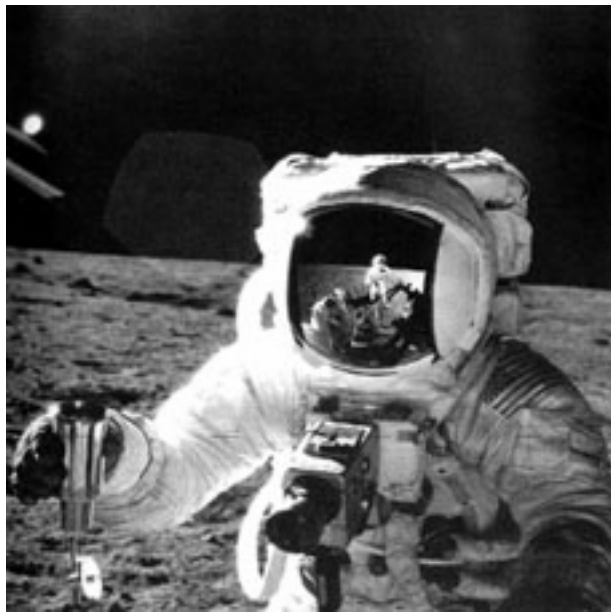


## Segunda Parte.

### Zoom: Por uma arquitetura móvel



Apolo 12, 1969

“Billy Pilgrim says that the Universe does not look like a lot of bright little dots to the creatures from Trafalmadore. The creatures can see where each star has been and where it is going, so that the heavens are file with rarefied, luminous spaghetti. And Trafalmadorians don’t see human beings as two-legged creatures, either. They see them as great millepedes - ““with babies’ legs at one end and old people’s legs at the other,” says Billy Pilgrim.” Kurt Vonnegut, Jr., *Slaughterhouse-Five*, 1969

## 2.1. HOMEM NÔMADE

### 2.1.1. ‘A noiva mecânica’<sup>1</sup>: o carro como paradigma para a arquitetura da casa

“I wanted,  
I always wanted,  
I always wanted,  
to return  
to the body  
where I was born.”  
Allen Ginsberg, Song, 1954<sup>2</sup>

#### A transformação da esfera privada

“Quando uma casa contém um tal complexo de canalizações, cabos, luzes, condutos, antenas, aquecedores, condicionadores de ar - quando contém tantos serviços que o *hardware* poderia sustentar-se por si mesmo, sem nenhuma assistência da casa, porque edificar a casa?”- perguntava Reyner Banham em ‘A home is not a house’.<sup>3</sup>

Para o mesmo artigo, no qual Banham discutia a perspectiva técnica e pragmática que caracterizava a tradição arquitetônica americana, François Dallegret colaborava com ilustrações e alguns esquemas gráficos. O primeiro se chamava *Anatomy of a Dwelling*, e parodiava a invasão mecânica da casa revelando o “drama dos serviços”<sup>4</sup> como a alma da habitação moderna; outras duas ilustrações representavam veículos que continham a possibilidade de transformar-se em habitações. O esquema seguinte se chamava *Transportable Standard-of-Living Package*, e consistia em um pacote ambulante de serviços básicos e dispositivos de comunicação eletrônica. Ao redor deste *kit* de serviços e conexão planetária, Dallegret propunha um domo inflável de plástico transparente - *The Environment-Bubble* - como abrigo suficiente para os novos beduínos da civilização da gasolina, reunidos em torno a seu pequeno altar dos serviços, no mundo retribalizado que havia previsto McLuhan.<sup>5</sup>

<sup>1</sup> Título de Marshall McLuhan, *The Mechanical Bride* (1951), Londres, Routledge, 1967.

<sup>2</sup> Allen Ginsberg, *Howl and other poems* (1956), San Francisco, City Lights Books, 1999.

<sup>3</sup> Reyner Banham, A Home is not a House (*Art in America*, abril de 1965), reproduzido em *Design by Choice*, Londres, Academy Editions, 1981, pp. 56-60.

<sup>4</sup> A expressão é de Sutherland Lyall, em *The State of British Architecture*, Londres, The Architectural Press, 1980.

<sup>5</sup> “Se a obra da cidade consiste em refazer ou transformar o homem em uma forma mais conveniente que a que lograram seus antepassados nômades, então, a atual transformação de toda nossa vida na forma espiritual da informação não estaria convertendo o globo inteiro, e a família humana, em uma única consciência?” Marshall McLuhan, *Comprender los medios de comunicación. (Understanding Media, 1964)*, Barcelona, Paidós, 1996, p. 81.

De fato, quando em 1965 Reyner Banham escreveu ‘A home is not a house’, em certo sentido havia razões para considerar que “*the house was no longer a home*”.<sup>6</sup> Através desta expressão, Anthony Vidler indica uma sensibilidade própria da modernidade - ainda que muitas vezes subterrânea -, que se identifica com uma espécie de nostalgia por uma casa original, e sente sofrimento pela perda desta casa. Nas palavras de Bachelard, uma *maison natale*; “uma casa que já não habitamos, e que estamos certos de nunca voltar a habitar”.<sup>7</sup>

O argumento de Vidler se desenvolve a partir da noção de ‘*uncanny*’ - aquilo que parece estranho, apesar de familiar -, como central para a modernidade: um certo tipo de *incomodidade* que emerge da experiência da sociedade industrial à partir do século XIX, ou aquela “ansiedade da época” que se revela em sucessivas tentativas intelectuais por “imaginar futuros impossíveis ou retornar a passados igualmente impossíveis”.<sup>8</sup> Em sua conotação psicológica, que Vidler recupera com base no ensaio de Freud (*Das Unheimliche*, 1919), essa ansiedade é mais do que a sensação de não pertinência a algum lugar ou contexto; tem que ver com a propensão daquilo que é ordinariamente familiar para tornar-se, em dado momento, estranho, ou mesmo ameaçador.<sup>9</sup>

A diferença clara que existe no inglês entre *house*, que se refere à estrutura material da casa, e *home*, que designa o lugar onde se vive, se dilui em português, em que geralmente se usa a palavra *casa* como sinônimo de ambas as coisas. Mas se pensamos na palavra *lar*, de raiz latina, como talvez o melhor substituto em português para *home*, o sentido deste desconforto e desta nostalgia pode emergir com mais facilidade, a partir desta oposição entre *casa* como estrutura física habitável - ou como um continente -, e *lar* como um conteúdo.

Nos anos sessenta, no mundo que Archigram pretende revelar e habitar, a tecnologia estava permitindo não apenas alterar a aparência deste continente, mas principalmente, estava tornando irreconhecíveis seus conteúdos. A palavra *lar* vem dos deuses Lares, reverenciados pelas religiões domésticas de culto aos mortos e antepassados que estão nas raízes do passado grego e romano. A estes deuses se adorava através do fogo sagrado, que se acendia no interior da casa, de onde nunca poderia sair, e onde deveria permanecer oculto, alimentado apenas pelos membros de uma família. E era este sentido de *ocultar*, ou o *segredo* indispensável a esta religião doméstica, que constituía a casa como território privado.<sup>10</sup>

---

<sup>6</sup> Anthony Vidler, Nostalgia, em *The Architectural Uncanny. Essays in the Modern Unhomely*, Cambridge, The MIT Press, 1992, p. 66.

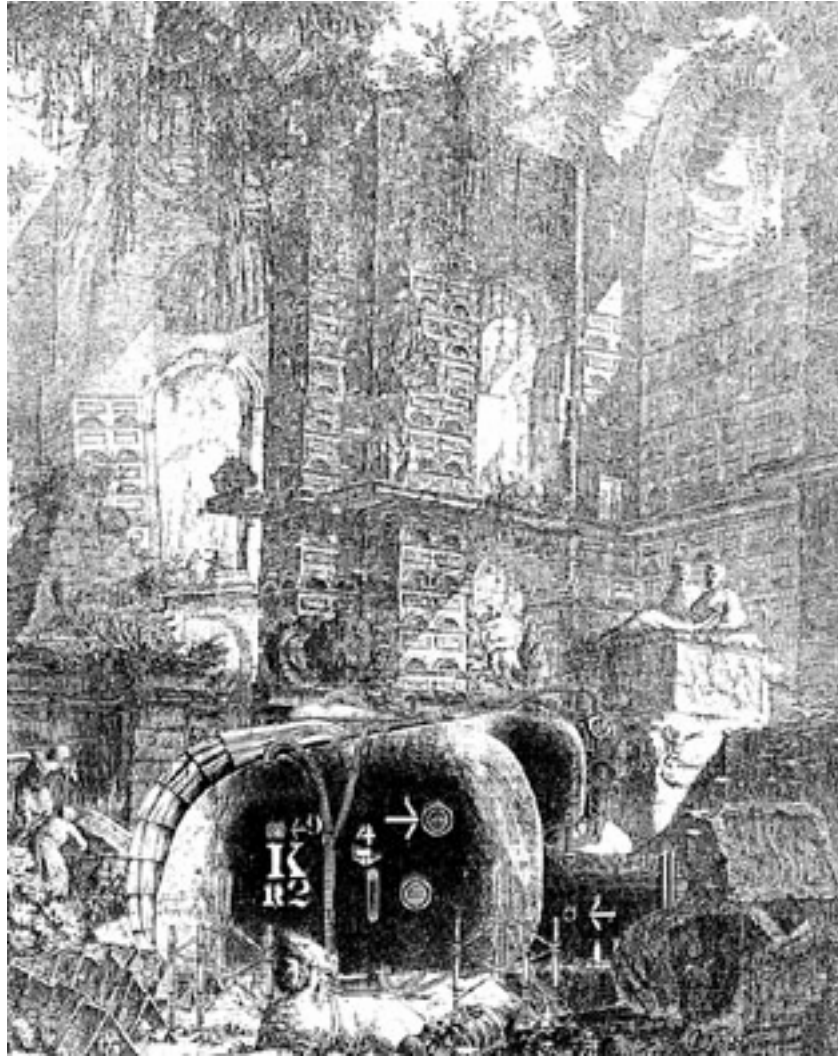
<sup>7</sup> Gaston Bachelard, *La Terre et les rêveries du repos*, Paris, Librairie José Corti, 1948, pp. 6, 95-96; conforme citado por Vidler, op. cit., p. 65.

<sup>8</sup> Vidler, introdução a *The Architectural Uncanny*, op. cit., p. 5. Em seu estudo sobre a casa no século XX, Blanca Lleó situa as contribuições de Archigram como “nostalgias de futuro”. Ver Blanca Lleó, *Sueño de habitar*, Barcelona, Fundación Caja de Arquitectos, Col. Arquítesis n. 3, 1998, p. 180.

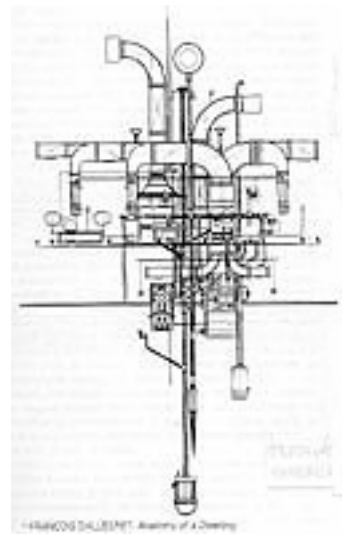
<sup>9</sup> Vidler, op. cit., p. 7.

<sup>10</sup> Fustel de Coulanges, *La Ciudad Antigua*, Barcelona, Editorial Iberia, 1979, p. 35 e p. 40.





1. David Greene, *Living-pod, After Piranesi*, gravura, 1965.



2. François Dallegret, *Anatomy of a Dwelling*, 1965.

Em uma sociedade de massas, o problema principal não é que a casa - continente - se modifique, e possa ser até prescindível, como sugere Banham em seu artigo; mas que seu conteúdo seja percebido como igual, e ao mesmo tempo como transformado: de lugar de proteção, conforto e intimidade, a lugar de total exposição; de lugar da distinção entre esfera pública e esfera privada, a âmbito que justamente torna problemática a definição destas duas esferas.

Archigram estava bastante ciente desta transformação. “*As casas de hoje são pouco mais que um lugar para dormir próximo ao carro próprio*”, anota Michael Webb, citando a George Bernard Shaw.<sup>11</sup> De certa forma a cápsula já envolvia a questão da mobilidade, assim como toda a discussão sobre a arquitetura descartável na obra de Archigram tomava a forma de produzir e consumir o carro como referência. *Drive-in Housing*, principalmente na versão produzida por Webb em parceria com David Greene, propõe a incorporação de algo do significado que estaria por trás “destes santuários da nossa sociedade mecanizada, como cinemas drive-in, casas móveis, quinquilharias eletrônicas, carros que se transformam em botes ou caravanas, portas de supermercado que se abrem quando você se aproxima, trailers *U-haul*, etc.”.<sup>12</sup>

Porém, mais além da obsessão por transferir os princípios da indústria dos transportes à produção da casa, Archigram logo buscou explorar esta transformação através de projetos que incorporassem diretamente a questão da mobilidade; casas concebidas para adequar-se aos novos nômades da gasolina, produzidos pelo que McLuhan havia chamado versão automobilística de civilização, em que o carro havia “reconfigurado todos os espaços que unem e separam os homens”.<sup>13</sup>

Essa casa identificada com um mínimo vital, e mínimas posses, é a promessa máxima de mobilidade. “Com o perdão do mestre [Le Corbusier], a casa é uma máquina para carregar consigo, a cidade uma máquina na qual conectar-se,”<sup>14</sup> justificava David Greene esta arquitetura, não por acaso desenvolvida por Greene após sua mudança para Estados Unidos, onde estava atuando como professor visitante em Blacksburg, Virginia.

### **‘Dirija com cuidado, pareça rápido’:<sup>15</sup> a cultura das caravanas**

As primeiras referências para estas arquiteturas móveis de Archigram viriam do mundo dos trailers e das caravanas, como artefatos próximos a casa pré-fabricada. Para a retórica do modernismo progressista, invocar o carro como questionamento de uma monumentalidade tradicional e obsoleta não era de modo algum uma estratégia nova. O

---

<sup>11</sup> Michael Webb, *The Notion of Motion*, em Dennis Crompton (ed.), *Concerning Archigram*, Londres, Archigram Archives, 1999, p. 103.

