, volume de tráfego aéreo na URSS em 1987, quando o número de aeroportos e aeródromos chegava aos 3,600.

Em cima, uma imagem do aeroporto Sukhumi, na URSS, em 1980. À esquerda, o actual volume de tráfego aéreo na Rússia, distribuído por 92 aeroportos centrais.



Embora grande parte do mundo o desconheça, os anos da Guerra Fria trouxeram um crescimento exponencial à indústria turística da URSS. Alvo de uma cuidadosa orquestração pelo regime político, o turismo nacional era encorajado como método de gerar cidadãos Soviéticos “física e ideologicamente sãos”. O próprio Josef Stalin proclamou que “o movimento turístico deve tornar-se um movimento de massas.” Este conceito de turismo manifestou-se em viagens domésticas — visto existirem inúmeras restrições para as deslocações ao estrangeiro — e integrou o programa ideológico Soviético. Quase como um desporto, os cidadãos ganhavam emblemas de “Turista da URSS” por visitarem a terra natal de Stalin, enquanto o governo construía aeroportos por toda a União Soviética, ligando todas as cidades com mais de 500,000 habitantes. Em 1987, 3600 aeroportos estavam semeados pelo território russo e as viagens eram fortemente subsidiadas pelo regime. As passagens aéreas eram baratas e acessíveis a todos, bem como a vastidão da URSS. Com a queda da Cortina de Ferro e a transição para uma economia de mercado de massas, o conceito de turismo

transformou-se radicalmente e, mais significativamente, deixou de ser subsidiado pelo estado. As cidades turísticas de outrora, com os seus hotéis, restaurantes e spas foram deixadas para trás, outras tantas vítimas do colapso do sonho Soviético. Actualmente, a Rússia conta com 92 aeroportos principais que funcionam como centros de grande tráfego, deixando cerca de 3000 terminais aéreos abandonados ou votados ao esquecimento através do extenso território russo. Em “Utilitas Interrupta”, estas noções mutáveis de turismo e viagem ganham corpo e expressão através de um conjunto de mapas que destacam a diferença no número de aeroportos dos anos 50, passando pelos anos 80 e terminando na actualidade, bem como uma colecção de objectos emblemáticos, memórias materiais dos anos da Guerra Fria — desde inúmeros emblemas e postais até recordações ou “souvenirs”. Estes pequenos objectos evocam de forma poderosa e expressiva a quantidade absurda de aeroportos abandonados na antiga URSS. Esquecida, juntamente com eles, está a noção de turismo que sustentavam, estranha e remota aos olhos da maior parte de nós.

—PESQUISA E MAPAS DE MINKOO KANG

— CONVERSAS TEMÁTICAS EM “UTILITAS INTERRUPTA” —

Partindo dos conteúdos expositivos de Utilitas Interrupta, vamos conversar com especialistas e reflectir sobre as relações entre arquitectura e a nossa capacidade, enquanto sociedade, de identificar o carácter mutável das prioridades e valores em que assentamos as nossas aspirações e concretizações materiais.

— 5 NOV — 16:00

ARQUITECTURAS SEM USO,
DA VAIDADE ENQUANTO PROVA DE UMA IDEOLOGIA.
Com Luis Santiago Baptista e Paula Melâneo.

— 12 NOV — 16:00

ARQUITECTURAS DO INFORTÚNIO ECONÓMICO E DA CATÁSTROFE NATURAL.
Com Álvaro Domingues e João Nunes.

— 19 NOV — 16:00

ARQUITECTURAS FALIDAS DOS IDEAIS DIGNOS
E OBSOLETAS PELA FORÇA INDOMÁVEL DO PROGRESSO TECNOLÓGICO.
Com João Paulo Martins.

— FUNDAÇÃO ARPAD SZÉNES —

— VIEIRA DA SILVA

Praça das Amoreiras, 56

+ 351 213 463 915

Qua-Seg 10:00-18:00

Encerra Terça e Feriados

— MUSEU DA MÃE D'ÁGUA

Travessa das Amoreiras, 10

Seg-Sáb 10:00-18:00

Encerra Domingo e Feriados

Passe 2 exposições 3,00 € / Bilhetes à venda nos locais. / O bilhete comprado num dos locais dá acesso ao outro no mesmo dia. Guarde o seu bilhete.

UTILITAS INTERRUPTA—UM ÍNDICE INFRAESTRUTURAL DE AMBICÕES POR CUMPRIR

Grégoire Basdevant, Bertin & CIE, Gaia Cambiaggi, Aljeja Dobrucka, Hausitz-Zoebe, Minkoo Kang, Sergey Kulikov, Ivan Kuryachy, Igor Kuznetsov, Armin Linke, Geoff Manaugh, Ulrich Pohlmann, Jessica Russell, Igor Shevstov, Noah Sheldon, Elias Stefa, Bruce Sterling, Bogdan Stojanovic, Nicola Twilley

CURADOR Joseph Grima CURADOR ASSOCIADO Elias Stefa DESIGN GRÁFICO Neil Donnelly

PRODUTOR Luis Santos EDIÇÃO VIDEO HOW—Horse On Wheels CONSTRUÇÃO Carlos Caetano,

Construção & Montagem de Stands e Cenários, J.C. Sampaio Construções, Origami Produções

TRADUÇÃO Vasco Lorente Conaço, experimentaldesign FILMAGENS AÉREAS Navigation Films—

Dubai, Indie Aerials—Los Angeles AUDIOVISUAIS ADLC Audiovisuals IMPRESSÃO L2 Spirit

IMPRESSÃO 3D EDP FabLab MOLDURAS Vidros Moulão VINTE Luis Jardim TRANSPORTES DB

Scherker, DHL AGRADECIMENTOS Museu Berardo

EXD'TT LISBOA

28 SETEMBRO — 27 NOVEMBRO

WWW.EXPERIMENTALDESIGN.PT