<sup>12</sup> Michael Webb e David Greene, *Drive-in Housing*, *Architectural Design*, novembro de 1966, p. 573.

<sup>13</sup> Marshall McLuhan, *El Coche, la novia mecánica*, em *Comprender los medios de comunicación*, op. cit., p. 234.

<sup>14</sup> David Greene, *Living-Pod*, *Architectural Design*, novembro de 1966, pp. 570.

<sup>15</sup> Do folclore do *Airstream: Drive slowly, appear quickly*. Burkhart e Hunt, op. cit., p. 17.

pretendido noivado com a máquina das vanguardas européias passa tanto por Marinetti e seu elogio do automóvel veloz quanto pela *Casa Citrohan* de Le Corbusier e pelas páginas de *Vers une Architecture*. A *Maison Voisin* (arquitetos Noël e Patout) que Le Corbusier publicou no segundo número de *L'Esprit nouveau* era - ainda que talvez demasiado literalmente -, uma casa sobre rodas, assim como a *Villa Nomade* de Raymond Roussel, produzida em 1926.<sup>16</sup>

Por outro lado, a indústria americana do trailer, a princípio de alto risco, porém favorecida pelas novas estradas de costa a costa, havia logrado estabelecer certos protótipos mesmo antes da guerra: o *Aerocar* desenhado por Glenn Curtiss (1919-1928, carregado pelo Ford Model-T), o modelo *Road Chief* de William Bowlus (1935), que logo serviria de base ao *Airstream Clipper* (1936) e seu sucessor, o famoso *Airstream Land Yatch* de Wally Byam.<sup>17</sup>

Como Raymond Wilson colocou em seu artigo sobre o tema da habitação móvel, quase contemporâneo às experimentações de Archigram e publicado em *Architectural Design*:

“Sem dúvida a mobilidade, de qualquer natureza, empreendida por uma pessoa como resultado de livre escolha, pode livrá-la de muitas das pressões e tensões cotidianas, pode abrir-lhe novos horizontes, pode estender suas área de afinidade, pode estimular a nostalgia e devolvê-la à natureza, pode até mesmo ajudá-la a escapar. Pelo menos, essa pessoa pode escapar com conforto”.<sup>18</sup>

De um ponto de vista estritamente pragmático, que Archigram também levou em consideração, o problema de todo equipamento móvel é até quanto - em peso e volume - se pode carregar pelo método de transporte escolhido (no lazer ou na guerra). Aliás, esse pragmatismo também estava por trás dos raciocínios de Buckminster Fuller desde a série Dymaxion (casa e carro), e sua reconversão da máxima funcionalista *‘less is more’* em *‘more for less’*.<sup>19</sup> E, como “escapar com conforto” podia valer tanto para o lazer quanto para a guerra, em 1954 Fuller recebeu uma encomenda do Corpo de Infantaria da Marinha dos Estados Unidos para estudar um refúgio móvel destinado à frente de batalha. Em plena guerra fria, entre vários estudos desenvolvidos em universidades americanas, Fuller chegou a um refúgio de papel o de 4,60 metros de diâmetro e capacidade para seis homens. Essa foi a chamada casa *Kleenex*, que pesava três vezes menos que uma tenda e não custava então mais de dez dólares, podendo portanto ser facilmente carregada e descartada após o uso.<sup>20</sup>

---

<sup>16</sup> Philippe Duboy, *L'Esprit nouveau: la villa nomade de Raymond Roussel*, *L'Architecture d'Aujourd'hui*, n. 328, junho de 2000, pp. 72-75.

<sup>17</sup> Sobre a evolução do desenho do trailer ver Burkhart e Hunt, *Evolution of form, 1900-1945*, em *Airstream. The history of the land yacht*, op. cit., pp. 52-81.

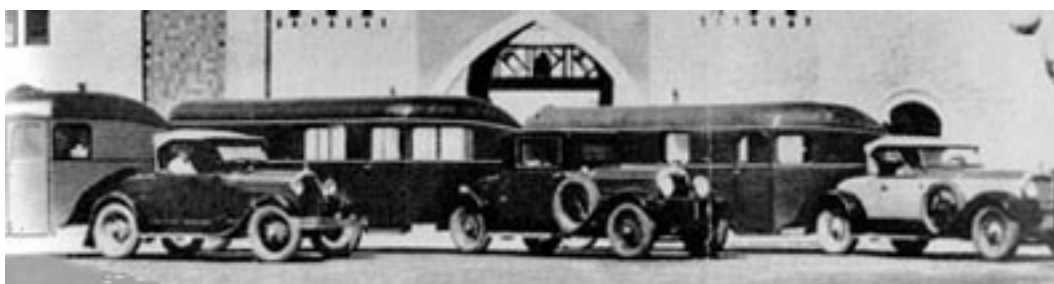
<sup>18</sup> Raymond Wilson, *Mobility*, *Architectural Design*, maio de 1967, p. 218.

<sup>19</sup> Martin Pawley, *Design heroes. Buckminster Fuller*. Londres, Grafton, 1992, p. 122.

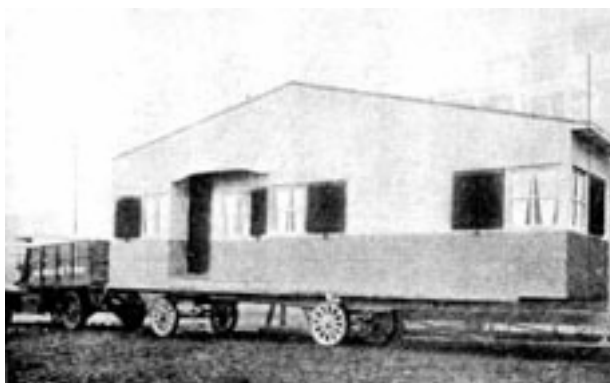
<sup>20</sup> John McHale, *R. Buckminster Fuller*, México, Editorial Hermes, 1966, pp. 32-33.



3. Glenn Curtiss, primeiro trailer-tenda, 1921.



4. Glenn Curtiss, Aerocar, frota completa em 1929.



5. Noël e Patout, Maison Voisin, 1925.



6. Wally Byam, Airstream, publicidade de 1960.



Destas primeiras casas para levar a reboque, as investigações de Archigram herdaram o espírito entre pragmático e escapista. Nelas se encontra a possibilidade de ir a qualquer parte, e ao mesmo tempo, nunca obrigar-se a sair de casa. Embora um setor da clientela da indústria do trailer, principalmente no caso dos Estados Unidos, não buscasse a segunda casa mas a única possível,<sup>21</sup> a propaganda da casa sobre rodas sempre reforçou esse ideal do conforto burguês em qualquer latitude, em qualquer canto do planeta que se pudesse ver pela lente de uma câmera Kodak. “Colocar todo o grande e vasto mundo à porta de sua casa, para você que sonha com viajar com todos os confortos do lar”, prometia em 1962 o criador do *Airstream*. Mesmo a matéria publicada sobre a *Villa Nomade* de Roussel, tão cedo como em 1926, divisava as rotas européias invadidas por tais casas nômades, “ressuscitando de uma forma luxuosa, e para o prazer de seus ocupantes” o modo de vida perdido dos ciganos errantes, “amantes impenitentes da natureza, do ar livre e da liberdade sem entraves sob o céu”.<sup>22</sup>

O carro Dymaxion (1933-34) que Fuller desenvolveu com Starling Burgess, desenhista naval, estava concebido com o mesmo tipo de desenho aerodinâmico (*streamlined*) do *Airstream* de Byam e do *Aerocar* de Bowlus, quem vinha do ramo de desenho de aviões.<sup>23</sup> Ao contrário da *Maison Voisin* de *L'Esprit Nouveau*, nos primeiros trailers americanos a casa móvel encontra uma forma própria, a partir do conceito eminentemente funcional de um “pacote autônomo”<sup>24</sup> de habitabilidade, que também sustentava todas as investigações de Fuller, mas agregando a busca por um desenho evocativo do movimento e da velocidade. Wally Byam batizou assim seu *Airstream* porque “rodava pela estrada como uma corrente de ar”.<sup>25</sup> Logo organizou imensas caravanas, de Estados Unidos a México, Canadá ou África, em que cada ano centenas de famílias se reuniam, para com seus trailers idênticos, formar imensas cidades de lata sobre algum deserto, talvez por uma única noite.

### **Free Time Node e Airhab**

A este espírito Ron Herron se refere em seu *Free Time Node* (com Barry Snowden, 1966-67),<sup>26</sup> em que vários trailers *Airstream*, ou similares, aparecem integrados a sua colagem *Trailer Cage*. Este projeto foi publicado por primeira vez no mesmo magazine

---

<sup>21</sup> Casas para trabalhadores nas colheitas de algodão, ou operários migrando de um trabalho a outro, durante a grade depressão; ao final dos anos trinta, usados por vendedores ambulantes de Kelvinator, RCA ou máquinas Singer como showroom ambulante. Ver Burkhart e Hunt, op. cit., pp. 25-31.

<sup>22</sup> Tourisme Précursor. La Villa Nomade, em *L'Illustration*, 27 de fevereiro de 1926; página reproduzida em Duboy, op. cit., p. 75.

<sup>23</sup> William Hawley Bowlus, supervisionou a construção do *Spirit of Saint Louis* (1927), avião em que Charles Lindbergh cruzou o Atlântico. Burkhart e Hunt, op. cit., p. 64.

<sup>24</sup> *Autonomous living package*, cf. Raymond Wilson, op. cit., p. 220.

<sup>25</sup> Burkhart e Hunt, op. cit., p. 34.

<sup>26</sup> Publicado por primeira vez no Magazine *Archigram*, n. 7, dezembro de 1966.

*Archigram* número 7 em que *Archigram* oferecia uma megaestrutura para recortar e armar. Com relação aos primeiros cinco números da revista, as seguintes edições, de *Archigram* 6 em 1965 a *Archigram* 9 em 1970, mostram uma série de projetos que insistem no caminho da fragmentação das cápsulas em sistemas de pequenos elementos pré-fabricados, das arquiteturas móveis, dos artefatos e dispositivos técnicos para carregar consigo.

O projeto para o *Free Time Node* de Ron Herron explorava o tema da utilização do tempo livre em uma sociedade crescentemente motorizada, em que o carro havia assumido um papel primordial, tanto como motor da economia, quanto como objeto de desejo e veículo de lazer. Como havia colocado Paul Goodman em ‘The Freedom to Go’, o modelo fordista e o excedente crônico de produção fizeram do carro a cota fixa de participação do homem comum em uma economia de consumo superabundante: “Em dias de folga ensolarados, o trabalhador gastará longas horas ‘consertando o carro’ - esta é sua liberdade de Ir, ainda que de fato não tenha nenhum lugar para ir, além de estacionar do lado de fora do cinema.”<sup>27</sup>

A partir do conceito *plug-in*, em seu projeto para o *Free Time Node* Herron propunha uma estrutura em diversos níveis que estava preparada para receber estas casas sobre rodas, como uma espécie de ancoradouro para trailers. As redes de água e eletricidade são acessíveis através das colunas de sustentação desta estrutura, e os espaços utilizáveis passíveis de ser ampliados mediante estruturas infláveis disponíveis. Membranas e estruturas pneumáticas também eram empregadas para constituir os espaços acessórios, destinados a depósitos e atividades complementárias: lazer, esportes, teatro, feira de diversões, etc. Seguindo as idéias anteriores de *Archigram* com relação à metamorfose e indeterminação, essa arquitetura baseada em estruturas leves, materiais relativamente precários e facilmente substituíveis - o plástico das membranas e o alumínio dos trailers -, e sobretudo elementos seriais, fornecidos industrialmente, propunha questionar a noção de zoneamento do planejamento funcional com a criação destas *zonas livres*, menos hierarquizadas e mais permissivas. Conforme perguntava o editorial do magazine *Archigram* número 7: “carros, casas, locais de trabalho, locais de diversão, estruturas, paredes, não-paredes: eles não são determinados como artefatos, então por que deveriam ser determinados como zonas, símbolos ou partes de uma hierarquia?”<sup>28</sup>

Neste número se publica o *Free Time Node* de Herron, e também a última versão de *Plug-in City* (*Plug-in City* em Paddington), a qual já se fez anteriores referências.<sup>29</sup> Assim como o projeto de Cook, a investigação de Herron conserva uma idéia básica da megaestrutura, ou seja, a proposição de um marco geral de referência para os elementos móveis como os trailers, ou flexíveis como os espaços infláveis, que oferecesse não apenas um suporte em termos infra-estruturais, mas que garantisse um grau mínimo de

<sup>27</sup> Paul Goodman, *The Freedom to Go*, *Liberation*, janeiro de 1959; reproduzido em Paul Goodman, *Growing Up Absurd*, New York, Vintage Books, 1960, pp. 255- 256.

<sup>28</sup> Peter Cook, *A very straight description*, Magazine *Archigram* n. 7, op. cit., s/p.

<sup>29</sup> Ver capítulo 1.2.3.

ordenação formal. Ambos projetos, *Plug-in City* em Paddington e *Free Time Node*, exploram como estratégia a progressiva

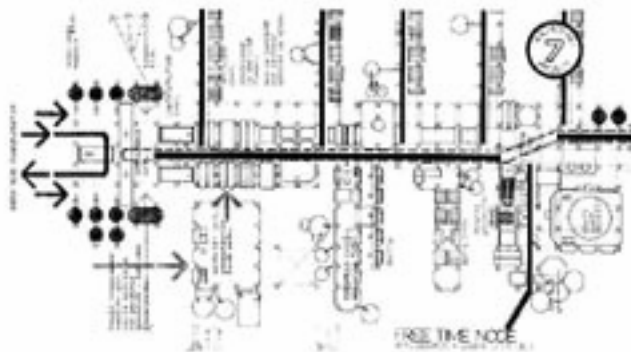


7. Ron Herron, Free Time Node, 1967. Colagem.



8. Ron Herron, Airhab Village, 1967. Colagem.

9. Magazine *Archigram* n.8, abril de 1968. Envelope de capa (26,5 x 15,5 cm) com a ilustração Moment Village.



10. Ron Herron e Barry Snowden, Free Time Node, planta, 1967.

disseminação de um novo padrão de ocupação sobre territórios existentes, pouco consolidados ou carentes de equipamentos, embora tampouco esteja claro do ponto de vista projetual como seria essa relação, tomada em grande parte como também indeterminada.

O mesmo tipo de versão tribal para o nomadismo tecnológico que era explorada no *Free Time Node* estava por trás de outro invento de Ron Herron, seu *Airhab*<sup>30</sup> de 1967:

“Um dos elementos que investiguei como parte do projeto *Control and Choice*, mas também separadamente, era uma coisa chamada *Airhab*. Isso era uma espécie de *service trailer* que você podia puxar com um carro; era em parte banheiro, em parte cozinha ou área de cozinhar, em parte condicionador de ar, e por aí. Você também podia agregar a isto uma ampliação espacial inflável, para camping ou viagem. Em *Control and Choice*, o *Airhab* era um quarto ou estúdio, e um espaço de fim de semana que poderia ser rebocado ao campo, reunindo-se com outros usuários do *Airhab*.”<sup>31</sup>

A casa, ou parte dela, podia ser levada de passeio ao campo; as fronteiras entre exterior e interior, que competia à arquitetura estabelecer, tornam-se efêmeras, com o reconhecimento de uma relação entre o público e o privado que já não é fixa. Espaço satélite em *Control and Choice*, a estrutura inflável de Herron adquiria independência com esse pequeno aparato técnico que era o *Airhab*, e que podia ser carregado por qualquer carro. Livremente reagrupados, formariam o que Archigram chamou *Moment-village*, referindo-se a estes projetos sugeridos por um desenvolvimento das idéias de nomadismo, do interesse por situações temporárias de ocupação e formas de organização espacial menos restritivas, e sua relação implícita com a noção de “cidade anárquica, ou de que o conceito de *lugar* existe somente na mente.”<sup>32</sup>

### **Cultura *drive-in***

O conceito que serve de base ao *Airhab* de Herron retrocede ao argumento de Banham em ‘A Home is not a House’ (1965), quanto à tendência da casa em converter-se em envelope indiferenciado, qualificado apenas pela disponibilidade de serviços.<sup>33</sup> Banham encontrava aqui a consequência natural da tradição americana de pragmatismo e ênfase no serviço prestado por um espaço, e sua predisposição a absorver sem complexos a invasão mecânica da casa. O carro era sem dúvida um elemento importante na tradição ambiental americana, que para um europeu como Banham, parecia constituir uma espécie

<sup>30</sup> Ron Herron, *Airhab*, ver Archigram Group, *Control and Choice*, exposto por primeira vez em Paris, Biennale des Jeunesses, 1967.

<sup>31</sup> Ron Herron, em *The Visions of Ron Herron*, com textos de Reyner Banham, Londres, Academy Editions, 1994, p. 45.

<sup>32</sup> The Nomad, Magazine *Archigram* n. 8, abril de 1968, s/p.

<sup>33</sup> Reyner Banham, op. cit., pp. 56-60.

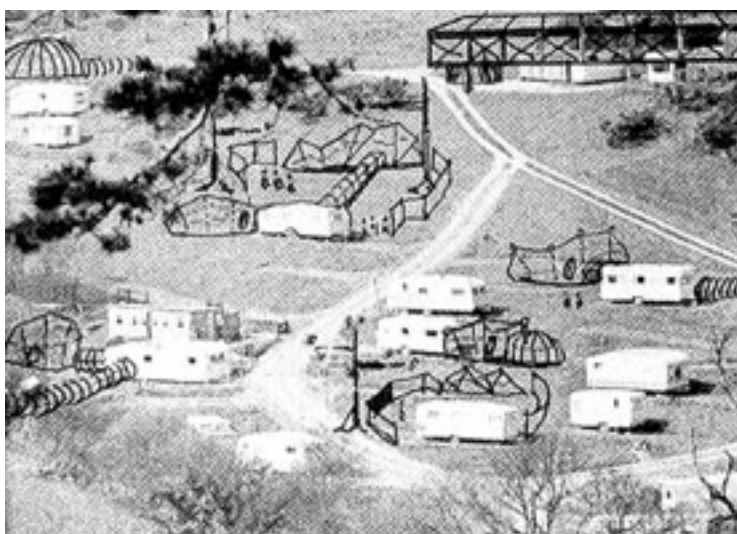
de desafio à arquitetura de edifícios.



11. Reunião de usuários do trailer Airstream, costa da Flórida, Estados Unidos, 1960.



12. Peter Cook, página do magazine *Archigram* n. 8, abril de 1968.



13. Ron Herron, Airhab Village, colagem, 1967.

Assim como Archigram, Banham vê os cinemas *drive-in* como os espaços populares representativos dessa modificação, e desta nação que parece totalmente familiarizada com os componentes mecânicos estranhos à tradição arquitetônica. No caso do *drive in movie house*, “somente a palavra casa é inadequada”, já que não se trata de nada mais que “um pedaço de terreno onde a companhia operadora providencia imagens e sons, e o resto da situação vem sobre rodas. Você também traz Coca-cola, biscoitos, Kleenex, Chesterfields, roupa extra, sapatos, a pílula e tudo mais que eles não tenham em Radio City.”<sup>34</sup>

E ali nos Estados Unidos, Banham faz o registro da impressão que lhe produz esta civilização em que o carro parece já estar fazendo o papel de “pacote autônomo”, e competindo com a arquitetura de edifícios.

“Eu estava em pé com água até o pescoço, fazendo filmes caseiros (eu peguei este truque da NASA de carregar *hardware* custosos em ambientes hostis) na praia do Campus em Southern Illinois. Esta praia combina o *outdoor* e a limpeza em uma maneira altamente americana - cenograficamente é o *ole swimmin' hole* na tradição de Huckleberry Finn, porém convenientemente policiada (por salva-vidas estudantes de segundo ano sentados em cadeiras Eames sobre postos dentro d'água), e também clorada. De onde eu estava, podia ver não apenas *barbacues* e *picnics* familiares imensamente elaborados, em progresso sobre a areia esterilizada, mas também, através e acima das árvores, o trançado de cestaria de um dos domos experimentais de Buckminster Fuller. E então me dei conta, de que se a velha Natureza suja pudesse ser mantida baixo o grau adequado de controle (sexo dentro, *Streptococcus* fora) por outras maneiras, os Estados Unidos estariam contentes de livrar-se de todo da arquitetura e dos edifícios.”<sup>35</sup>

Conforme argumenta Banham, a casa de Philip Johnson em New Canaan poderia ser interpretada como expoente máximo desta aspiração ao invólucro insubstancial; a casa, ou não-casa, absolutamente permeável, afinal redutível a um mínimo de componentes fixos: a base, e a unidade formada pela lareira e o banheiro. “Esta ‘casa’ é pouco mais que um núcleo de serviços em um espaço infinito, ou alternativamente, um pórtico isolado vigiando em todas as direções o Grande Lá Fora.”<sup>36</sup>

Em ‘After the Modern House’, texto de 1957 baseado em uma conferência dada em 1952, George Nelson fazia observações no mesmo sentido à respeito do pragmatismo americano. Embora neste texto Nelson não reconheça que o carro possa ser comparável a arquitetura da casa, suas observações finais indicam que sim.

“O que vem depois da casa moderna, eu sugiro, não é a casa no sentido familiar, mas um contentor espacial, uma casca exatamente engenhada e manufaturada provendo um espaço condicionado para servir os requisitos dos ocupantes. Por ‘condicionada’ quero dizer aquecida, refrigerada, ventilada, umidificada,

<sup>34</sup> Reyner Banham, op. cit., p. 59.

<sup>35</sup> Idem, p. 57.

<sup>36</sup> Idem, p. 60.



desumidificada, iluminada naturalmente, iluminada artificialmente, tratada acusticamente e uma porção de outras coisas. Isso pode parecer complicado mas o *know-how* e as técnicas existem. O interior desta casca poderia ser arranjado com completa liberdade, já que todas as divisões seriam leves e móveis.<sup>37</sup>

Segundo Nelson, as idéias desenvolvidas neste texto eram uma “tentativa de colaborar com Buckminster Fuller.” Tanto Johnson como Fuller se dedicaram ao desenho de envolventes que contariam com o suporte mecânico para realizar o papel de mediação com relação à natureza que antes cabia à fachada e à cobertura; ambos pensaram em casas que incorporavam um saber técnico desenvolvido fora do campo da arquitetura, do qual parecia depender crescentemente a nova noção de conforto doméstico.

Como lidar com esses novos membros da casa, cada vez mais numerosos e complexos, que vem de contextos alheios à arquitetura, e que em última análise são definidos por um conhecimento não arquitetônico? Se na tradição pragmática que Banham e Nelson identificavam, a parte mecânica da casa em tese tornaria dispensável a parte física, de modo que o resultado último da casa artificialmente condicionada seria a desmaterialização de sua envolvente, já na lição da estética do consumo, que o carro demonstrava, se tratava de colocar “carne sobre o esqueleto”.<sup>38</sup>

Tomar o carro como paradigma, ao mesmo tempo que significava para a arquitetura o desafio de aceitar o incremento tecnológico e inserir-se na nova realidade da produção em massa, e, teoricamente, libertá-la de uma relação fixa com o sítio e a natureza, também representava uma espécie de limitação quanto a seu papel tradicional. Para o raciocínio que reduz a casa a duas variáveis, máquina e envolvente, a função do envoltório é simbólica e formal; tanto o plástico quanto o vidro são ineficazes como mediadores entre homem e natureza, em ambos os casos quem condiciona essas casas são as máquinas.

### **Carro e estilo: o *streamlining***

O carro havia sido o objeto desenhado que permitia com mais facilidade essa separação entre maquinário e aparência, e Archigram estava ciente disso. “Chevrolet produz dezessete opções de carroceria para cinco motores diferentes”, recordava Warren Chalk em ‘Housing as a consumer product’.<sup>39</sup> De fato, a variação destas carrocerias havia sido a primeira grande solução da indústria para acomodar a rigidez do modelo fordista à necessidade de oferecer de forma efetiva aquilo que implicitamente toda a sociedade de consumo prometia: a variedade de escolha, a possibilidade de diferenciação através do consumo, e o estilo ao alcance de todos.

---

<sup>37</sup> George Nelson, *After the modern house* (1952), em *Problems of Design*, New York, Whitney Library of Design, 1957, p. 139.

<sup>38</sup> Frase de Raymond Loewy, designer americano. Stephen Bayley, *Creando Estilo - Norteamérica en los años treinta*, *Guía Conran del Diseño*, Madrid, Alianza, 1992, p. 53.

<sup>39</sup> Ver capítulo 1.1.3.

O surgimento do *streamlining* (ou estilo aerodinâmico), como veia estilística tipicamente americana, esteve desde o princípio contaminado por este elemento de realismo comercial. Em oposição à geometria da Bauhaus, produziu uma espécie de versão apelativa da estética da máquina, igualmente evocativa de velocidade, progresso, tecnologia, porém de uma forma mais obviamente compreensível, e sem o discurso da recusa ao ornamento e da fidelidade à função. A forma de lágrima, a unificação visual das partes, a idéia de uma cobertura suave para um maquinário complexo, a ênfase na horizontalidade e a intenção de criar um estilo futurista eram traços comuns aos desenhos de locomotivas que produziram, de forma independente, vários conhecidos *designers* americanos dos anos trinta, como Henry Dreyfuss, Norman Bel Geddes e Raymond Loewy.<sup>40</sup>

E naturalmente, esta parte até certo ponto condenada da estética da máquina (Geddes e Loewy, pelo menos, dificilmente poderiam afirmar, como Mies, que preferiam ser “bons” a ser “interessantes”<sup>41</sup>) informou o desenho do carro, e também a evolução da forma do trailer, dos primeiros modelos de Bowler ao desenho do Airstream. Edgar Kaufmann, em um artigo publicado em *The Architectural Review* no ano de 1948 abordava o tema do “estilo aerodinâmico”, que se chamava *Borax* no jargão da época. Segundo Kaufmann, no *borax* a velocidade era traduzida de forma direta, como uma espécie de aplicação da tática do ‘*speed whiskers*’ dos quadrinhos, essas vírgulas repetidas com certo ritmo que indique o movimento.<sup>42</sup> Essa estética típica do consumo, desenvolvida principalmente no mundo do transporte, invadiu a área dos eletrodomésticos e demais objetos e contribuiu para a difusão dos materiais plásticos, que se adaptavam com perfeição às curvas dos desenhos aerodinâmicos.

O caso de Loewy, cuja prática profissional está identificada com o que pejorativamente se chama *styling*, mas ao mesmo tempo produziu os símbolos e imagens da América de meados do século, é o melhor exemplo desse novo papel do desenho do objeto industrial. Considerando o período de expansão fordista e de imperialismo americano, esses objetos tendem a colonizar o cenário mundial, e o parágrafo seguinte serve não apenas ao norte-americano médio mas, com eventuais variações de marca, ao homem urbano nas sociedades industrializadas ocidentais:

“Houve um momento durante os anos quarenta e cinquenta em que o norte-americano médio podia passar todo o dia rodeado de produtos modernizados por Loewy; o aparelho de barbear Schick, o tubo de pasta de dentes Pepsodent, o carro Studebaker, o pacote de cigarros Lucky Strike, as máquinas de Coca-Cola

---

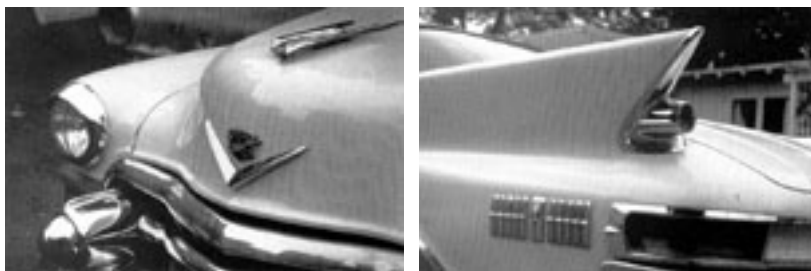
<sup>40</sup> Ver: Martin Eidelberg, *Streamlined Modern*, em M. Eidelberg (ed.), *Design 1935-1965. What Modern Was?* New York, Le Musée des Arts Decoratifs de Montréal, Harry Abrams Publishers, 1991, pp. 72-75.

<sup>41</sup> Alfred Barr, quando na direção do Museu de Arte Moderna de New York promoveu, com Philip Johnson, a exposição *Machine Art* (1934) que se propunha a condenar o estilo aerodinâmico por sua ênfase no artifício, e reivindicar a beleza dos produtos industriais puros. Ver Bayley, op. cit., p. 55.

<sup>42</sup> Idem, p. 88.

e, ao final da jornada, a lata de cerveja Carling Black Label.’<sup>43</sup>

Acusado de promover um desenho que mais dissimulava que revelava as funções da máquina, Loewy contestava com a imagem de Betty Grable, cujos “rins e fígado deveriam ser sem dúvida adoráveis, porém seria melhor tê-los com pele que sem”.<sup>44</sup> Ainda que esse tipo de expressionismo suave da máquina, que também estava nos quadrinhos de ficção científica, naturalmente atraísse Archigram, não necessariamente os projetos do grupo incorporaram apenas a versão glamurosa da máquina, destinada a tornar apetitoso o produto. No caso do *Living-pod*, o que se explora como tema de desenho é também o contraste entre o “exterior apetitoso” e o complexo organismo mecânico que o anima.



14. *Borax*: Chrysler New Yorker, 1950; Cadillac, 1953.

### O *Living-pod*: fígado e rins

O *pod* é o resultado da consideração da casa como estrutura móvel, independente de qualquer localização particular. Como se indica na apresentação do projeto, o trailer seria o paradigma (“Paradigma: casa trailer, ‘prefabs’, etc.”),<sup>45</sup> para esta estrutura concebida a partir de duas classes de componentes: um envoltório contínuo, e um conjunto fragmentado de máquinas agregadas. Estes componentes estão pensados como potencialmente adequados à produção em série, e como elementos especificáveis à conveniência do consumidor: o invólucro exterior executado em plástico reforçado (GRP, resina de polyester reforçada com fibra de vidro, utilizada em barcos); o maquinário composto de elementos exteriores de sustentação com relação ao solo (quatro conjuntos de pés automáticos), sistemas de condicionamento de ar, sistemas hidráulicos, e outros equipamentos como *‘food machine’* e *‘teaching machine’*, que poderiam ser carregados de um lado a outro. Além de planos e cortes, o projeto de Greene para o *Living-pod* incluía um modelo construído em gesso sobre armadura de arame (80 x 80 x 50 cm), com componentes em metal e plástico, que foi enviado aos demais membros do grupo para que fosse apresentado em Folkestone, em junho de

<sup>43</sup> Bayley, op. cit., p. 261.

<sup>44</sup> Citado em Burkhart e Hunt, op. cit., p. 51.

<sup>45</sup> David Greene, *Living-Pod*, *Architectural Design*, novembro de 1966, pp. 570-2; Ver também magazine *Archigram* n. 7, 1966; características do modelo cf. Archigram Archives.

1966.

Com o tema da cápsula, Archigram já havia tomado as transformações na produção e no consumo do automóvel como processos paradigmáticos para a sociedade em geral, e também para a vivenda. O interesse de Archigram como grupo pelo nomadismo implícito na versão automobilística de civilização, as formas plásticas do *pod*, sua concepção partida entre carroceria e máquina, a escolha de um material leve e totalmente industrial, permitem considerá-lo uma abordagem fronteira entre espaço para viver e meio para circular, talvez questionando este limite. Embora também cindido entre parte mecânica e envolvente, o *pod* em parte se diferencia do argumento de Banham e da filosofia de desenho do automóvel. É uma oposição à casa de Johnson em New Canaan, como o exemplo limite que coloca Banham de desmaterialização da casa em consequência da primazia da técnica, que se reflete na transparência total, porque suas formas plásticas e opacas, seu interior de caverna artificial da era atômica, com pisos brandos e mobiliários infláveis, não são incompatíveis com a escuridão e o segredo.

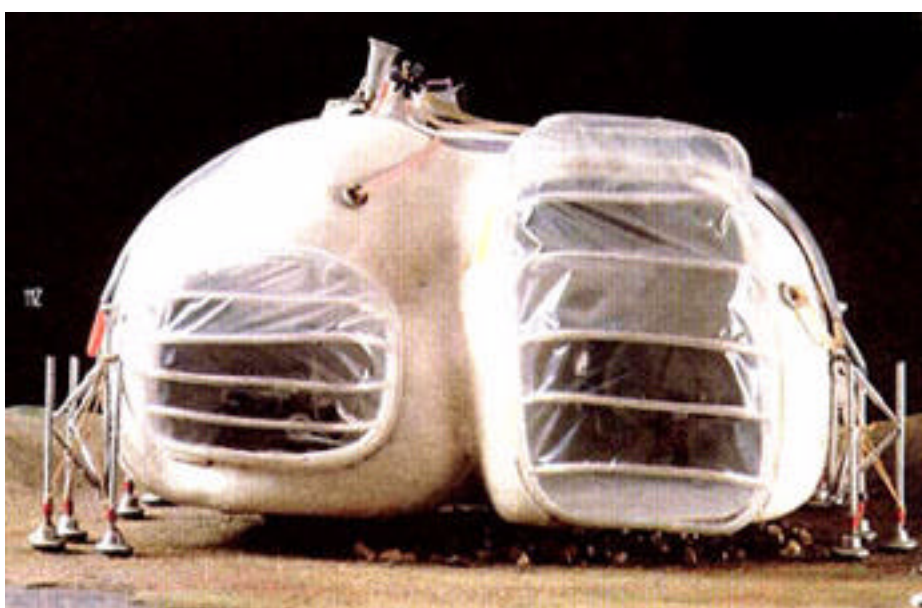
Embora também sendo máquina para levar consigo, com relação à tradição da casa móvel americana produzida em série - como trailers e caravanas que bebem no desenho do carro -, o que o *pod* tem de estranho (pensando no sentido enfocado por Vidler em *The Architectural Uncanny*), é justamente sua forma desinibida de exibir “fígado e rins”. No *Living-pod* estão conjugados aspectos dos projetos anteriores de Greene. Por um lado, o fascínio pelos produtos e imagens da indústria aeroespacial, que justificava por exemplo seu projeto de uma “máquina suspensa para habitação pessoal localizada em qualquer condição de latitude, altitude e gravidade”, publicado no quarto magazine *Archigram* (*Amazing Archigram*). Por outro lado demonstra seu interesse pelas vertentes formais de inclinação surrealista, e sua atração pelas formas livres e orgânicas, que havia explorado em seu projeto de graduação para uma Mesquita (Magazine *Archigram* n. 1), em um projeto para um equipamento de lazer proposto como um conjunto de borbulhas agregadas a uma estrutura metálica (*Cliffside Entertainment Stalk*), e na *Spray Plastic House*.

O resultado é um conjunto deliberadamente híbrido, que aponta para a convivência entre referências mecânicas e orgânicas que não é sublimada pela arquitetura, ao contrário, é deixada como evidente. Nem fusão completa entre organismo e máquina, nem superação de um pelo outro; antes uma exploração destes limites. Contra a precisão e a sofisticação dos sistemas tecnológicos, espaços quase primitivos, inexatamente definidos. Apesar da evidente alusão às imagens da indústria aeroespacial, o nome *Living-pod* sugere uma metáfora orgânica: *pod* significa bacia, mas também pode designar o invólucro exterior de alguns tipos de sementes; em sua forma combinada, se refere à terminação que indica coisa ou animal dotado de um certo tipo ou número de pés.<sup>46</sup> Assim, essa vivenda-bolsa ou casa-com-patas, é tanto a máquina para levar consigo, quanto a casca para esconder-se dentro.

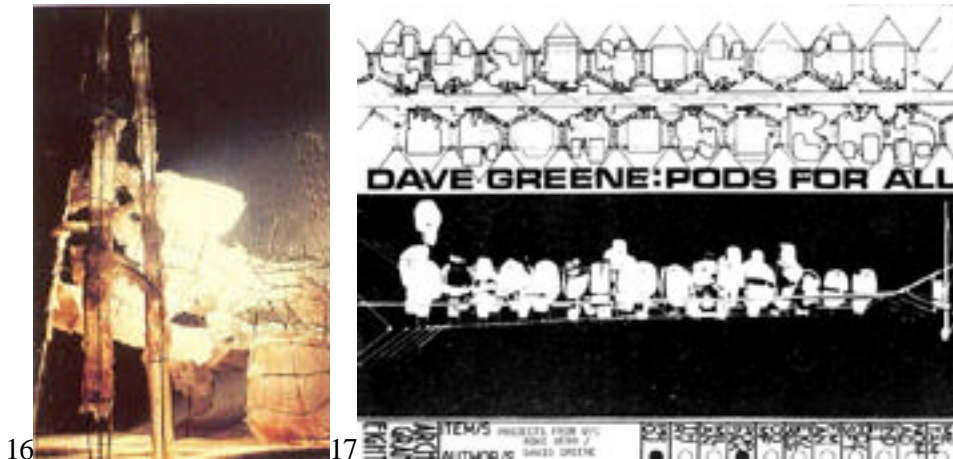
---

<sup>46</sup> Como em *arthropod*, *tripod*, etc.

Os primeiros projetos de Greene mostram uma obsessão por uma arquitetura moldada desde o interior, como a casa feita desde seu avesso. A *Spray Plastic House* (1961) estava concebida como uma sucessão de espaços orgânicos,



15. David Greene, modelo do Living-pod, 1965, 80 x 80 x 50cm.



16. David Greene, Cliffside Entertainment Stalk, modelo em fibra de vidro, 1961.

17. David Greene, Pods for all, página do magazine *Archigram* n. 8, abril de 1968.

minimamente controlados, cuja definição era mais o resultado do modo de execução que de um desenho prévio. O processo de produção desta casa consistia em tomar um bloco de poliestireno expandido, e com o total envolvimento dos futuros habitantes da casa, adultos e crianças, escavar desde o interior deste bloco o molde para a futura casa.

Em uma segunda fase, como sugere a tecnologia do principal material empregado, a casa seria soprada desde o interior por um maquinário de injeção de plástico e fibra de vidro, com o concurso de engenheiros de plástico. O cliente podia ainda decidir em que circunstâncias deve ser alterada a mistura, para que algumas superfícies sejam transparentes ou translúcidas. Finalizada a execução da casca, a terceira fase consistiria em completar a casa com as instalações elétricas e hidráulicas, os isolamentos térmicos, os acabamentos interiores, o tratamento de pisos e superfícies, etc. Por último, o bloco exterior é dissolvido, e a casa é fixada definitivamente ao chão.

O resultado final estava bastante relacionado formalmente à *Endless House* (versão 1960),<sup>47</sup> ou casa infinita, de Frederick Kiesler, embora esta fosse uma proposta para ser executada em concreto. Nesta linha, também poderiam ser referências os desenhos de Herman Finsterlin e os croquis de Mendelsohn; contudo, a justificativa de Kiesler para seu projeto indica a intenção de produzir uma arquitetura escrita pelo sujeito: “a forma da ‘casa infinita’ não é uma forma artística imaginada a partir de nada, como se pode presumir”, ao contrário, ela está deduzida de uma maneira de viver orientada à verdades fundamentais, um modo de vida que “se faz primitivo”.<sup>48</sup>

Com sua exploração da casa plástica, Greene incorporava atitudes culturais típicas dos anos sessenta, como a expectativa de ampliar a participação do indivíduo na definição de um ambiente compatível com seu modo de vida, e sobretudo a idéia de que deveria

<sup>47</sup> Kiesler desenvolveu várias versões para esse projeto de uma casa infinita; a versão de de 1960 está publicada (maquete e planta) no *Fantastic Architecture* de Conrads e Sperlich, que como visto estava entre a bibliografia apreciada por Archigram. Ver Ulrich Conrads e Hans Sperlich, *Architecture Fantastique*, Paris, Delpire, 1960, pp. 70-71.

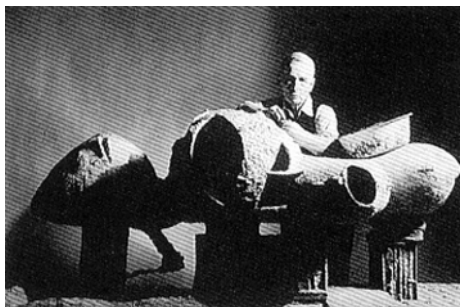
<sup>48</sup> Idem, p. 70.

haver uma autenticidade inerente aos atos espontâneos, ligados aos comportamentos instintivos. Assim, tanto a *Spray Plastic House*, como o posterior *Living-pod*, compartilhavam o ideal de uma versão atualizada em plástico de gestos tão primitivos como cavar-se um esconderijo, buscar a proteção da sombra da caverna.

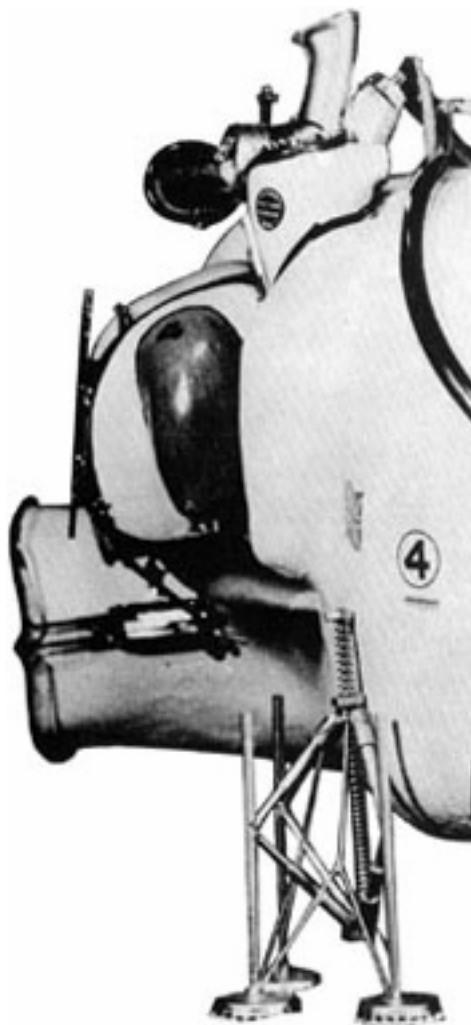
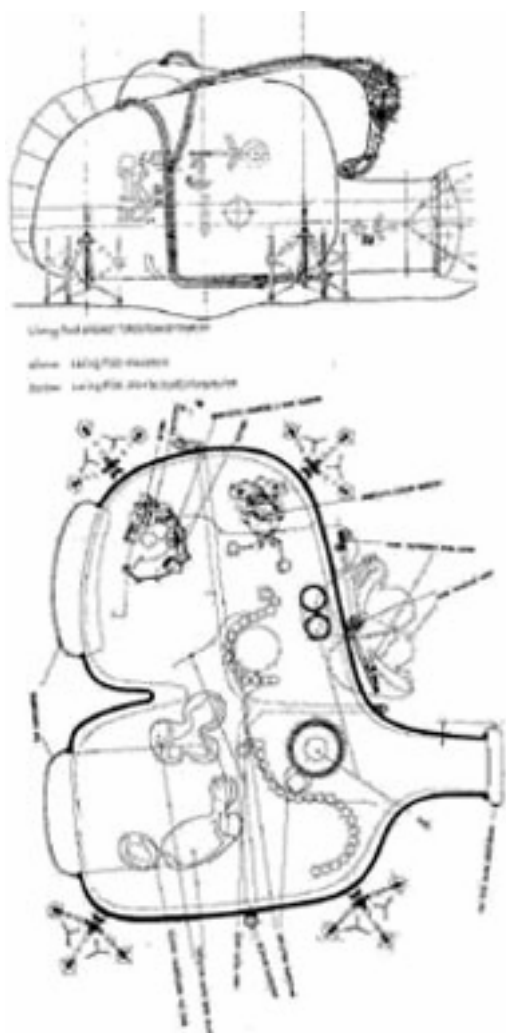
No caso de Greene, esse discurso que equaciona liberdade com espontaneidade, provavelmente tenha fontes não apenas arquitetônicas, mas literárias. Como conta Peter Cook, em 1961 “David [Greene] estava lendo os poetas *beats*; estávamos imersos em mastros *tensegrity*, *Evergreen Review* e Ornette Coleman.”<sup>49</sup> Jack

---

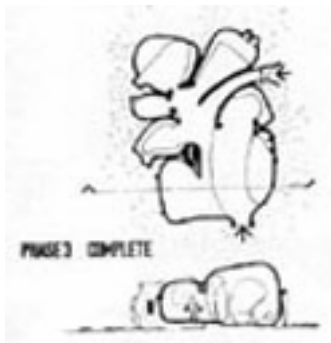
<sup>49</sup> Peter Cook, *The Beginning*, em Dennis Crompton (ed.), *Concerning Archigram*, op. cit., p. 16; ver também Peter Cook, *The Electric Decade: An Atmosphere at the AA School 1963-73*, em James Gowan (ed.), *A Continuing Experiment. Learning and Teaching at the AA*, Londres, Architectural Press, 1975, p. 138.



18. Frederick Kiesler, Endless House, 1960.



19. David Greene, Living-pod, 1965. Corte, planta e detalhe do modelo.



20. David Greene, Spray Plastic House, 1961.



Kerouac, em um artigo publicado em *Evergreen Review* no verão de 1958, defendia uma prosa espontânea; insistia na linguagem como fluxo contínuo, livre de uma expressão seletiva, seguindo associações livres, como o movimento ilimitado do pensamento “nadando no mar do inglês sem nenhuma disciplina que não os ritmos da exalação retórica”, que pretendia correspondente a uma execução de jazz. A justificativa de Kerouac aponta o tipo de espontaneidade que pretende Greene com seu projeto para a *Spray Plastic House*, e sua correlação com o mundo infantil das satisfações diretas e básicas: “nenhuma pausa para pensar na palavra apropriada” mas a acumulação infantil de palavras “até que a satisfação seja obtida.”<sup>50</sup>

### O nomadismo para Archigram e a cultura *on the road*

“Casa em Missoula,  
 Casa em Truckee,  
 Casa em Opelusas,  
 Não há casa para mim,  
 Casa na velha Medora,  
 Casa em Wonded Knee,  
 Casa em Ogalalla,  
 Minha casa nunca vi.”

Jack Kerouac, *On the road*, 1957<sup>51</sup>

A literatura *beat* penetrou com muita força nos ambientes universitários ingleses a partir de final dos anos cinquenta, corroborada pela popularidade da música negra americana (primeiro o jazz, e depois o rock), e amparada pela disseminação da presença cultural de Estados Unidos, desde os anos de pós-guerra. A novela *On the Road* de Jack Kerouac foi publicada na Inglaterra em 1958; no mesmo ano apareceu a edição britânica da coletânea de Gene Feldman e Max Gartenberg, *The Beat Generation and The Angry Young Man*, em que apareciam autores ingleses ao lado de Kerouac, Carl Salomon, e do poema *Howl* de Allen Ginsberg.<sup>52</sup> *Evergreen Review*, que agradava aos jovens membros do futuro grupo Archigram, estava entre os produtos da imprensa americana dos cinquenta que combinavam cultura de vanguarda e dissonância política. Publicavam aos poetas *beats* e, considerando as perspectivas de uma esquerda colapsada pela guerra fria e pela onda macartista (até meados dos cinquenta), eram representativos do

<sup>50</sup> Jack Kerouac, *Essentials of Spontaneous Prose*, *Evergreen Review*, Summer 1958, pp. 72-73; conforme reproduzido em Todd Gitlin, *The Sixties. Years of hope, days of rage*, New York, Bantam Books, 1993, p. 48.

<sup>51</sup> Jack Kerouac, *On the Road*, New York, Viking Press, 1957; da edição castelhana *En el camino*, Barcelona, Anagrama, 1989, p. 303.

<sup>52</sup> Cf. Robert Hewison, *In Anger, Culture in the Cold War, 1945-60*, Londres, Weidenfeld and Nicolson, 1981, p. 183; ver também Arthur Maverick, *The Sixties. Cultural Revolution in Britain, France, Italy, and the United States*, Oxford University Press, 1998, p. 59.

tipo de oposição que se movia antes através de canais culturais que político-partidários.

A cultura *beat* e o fenômeno de sua difusão se encaixa neste marco, muitas vezes indiferente ou hostil à ação política em sentido tradicional; “America, I used to be a communist when I was a kid I’m not sorry”, havia escrito Allen Ginsberg.<sup>53</sup> Os poetas *beats* haviam herdado do existencialismo o questionamento à autoridade estabelecida; estavam concentrados na busca de autenticidade individual, na negação da racionalidade capitalista e do consumo, e condenavam frontalmente a barganha de pós-guerra pela integração ao compromisso fordista em troca da afluência aquisitiva. Assim, nos anos cinquenta, depois de vender o modelo da afluência fordista, os Estados Unidos podiam exportar poetas desaforados, inconformados com as conseqüências deste mesmo modelo.

O poema *America* de Ginsberg é um exemplo desta forma de oposição ao sistema desde o ponto de vista das restrições que este impõe ao indivíduo; dissonante com respeito à retórica oficial da guerra fria (America, modelo para ocidente, como pátria de liberdades e oportunidades infinitas, em oposição a todas as privações do leste), acerto de contas na primeira pessoa com uma America em que a afluência afinal tinha um preço: [América] “I’m sick of your insane demands”/ “America stop pushing I know what I’m doing” / “I will continue like Henry Ford my strophes are as individual as his automobiles more so they’re all different sexes.”<sup>54</sup>

Archigram não compartilhou a ira *beat* com relação à barganha da afluência, e como visto, tampouco condenava a sociedade de consumo. Não obstante, Archigram estava identificado com esse tipo de inconformismo ancorado sobre a contestação dos modos de vida, e pela reivindicação de uma autenticidade baseada na expressão da personalidade e dos desejos individuais. A crítica ao modelo tecnocrático de organização da sociedade, que se converteu em alvo de ataque dos movimentos radicais e da contracultura nos anos sessenta, era em grande medida uma tentativa de colocar outra vez a tecnologia a serviço de finalidades humanas. Quando Ginsberg diz “America, your machinery is too much for me”, se refere, mais que a todas as engrenagens mecânicas produzidas, a um conjunto de mecanismos sociais e econômicos, a uma ‘maquinaria’ que possui referentes tanto materiais como ideais. Como explica Leo Marx, a *era da maquinaria*, batizada por Thomas Carlyle em seu ensaio ‘Signs of the Times’ de 1929, era muito mais que a nova época das máquinas e sua proliferação. A ‘maquinaria’ descrita por Carlyle representava simultaneamente as novas artes industriais que utilizavam a energia motriz, a divisão sistemática do trabalho em que os trabalhadores são parte da engrenagem produtiva, e um novo tipo de organização impessoal, hierárquica e burocrática.<sup>55</sup> Daí em diante, seria cada vez maior a dificuldade para distinguir a fronteira entre a tecnologia como armação material ou mecânica, e os vastos e complexos

<sup>53</sup> Allen Ginsberg, *America*, em *Howl and other poems*, op. cit., p. 40.

<sup>54</sup> Allen Ginsberg, op. cit., respectivamente estrofes p. 39; p. 40; p. 42.

<sup>55</sup> Leo Marx, *La idea de la tecnología y el pesimismo tecnológico*, em Leo Marx e Merrit Roe Smith, *Historia y determinismo tecnológico*, Madrid, Alianza Editorial, p. 259-260.

sistemas tecnocráticos.<sup>56</sup>

Para Archigram, nomadismo e arquitetura móvel estão também dominados por esta polarização entre indivíduo e sistema tecnocrático, em que o âmbito privado emerge como cenário de interesse e campo de prova para tentativas de controle sobre a tecnologia e superação das restrições tecnocráticas. Em outras palavras, é como se a arquitetura já não pudesse voltar a desenhar as fronteiras entre um âmbito público e um âmbito privado, que de qualquer forma estavam sendo borradas, porém estivesse obcecada pelo limite, também inquietante, entre *homem e maquinaria*. A atração de Greene pela literatura *beat* - que se vê por exemplo em seu primeiro poema para *Archigram* número 1 - reforça esta maneira de entender o nomadismo que dá espaço há um certo tipo de ambigüidade com relação à civilização técnica, que reside em aceitar toda prótese mecânica, e pensar que seja possível, ao mesmo tempo, rejeitar a ordem e os ritmos que a máquina estabelece e impõe sobre esta mesma civilização.

Além do interesse por elaborações alheias à tradição arquitetônica - “qualquer nova arquitetura deverá ter suas bases não na arte mas no mundo e em todos os problemas do mundo...”<sup>57</sup> -, parece que conta aqui, para Greene, uma espécie de fidelidade generacional. Todd Gitlin, em seu estudo sobre o radicalismo político dos sessenta, no qual havia tomado parte, faz o seguinte relato auto-biográfico sobre sua geração, que vai à universidade na virada dos cinquenta para os sessenta:

“A futura Nova Esquerda lia David Riesman e C. Wright Mills e Albert Camus, e encontrou neles justificativa para o distanciamento, mas nada influenciou-me, ou à geração *baby-boom* como um todo, tanto quanto o fizeram o cinema, a música e os *comics*. Na tela grande, em posters, em magazines populares, América estava produzindo em massa imagens de juventude branca em movimento, ainda que sem ter para onde ir. O que movia os novos heróis sombrios era a famosa rebeldia sem causa, em parte porque o macartismo e a guerra fria converteram causa em anátema. Mas o verdadeiro ponto desta rebelião particular era cavar-se um caminho para a auto-definição libertadora.”<sup>58</sup>

Os relatos de Kerouac em *On the Road*, em que a estrada é o motivo central, e metáfora principal para esta busca do próprio caminho, fomentam esta classe de expectativa por mobilidade pessoal. “Estávamos todos encantados, nos dávamos conta de que deixávamos a confusão e o sem sentido atrás, e realizávamos nossa única e nobre função do momento: mover-nos” - diz um personagem de Kerouac.<sup>59</sup> Na explicação de Archigram para ‘nômade’, em *Archigram* 8, se volta a invocar o carro como paradigma para uma arquitetura aberta - o veículo que se converte em abrigo, que se converte em casa, etc. - e liberada das restrições de uma localização concreta, através da prótese mecânica: “o carro é útil ao jogo da liberdade. A implicação de que

---

<sup>56</sup> Idem, p. 273.

<sup>57</sup> David Greene, CSB 63.4, Magazine *Archigram* n. 4, maio de 1964.

<sup>58</sup> Todd Gitlin, op. cit., p. 31.

<sup>59</sup> Jack Kerouac, *On the Road*, op. cit., p. 160.

toda a superfície do planeta possa prestar igual serviço é, possivelmente, apontar para o tempo em que possamos ser todos nômades, se quisermos.”<sup>60</sup>

Dentro deste apego ao carro, como máquina fundamental da primeira metade do século, os personagens de Kerouac e seus *Cadillacs* mostram o mesmo tipo de relação de dependência simbiótica com relação à máquina: “Só o que necessitava era um volante entre as mãos e quatro rodas sobre a estrada”.<sup>61</sup> Mas embora se trate da mesma prótese, o carro, o modo de lidar com essa máquina dos personagens de Kerouac, que cruzam freneticamente Estados Unidos de costa a costa, montados em carros que literalmente destróem, não é o mesmo de Wally Beam, e até certo ponto oferecem um parâmetro distinto para a retórica tecnológica de Archigram.

### **Nomadismo como tema arquitetônico, entre progresso e nostalgia de futuro**

O dilema entre progresso e nostalgia é próprio da maneira como o nomadismo emergiu como problema na cultura da modernidade, ora percebido como busca voluntária e libertação, ora como desterro. As respostas de Archigram, como sempre, foram receptivas com respeito a outras interpretações, dentro e fora do âmbito da arquitetura, e não necessariamente apontam para um caminho único.

O *pod*, sem abandonar o mesmo impulso ao futuro da cápsula, encontra afinidade com o espírito da micro-arquitetura como dimensão imaginária e instalação precária, como casa provisória, à margem de territórios oficiais. Das arquiteturas nômades de Archigram, o *pod* é aquela que melhor expressa a tensão entre mobilidade como parte de uma tradição modernista, e como crítica latente ao modo de vida que a cultura tecnocrática buscou promover através do discurso pelo progresso. A razão desta tensão, que é o ponto de contato entre Archigram e esta outra tradição, está na nostalgia por algo que foi banido não necessariamente pela produção em massa, mas deslocado pela aliança racionalista entre higiene, moral e estética.

Se a resistência a este discurso retrocede à oposição entre o surrealismo e o racionalismo, e à emergência de uma sensibilidade para a qual a casa se havia convertido em instrumento de nostalgia,<sup>62</sup> no *pod* se maneja ao mesmo tempo a idéia de estar em casa inclusive na lua, e a idéia de que já não se estará em casa em nenhuma parte. A ironia que sugere o *Living-pod* de Greene poderia ser a tentativa de manejar o dilema entre um discurso progressista, que supõe a aceitação de todo um novo imaginário

---

<sup>60</sup> The Nomad, Magazine *Archigram* n. 8, op. cit., s/p.

<sup>61</sup> Kerouac, op. cit., p. 250.

<sup>62</sup> Sobre esta oposição ver Vidler, op. cit., pp. 63-64.

fornecido pela tecnologia, e ao mesmo tempo, alguns fantasmas dos quais custa ao homem da era atômica, habitante de um “mundo que de alguma maneira parecia estar explodindo”,<sup>63</sup> por fim separar-se.

---

<sup>63</sup> David Greene, entrevista a Barry Curtis, em Crompton, op. cit., p. 56.

### 2.1.2. Micro-entorno: extensões tecnológicas e interface homem máquina

“Crianças esquimós, que nunca viram um veículo de rodas, podem identificar os tipos de avião que voam sobre suas cabeças. Os jovens Kyaks nas grandes habitações da selva equatorial de Borneo escutam os Beatles, e os beduínos errantes, com radios transistor comprados dos petroleiros do Sahara, ouvem a rádio de Nasser contando como aviões americanos estão bombardeando crianças vietnamitas, meio mundo à distância.”  
Ritchie Calder, 1965<sup>64</sup>

Em 1967, com o número especial 2000+ de *Architectural Design*, editado por John McHale, os temas cibernéticos e imagens da conquista espacial que haviam povoado o mundo alternativo do magazine *Archigram* saltavam à mídia arquitetônica estabelecida. A capa de 2000+ era um capacete espacial. De fato, “o pedacinho de espaço envolvente” (nas palavras de McLuhan) que constituía o entorno vital do astronauta estava, naquele momento, entre as imagens mais sugestivas derivadas da tecnologia espacial.

O sinal de soma (+) indicava *mais tempo*, referindo-se aos anos seguintes à entrada do terceiro milênio, mas também *mais próteses*. McHale destacava como o organismo humano, para transportar-se e manter-se no espaço, necessitava um envelope que fôsse como uma duplicação da terra e sua atmosfera, um sistema de proteção e suporte vital que constituía “uma versão rudimentar da terra em miniatura.”<sup>65</sup> Desde uma perspectiva otimista, os textos de 2000+ divisavam um mundo futuro transformado pela tecnologia, e uma nova simbiose entre o homem e a máquina que implicaria a constituição de um corpo planetário ciberneticamente controlado.<sup>66</sup> De acordo com este número de *Architectural Design*, o futuro da arquitetura parecia desprender-se do âmbito disciplinar, e passar a identificar-se com o desenvolvimento das áreas científicas de controle ambiental.

Enquanto isso, Archigram seguia desenhando seus próprios robôs e versões adaptadas à terra dos mecanismos de suporte vital dos astronautas. Estes temas de desenho, e sobretudo o otimismo básico com respeito à tecnologia concordam com a edição de *Architectural Design*. Porém, em oposição à perspectiva séria e pretensamente científica da edição de McHale, os projetos que Archigram deriva dos mesmos temas vão assumindo um viés cada vez mais irônico, um gosto pelo limite entre o que é aceitável como proposição arquitetônica e o que é fantasia e diversão, e assim, mostram

<sup>64</sup> Ritchie Calder, ‘The Speed of Change’, *Bulletin of the Atomic Scientists*, 1965. Cf. Robin Middleton, apresentação de 2000+, *Architectural Design*, fevereiro de 1967, p. 64.

<sup>65</sup> John McHale, Outer Space, em 2000+, op. cit., p. 67.

<sup>66</sup> Para uma crítica das idéias de John McHale e da edição 2000+ ver Mark Wigley, “Man-Plus”, *Fisuras de la cultura contemporánea*, n. 8, Madrid, janeiro de 2000, pp. 17-45.

uma certa dissonância com o foco tecnocrático de 2000+.

### **Cushicle e Suitaloon**

“Um híbrido que é às vezes máquina, às vezes arquitetura, às vezes crescimento animal, às vezes circuito elétrico, às vezes parte de uma progressão matemática e às vezes completamente aleatório”.<sup>67</sup> Para Archigram, assim deveria ser caracterizado o trabalho do grupo a partir de 1966. A idéia de *auto-environment*, levada à cabo por Michael Webb através de projetos como *Cushicle* (1966-67) e *Suitaloon* (1968),<sup>68</sup> ambos realizados após sua mudança para lecionar nos Estados Unidos, corresponde a esta descrição, e poderia representar uma exploração limite das noções que sustentam a discussão em torno a nomadismo e mobilidade no trabalho do grupo.

Híbrido entre casa, carro e roupa, o *Cushicle* (1966-68) era também uma extrapolação da idéia do carro como paradigma, tal como Webb e Greene haviam levantado, como visto, em *Drive-in Housing* e no *Living Pod*. Em princípio, “*an overcoat is a house, is a car*”<sup>69</sup> - como propunham na justificativa para o primeiro destes projetos - quando é possível anexar-lhe um motor. O *Cushicle* era uma invenção de Michael Webb que permitiria ao indivíduo carregar consigo uma espécie de *casa instantânea*. Segundo Webb, era uma “unidade nômade completa”, um pacote inflável contendo serviços mínimos, que habilitaria “o explorador, o vagabundo, ou qualquer outro itinerante a um alto grau de conforto pelo mínimo esforço.”<sup>70</sup>

O nome vinha da fusão, no inglês, entre almofada e veículo. Mais uma vez adotando um critério derivado do desenho do automóvel, se podiam distinguir claramente entre duas classes de elementos: por um lado a armadura estrutural, ou chassis, que funcionava como esqueleto ou “sistema dorsal”, que assumiria as diversas posições propostas, e onde estariam fixados os aparatos de suporte e condicionamento; por outro o sistema de vedação, que seria composto de uma camada dupla de membranas extensíveis, uma isolante interna e uma transparente exterior, e incluindo também telas de projeção.

As partes podem ser utilizadas em conjunto ou separadamente; em um estágio intermediário podem formar uma espécie de *chaise-longue*; com a membrana exterior inteiramente desenvolvida podem formar uma casa. Como facilidades, o *Cushicle* carregaria além de alimentos e suplemento de água, um “equipamento facial” constituído por computador, radio, câmera de televisão em miniatura, contidos em um capacete. Com o estabelecimento de “pontos de serviço”, que funcionariam para o *Cushicle* como os postos de gasolina para os carros, este poderia tornar-se parte de um “vasto sistema

---

<sup>67</sup> Bursting the seams, em *Archigram*, Londres, Studio Vista, 1972, p. 51.

<sup>68</sup> Michael Webb, The ultimate in Drive-in living, *Architectural Design*, novembro de 1966, p. 574. Michael Webb, *Comfort for two*, Magazine *Archigram* n. 8, abril de 1968. Projetados no Virginia Polytechnic Institute, USA.

<sup>69</sup> Michael Webb e David Greene, Drive-in housing, *Architectural Design*, novembro de 1966, p. 573.

<sup>70</sup> Michael Webb, The Cushicle, *Archigram*, 1972, op. cit., p. 64.

urbano de recintos personalizados”.<sup>71</sup>

*Suitaloon* (1968) seria o passo seguinte nesta bem humorada investigação de Webb com respeito a um entorno individual mínimo: “a vestimenta para habitar - ou se não fosse por meu *Suitaloon*, eu teria que comprar uma casa.”<sup>72</sup> Mais obviamente derivado do traje do astronauta, o *Suitaloon* seguia perseguindo a definição de um ambiente totalmente particular, em que alta sofisticação tecnológica e máxima prestação de serviços combinavam-se a uma condição espacial mínima. Neste caso, o suporte vital para o indivíduo está concentrado em um sistema de condutos agregados ao traje, envolvendo o corpo, com a possibilidade de integrar facilidades adicionais a este “entorno como roupa”.<sup>73</sup>

O *container* individual que Archigram propõe, como criação de um entorno em miniatura, totalmente artificial e gerado a partir de demandas individuais, e não coletivas, como problema de projeto, só é possível a partir de uma estreita dependência com relação à tecnologia. A referência última estaria na corrida espacial, na roupa do astronauta como artefato desenhado para o ser humano considerado como um “ciclo de atividades vitais”.<sup>74</sup>

*Cushicle* e *Suitaloon* relacionam-se com outras iniciativas no terreno da arquitetura experimental, empenhadas em extrair uma poética contemporânea da tecnologia dos plásticos e das estruturas pneumáticas. Embora não necessariamente centradas sobre a questão do nomadismo, muitas delas colocam a mesma ênfase no âmbito individual como problema de projeto, e na polaridade entre o habitáculo mínimo e a conexão planetária possibilitada pela máxima sofisticação tecnológica.

A idéia do entorno mínimo, engendrado artificialmente e complementado pelas tecnologias da comunicação é a referência para o *Audio-visual helmet*, de Walter Pichler, publicado no Magazine *Archigram* 8, em 1968. Destacam-se ainda *Pneumacosm* (1968), de Haus-Rucker- Co., e a *Vila Rosa* (1968), de Coop Himmelblau, de certa forma também o tipo de habitáculo que pode ser acionado de forma instantânea, a partir de um volume mínimo, e por meio da tecnologia. Como em muitos outros projetos de Archigram, nestas duas explorações de Webb com relação a entorno mínimo e mobilidade, não se trata tanto do que é *necessário*, mas do que é, em tese, repentinamente feito *possível* pelo avanço tecnológico, e de como considerar os novos tipos de interface entre homem e máquina do ponto de vista do desenho. A questão era como a tecnologia poderia engendrar diferentes perspectivas, e também diferentes questões, para a arquitetura: “o gesto de traduzir eventos de uma limitação formal a uma

---

<sup>71</sup> Michael Webb, *The ultimate in Drive-in housing*, op. cit., p. 576.

<sup>72</sup> Michael Webb, *Clothing for living in*, *Architectural Design*, junho de 1968, p. 272.

<sup>73</sup> Cook, op. cit., p. 117.

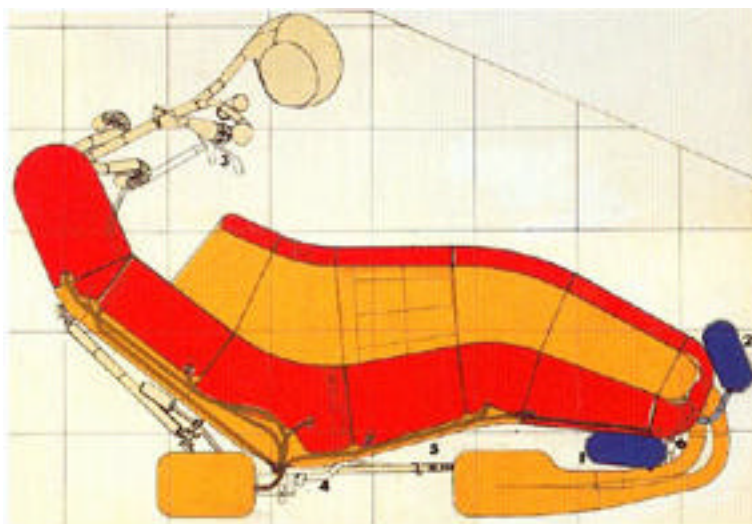
<sup>74</sup> “Derivada da corrida espacial está a possibilidade de considerar cada pessoa e seu ciclo de atividades como um problema corrente de desenho”. Peter Cook, *Experimental Architecture*, New York, Universe Books, 1970, p. 116.



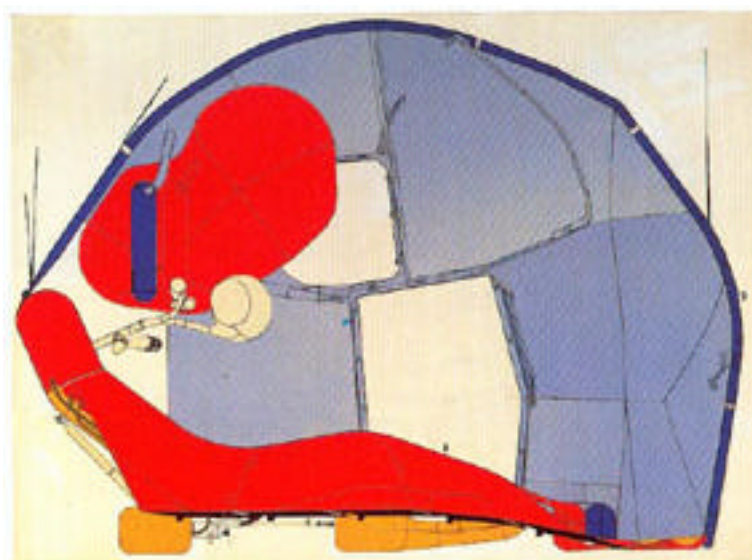
liberação mecanizada começa a ser mais simbólico que diretamente necessário”.<sup>75</sup>

---

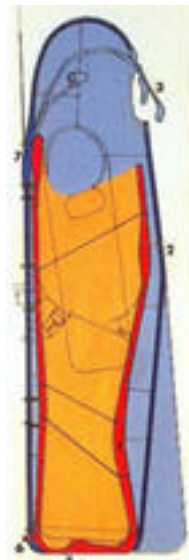
<sup>75</sup> *Archigram*, 1972, op. cit., p. 50.



1



2



3

1, 2 e 3. Michael Webb, Cushicle, 1966. Esquema para as possibilidades de funcionamento: fechado, parcialmente aberto, e como casa.



4. Magazine *Trailer Life*, capa, novembro de 1967.

A principal noção subjacente a explorações como *Cushicle* e *Suitaloon* é a nova simbiose entre homem e máquina que não apenas as tecnologias mecânicas (o carro) haviam possibilitado, mas, principalmente, as novas tecnologias da informação e da comunicação estavam prometendo realizar. Se as membranas exteriores são as extensões mecânicas da pele para o controle climático, e o implemento da mobilidade mecânica é uma extensão da função dos membros, o “equipamento facial” (constituído por computador, rádio, câmera de televisão em miniatura) é a extensão do sistema nervoso através da conexão eletrônica.

O que o micro-entorno (ou *auto-environment*) procurava demonstrar, desde a perspectiva otimista dos anos sessenta com relação ao avanço tecnológico, é um tema que segue vigente. Está relacionado ao problema da tecnologia como fator de *modificação da distância e da relação com o lugar*, como fator de reconfiguração permanente de limites e fronteiras que, freqüentemente, tende a combinar uma *descontinuidade local* a um novo tipo de *localização planetária* independente do lugar.

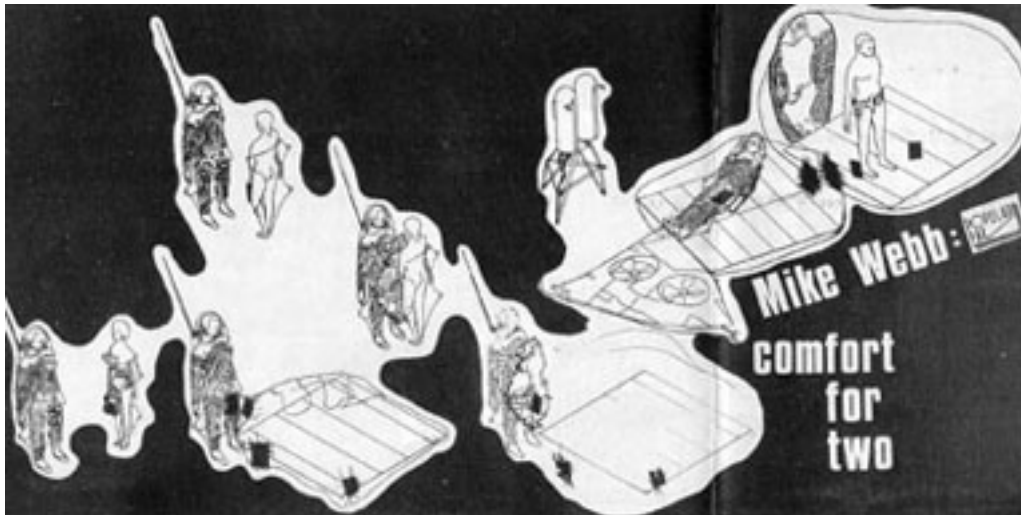
A evolução das tecnologias da computação e da informação a partir dos anos oitenta - da difusão do computador pessoal (PC) ao telefone móvel e à geração das redes informáticas -, naturalmente acentuou estes processos. A noção da casa como extensão tecnológica tem continuidade no conceito atual de “casa como terminal doméstico”, o que ampliou estas questões e produziu novas reflexões sobre suas implicações, nem sempre unicamente positivas.<sup>76</sup>

Entretanto, partindo do princípio que Archigram não atuava em um vácuo cultural, ao contrário, estava invariavelmente com as antenas dirigidas para as transformações materiais e culturais em curso, o que pretendia com estes projetos, entre irônicos e antecipatórios, era dar forma a uma tendência incipiente que estava sendo sugerida por seu próprio contexto, e estabelecer com estas propostas um diálogo com a cultura arquitetônica vigente.

Assim, a referência para essa interpretação também tem de ser buscada dentro das perspectivas próprias dos anos sessenta para essa questão: os habitáculos mínimos de Archigram, sua condição híbrida entre *mínimo material* e possibilidade de *conexão máxima*, devem ser entendidos com relação ao mundo “elétricamente contraído” de McLuhan, do satélite Telstar e do rádio transistor.

---

<sup>76</sup> Como colocam Stephen Graham e Simon Marvin, a casa como “terminal doméstico” envolve, pelo menos potencialmente, implicações urbanas que podem ser negativas. O ideal do “cottage eletrônico”, ou casa conectada, se converte muito rapidamente em “mini-fortaleza neo-medieval” em condições de estratificação social, paranóia com respeito à violência e falta de investimento nos espaços públicos. Ver Stephen Graham e Simon Marvin, *The Social Cultural Life of the City, Telecommunications and the City: Eletronic Spaces, Urban Places*, 1996. Para uma perspectiva sociológica ver Manuel Castells, *La era de la información: Economía, sociedad y cultura. La Sociedad Red*, Primeiro volume, Madrid, Alianza Editorial, 1997; para um crítica cultural ver Paul Virilio, *El Ciber mundo, la política de lo peor*, Madrid, Cátedra, 1997.



5. Michael Webb, Suitaloon, tal como publicado no magazine *Archigram* 8, abril de 1968.

**EMANCIPATION**

Defiant Dictionary definition: EMANCIPATION "letting free, especially from slavery.....from intellectual or moral fetters". Archigram usage: directly follows this with particular reference to people's use of buildings.

The history of the last 200 years has been one of continuous emancipation, progressively moving forward despite the immense setbacks of war and poverty and the more sinister setbacks sustained by facets of culture and tradition that seek to preserve as much as possible in the face of social change. We are passing the line when we can all realize our aspirations - it is too simple to see this merely as the freeing of objects, but they represent pretty accurately the directions outward that our Aerial equipment can reach in the furthest imaginable limits. This is the case of the matter in the past the indulgence of the mind and intellect (as applied to architecture) was the privilege of the rich.

If architects laid aside to human existence, it should surely have regarded as human experience expanded, for architects the question is: do buildings help liberate emancipation of the people within? Or do they hinder because they satisfy the eye of life preferred by the architect? It is now reasonable to treat buildings as consumer products, and the real justification of consumer products is that they are the direct expression of a freedom to choose.

**EMANCIPATION:**  
 Goodies: more obvious fruits of high living standard plus obvious ones produced 'goodies'.  
 Fruits of success/fruits of choice. The power to choose.  
 Customizing the mass produced object. Art customizing.  
 The individual's effect upon his environment.  
 Easy/underwater as sport/Don/English "playing about in boats".  
 Choice of wardrobe.  
 Switch-on fun. In-the-brain fun.     Machines.  
 Airplanes. Room probes.  
 Personality. Cerebral. Stimulated individualism.  
 Furtive styling as fun.

**POPULAR PAK**

**Audio-visual helmet** + Walter Pichler (Ultras)

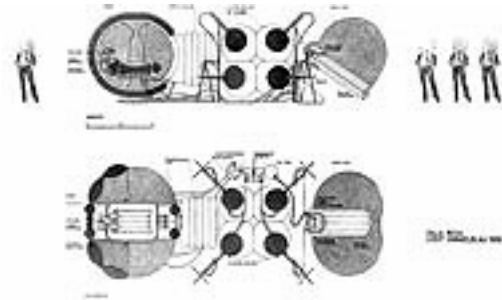
**INFO-GONKS AND INFO-PAN**  
Archigram Group

**Freedom for women**

EMANCIPATION  
 ITEMS  
 AUTHOR'S  
 ARCHITECT  
 EIGHT

6. Página de *Archigram* 8: Walter Pichler, *Audio-visual helmet*, Archigram, *Info-gonks*.





7. Peter Cook, lunetas info-gonks, 1968.

8. Coop Himmelblau, Vila Rosa, 1968.

## McLuhan: a referência para a casa como extensão tecnológica

“Na idade elétrica, levamos a toda a humanidade como nossa pele.”

Marshall McLuhan, 1964<sup>77</sup>

Como um dos mais populares e influentes intérpretes do impacto das novas tecnologias durante os anos sessenta, McLuhan explicava justamente que *meios de comunicação de massa* não era uma expressão que se referisse ao tamanho das audiências, *mas ao fato de que todos pudessem estar implicados nos mesmos acontecimentos ao mesmo tempo, de forma simultânea*. Esse traço, a simultaneidade no tempo apesar da dispersão no espaço, é que possibilitava a emergência da *aldeia global*. Como postulava em *Understanding Media*, publicado em 1964:

“Na idade do biquini e do mergulho sem escafandro, começamos a entender ‘o castelo da pele’ como verdadeiro espaço e mundo. (...) Depois de séculos de ir completamente vestidos e contidos em um espaço visual uniforme, a idade elétrica nos precipita em um mundo em que se vive, se respira e se ouve com toda a epiderme.”<sup>78</sup>

Para McLuhan, a roupa e a casa também podiam ser compreendidas como extensões técnicas do ser humano, ou seja, mecanismos para ampliar à capacidade humana para adaptar-se ao ambiente natural, ou para modificar este ambiente. Assim, se a roupa é uma extensão da própria pele para armazenar o calor e a energia, a casa é o meio coletivo de alcançar o mesmo fim para uma família ou um grupo. E como extensões da pele e dos sistemas orgânicos, a roupa e a vivenda são consideradas por McLuhan “meios de comunicação”, no sentido de que ‘configuram e reordenam os padrões de associação e comunidade humanos.’<sup>79</sup>

Dessa idéia de vivenda como extensão tecnológica emerge a noção de uma casa global, identificada com a superfície do planeta. A passagem de um mundo feito de lugares distintos à *aldeia global* inclusiva de McLuhan, corresponderia também a conversão do cidadão em homem nômade, coletor de informação e imagem:

“Na idade eletrônica da informação instantânea desaparecem tanto o tempo (medido de forma visual e segmentada) como o espaço (uniforme, pictórico e cerrado). Na idade da informação instantânea, o indivíduo deixa seu trabalho especializado e fragmentado para assumir uma função de recoletor de informação. Assim como o primitivo caçador-recoletor obrava em completo equilíbrio con todo seu entorno, o recoletor de informação do presente está voltando ao conceito inclusivo de ‘cultura’. Neste novo mundo nômade e ‘sem trabalho’ nossa canteira

---

<sup>77</sup> Marshall McLuhan, *Comprender los medios de comunicación. Las extensiones del ser humano* (1964), Barcelona, Paidós, 1994, p. 67.

<sup>78</sup> Idem, p. 138.

<sup>79</sup> Idem, p. 143.

é o saber e a compreensão dos processos criativos da vida e da sociedade.”<sup>80</sup>

Segundo a interpretação de McLuhan, o que caracterizava a natureza dos câmbios tecnológicos do pós-guerra era a passagem da tecnologia da máquina, baseada na fragmentação e na seqüência, à tecnologia da informação e da automação, cuja essência é a simultaneidade e a integração.<sup>81</sup> Apoiadas antes em uma compreensão intuitiva destes processos, que em análises intelectuais rigorosas, as explicações de McLuhan desenvolviam-se quase sempre a partir da repetição e superposição de comparações analógicas, e menos através do desenvolvimento linear de um argumento. Uma nova forma de experiência da realidade, inclusiva, instantânea e ubíqua, era anunciada através do estudo dos meios de comunicação então disponíveis - rádio, cinema, quadrinhos, carro, telefone, etc., - compondo uma espécie de paisagem caleidoscópica, apoiada na redundância de certas imagens retóricas que evocavam o “abraço inclusivo das tecnologias elétricas e eletrônicas”, ou a idéia de tempo e espaço contraídos pelas novos meios tecnológicos.

Um das destas imagens retóricas que McLuhan utilizava em *Understanding Media* para explicar o significado destas transformações era a oposição *aldeia global-cápsula do astronauta*:

“A forma extrema desta implosão ou contração é a imagem do astronauta encerrado em seu pedacinho de espaço envolvente. Em lugar de ampliar nosso mundo, está anunciando sua contração ao tamanho de uma aldeia.”<sup>82</sup>

E é esta a imagem que está por trás do conceito de *auto-environment* que sustenta estas explorações de Archigram, e cujas implicações desenhos como *Cushicle* e *Suitaloon* pretendem representar. Os habitáculos mínimos de Archigram pressupõem uma classe de *relação com o lugar* em que se busca reconhecer a pressão que exerce a tecnologia sobre o sentido e a percepção do tempo e do espaço: representam a *máxima mobilidade geográfica*, ao mesmo tempo que antecipam a potencial *aniquilação da mobilidade* implícita nas possibilidades abertas pelas novas tecnologias eletrônicas da comunicação e da informação. O par *aldeia global-cápsula* é a expressão de uma autonomia viabilizada pela tecnologia, que, tecnicamente, permite esta oscilação entre “levar toda a humanidade como pele” e ao mesmo tempo, poder habitar uma casa que é tão exígua quanto uma roupa, e que pode liberar o homem de uma relação fixa com o lugar.

### **Brunhilda e os robôs**

A integração da automação no âmbito doméstico produziu outras interpretações por parte do grupo neste mesmo período, com o desenho de uma série de apetrechos auxiliares para a noção de micro-entorno, que Archigram chamava de *robôs*. Os robôs

---

<sup>80</sup> McLuhan, op. cit., p. 154.

<sup>81</sup> Idem, p. 30.

<sup>82</sup> Idem, p. 303.

eram elementos mecânicos e portáteis - algo entre peça de mobiliário e eletrodoméstico -, que poderiam produzir ou implementar uma situação espacial.

A imagem do ser humano agasalhado, embalado e confortado pela tecnologia, e do elemento arquitetônico convertido em condição genérica para produzir o prazer e o bem estar, aparece no desenho de Michael Webb, o “tapete mágico de Brunhilda” (1968): uma superfície horizontal composta por pequenos tubos de ar funcionando à pressão variável, de modo a produzir a impressão de pequenas ondas artificiais.<sup>83</sup> Aqui se levava adiante a idéia apontada por Archigram em seu interior doméstico *Living 1990*, de 1967, em que os elementos de arquitetura - pisos, paredes, forros - passavam a ser propostos cada vez mais como *condições* ajustáveis a necessidades e desejos físicos e psicológicos.<sup>84</sup>

Como visto, para *Living 1990* e *Control and Choice*, Archigram havia usado a idéia do robô como acessório doméstico, como estruturas compactas e móveis que concentravam facilidades eletrônicas, e eventualmente podiam gerar um elemento espacial agregado (expandir telas que definem ambientes, realizar projeções, etc.). Logo, na mesma linha, surgiram *Manzac* (Ron Herron, 1969), *Electronic Tomato* (Warren Chalk e David Greene, 1969) e *Bathamatic* (Warren Chalk, 1970).<sup>85</sup> Conforme explica Ron Herron:

“Os robôs tem surgido no meu trabalho por muitos anos. Eu sou fascinado pela idéia do ente mecânico, do objeto como criado. *Manzac* foi uma das primeiras versões disto; uma espécie de minúsculo filhote de cachorro que estaria a sua volta e lhe faria companhia. Como o carro, isso viria com vários extras opcionais, como comando de voz, ou a habilidade para abrir-se e fazer um espaço pessoal privado, ou converter-se em assento de audio-visual. Era um pequeno objeto amigável que respeitava as cinco leis da robótica de Asimov.”<sup>86</sup>

Assim como Webb e Greene, Ron Herron e Warren Chalk também passavam uma temporada nos Estados Unidos, atuando como professores visitantes em Los Angeles (University of California, UCLA, 1968-69). A idéia do robô doméstico *Manzac*, e as colagens que o apresentam são deste período.<sup>87</sup> O robô *Manzac* era uma pequena esfera mecânica dotada de uma antena, que podia converter-se em *chaise-longue*, assim

---

<sup>83</sup> Michael Webb, Virginia Polytechnic Institute, Blacksburg, EUA. Publicado em *Architectural Design*, junho de 1968, p. 271.

<sup>84</sup> Ver Primeira parte, Da cápsula aos sistemas de partes.

<sup>85</sup> *Manzac* e *Electronic Tomato*, Ron Herron, Warren Chalk e David Greene, publicado em *Architectural Design*, julho de 1969, pp. 377-378. *Bathamatic*, Warren Chalk, publicado vez em *Magazine Archigram*, n. 9, 1970.

<sup>86</sup> Ron Herron, Robots, em Reyner Banham, *The Visions of Ron Herron*, Londres, Academy Editions, Architectural Monographs n. 38, p. 9.

<sup>87</sup> Em 1968 havia atuado como professor visitante na Universidade da Califórnia, Los Angeles. Ver biografia e lista de trabalhos de Ron Herron, em *The Visions of Ron Herron*, op. cit., pp. 126-128.



como o *Cushicle* de Webb, e acionar um aparato de televisão, rádio e audiovisual, e oferecer ao dono toda informação desejada, ou simplesmente diversão.



9. Michael Webb, Tapete Mágico de Brunhilda, 1968.



10. Ron Herron, Manzac, 1969.



11. Warren Chalk, Bathamatic, 1969, tal como publicado em *Archigram* 9, 1970.

12. Warren Chalk e David Greene, The Electronic Tomato, 1969.

Manzac era um elemento não arquitetônico, porém implicado em produzir uma situação espacial: desdobrando-se em poltrona, desenvolvendo um braço que sustenta um tela eletrônica, utilizando sua antena para conectar o indivíduo ao planeta. Como pequenos mecanismos simpáticos e versáteis, os robôs seguiam integrados às especulações de Archigram quanto a um modo de vida nômade, ao qual se somariam no papel de algo entre pacote ambulante de utilidades e animal (eletrônico) de estimação. Os robôs de Archigram eram máquinas prestativas, aptas a realizar pequenas tarefas; eram também artefatos para produzir algum tipo de sensação através da tecnologia - seja o bem estar e o relaxamento inspirado no mundo de *Barbarella* que promete o *Bathmatic* de Chalk, ou seja por meio da “terapia vegetal instantânea” que o *Electronic Tomato* de Chalk e Greene oferecia.

A fascinação para com este tipo de componente autômata que compartilhavam os membros de Archigram está ligada à atitude abertamente favorável do grupo à integração da tecnologia no âmbito privado, a um apetite insaciável para com situações externas aos territórios tradicionais da profissão, e à ânsia por estabelecer algum tipo de relação entre estes elementos estrangeiros e temáticas arquitetônicas. Isto se produz através de algumas circunstâncias de projeto mais ou menos marginais, no limite entre equipamento e serviço, e entre a sugestão plausível e o comentário irônico.

Mas sobretudo, o robô como personagem dotado de conotações próprias, derivadas tanto das histórias de ficção científica e de sua versão hollywoodiana que o Independent Group já havia notado,<sup>88</sup> quanto da realidade das linhas de montagem automatizadas, é em si mesmo a encarnação de uma certa ambivalência com respeito à tecnologia. No caso de Archigram, o desenho do robô é uma forma de apostar pelo investimento na concepção de um âmbito doméstico mais interativo com relação às possibilidades tecnológicas, e ao mesmo tempo integrar e domesticar esta tecnologia, quer porque esta aparece convertida em companhia simpática, quer através de fantasias irônicas como a idéia de um “tomate eletrônico”.

### **Interação e conforto: a domesticação da tecnologia**

No oitavo Magazine *Archigram*, publicado em 1968, o *Suitaloon* comparecia sob o título “Conforto para dois”. De fato, *Suitaloon*, *Cushicle*, o tapete de Brunhilda e os robôs remetem a duas noções que foram básicas para o trabalho de Archigram, e que encontravam-se definidas pelo editorial deste mesmo magazine. A primeira delas estava identificada como *exchange and response*, e era naturalmente decorrência do crescente interesse por temas cibernéticos que caracterizava o período, que Archigram traduzia como expectativa de incremento à participação individual na definição do ambiente vital.

---

<sup>88</sup> Robby the Robot, o robô do filme *Forbidden Planet* (M-G-M, 1956) era um personagem da exposição *This is Tomorrow* (1956); sua imagem em tamanho gigante fazia parte da instalação do grupo de Richard Hamilton, John McHale e John Voelcker.

A segunda era a antiga noção de *conforto*, bem conhecida dos ingleses,<sup>89</sup> mas que vinha experimentando um salto qualitativo em função de transformações técnicas e sociais. Para Archigram, *exchange and response* - intercâmbio e reação -, era parte do esforço na direção de um entorno sensível, de uma arquitetura ativa, que de fato estivesse apta a reagir aos “desejos humanos”. Neste contexto, *exchange* significava uma proposta de interatividade, aceitando-se um alto grau de indeterminação e provocação mútua entre homem e distintas aplicações e eventos. *Response* significava reação, a réplica por parte do desenho, do objeto ou da situação criada, a um estímulo ou idéia.

Ao mesmo tempo, essa utopia cibernética rejeitava os sistemas únicos de valores, previamente estabelecidos, e afirmava o direito implícito à revisão de qualquer tipo de arranjo: “intercambiando uma coisa por outra estamos constantemente revisando a estrutura total da interface (ou o que seja). Isso tem fortes ligações com nossa preocupação pela necessidade da edificação como uma comodidade intercambiável: extensível, descartável e sob constante escrutínio.”<sup>90</sup> O irrevogável não existe, enquanto se promove o confronto deliberado de forças, instâncias visuais, categorias e papéis:

“robô-serve-pessoa; máquina-serve-facilidade; máquina-interage-com-outra-máquina; pessoa demanda facilidade; aparelho serve comida, pessoa responde à situação. Objetos: robôs, recintos, máquinas-facilidades. Interface homem/máquina. A retroalimentação de informação resulta em câmbio ambiental.”<sup>91</sup>

Essa mudança na *estrutura da interface* entre o homem e a máquina, ou o novo grau de interatividade que estava sendo divisado com a noção de *exchange and response*, também implicava a modificação daquilo que se entendia por *conforto* no âmbito privado. *Conforto* era definido por Archigram simplesmente como “o instinto do bem estar, talvez a grande justificativa para o entorno, ou qualquer esforço humano”.<sup>92</sup> Como explica Rybczynski, a idéia de *conforto* envolve subjetividade, possui algo de invenção e de artifício cultural, e como tal, tem um passado e uma história específica. A noção de “conforto inglês”, que o autor recupera a partir dos textos de Jane Austen, está relacionada ao bem estar físico e mental. “O conforto não devia ser dramático e sim calmante. Devia parecer ‘natural’, mas, ao mesmo tempo, assim como o jardim inglês ou a casa inglesa, era algo *cuidadosamente organizado*.”<sup>93</sup>

Para Archigram, nestas investigações as situações de desenho deveriam ser revisadas desde este ponto de vista, que não era necessariamente o da eficácia funcional ou ergonômica, mas sim do tipo de sensação que pudessem produzir, seja de segurança, apoio ou deleite, ou seja, avaliadas “quanto a um provável *plus* ou *minus* em termos

<sup>89</sup> Sobre a noção de “conforto inglês”, ver Witold Rybczynski, *La casa. Historia de una idea*. Madrid, Nerea, 1986, pp. 128-132.

<sup>90</sup> Exchange & Response, Magazine *Archigram*, n. 8, abril de 1968, s/p.

<sup>91</sup> Magazine *Archigram* n.8, op. cit., s/p.

<sup>92</sup> Comfort, rich and warm, idem, s/p.

<sup>93</sup> Rybczynski, op. cit., p. 128.

de sua capacidade para fazer com que as pessoas se sintam seguras ou inseguras, apoiadas ou isoladas, felizes ou infelizes.”<sup>94</sup>

E se esperava que a tecnologia pudesse converter-se nesta espécie de “plus” que permitia alcançar este estado de bem estar, com a mesma falta de alarde e drama, e a mesma *invisibilidade* da organização do jardim inglês. Assim, o final da explicação de Archigram para a noção de *conforto* equaciona de forma direta, sem nenhuma mediação, noções basicamente técnicas como “sistemas de estrutura, facilidades, serviços” com palavras como “suave, reclinável, sorriso-de-felicidade, praia, sol, óleo de oliva, seda, etc.”.<sup>95</sup>

Ao mesmo tempo, Rybczynski observa como a noção de conforto estava relacionada à um ideal de domesticidade que tinha que ver com “a família, a intimidade e uma consagração ao lar, assim como uma sensação de que a casa incorpora esses sentimentos, e não apenas lhes dá refúgio.”<sup>96</sup> Nesse sentido, *Cushicle* e *Suitaloon* representam a supressão desta domesticidade burguesa, ao mesmo tempo que uma tentativa de *domesticação das tecnologias do pós-guerra*, centradas na automação e na informação (e com base em um complexo militar-industrial), através de sua inserção no âmbito doméstico. A gratificação que vinha de uma *casualidade cuidadosamente organizada* podia ser agora ciberneticamente produzida, com menos ênfase na posse de coisas materiais, e mais ênfase nessa relação de simbiose com os servo-mecanismos, e na disponibilidade de informação e capacidade de movimento.

### **O mundo é uma aldeia ou uma almofada :<sup>97</sup> McLuhan ou Marcuse?**

Peter Cook, ao escrever em 1970 um livro sobre o percurso das arquiteturas experimentais ao longo dos anos sessenta, dava como título a um capítulo esta afirmação - “The world is a village or a cushion”- que retoma muito da expectativa de Archigram por trás destes projetos, e descreve sucintamente uma determinada maneira positiva e otimista de relacionar-se com a tecnologia própria destes anos, em que esta é sempre vista como promessa de mobilidade, libertação e prazer.

Em compensação, quando no final dos anos oitenta, quase duas décadas passadas, por ocasião da morte de Warren Chalk, Cook volta a comentar a experiência de Archigram, o que destaca é a grande dificuldade de recolocar a cultura que Archigram representava desde uma perspectiva contemporânea:

“Ainda assim a cultura que representam é difícil de recordar: algo que veio da

---

<sup>94</sup> Rybczynski, op. cit., p. 128.

<sup>95</sup> Conforme o texto original: “Goodies. Enjoyment. ‘System’ of structure, facilities, service, etc. is a comfort giving thing as much as ice-cream is comfort-giving goody. Comfort: soft, reclining, smile-of-happiness, beach, sun, olive oil, silk, etc.” Idem.

<sup>96</sup> Rybczynski, op. cit., p. 84.

<sup>97</sup> “The world is a village or a cushion”; título de capítulo de Peter Cook em *Experimental Architecture*, op. cit., p. 112.

Inglaterra dos 50s, que levou à comédia satírica, pop art, eventos multi-media, Bowellismo, Archigram, - esse mundo do vídeo-como-coelho-como-bicicleta-como-poema-como-catedral que é agora provavelmente impensável por sua aparente anarquia ou aparente inconseqüência.”<sup>98</sup>

Por que é difícil recolocar essa cultura? O que justificava estas fantasias de roupas que se transformavam em casas, robôs serviçais e disponíveis que viravam poltronas, pisos que se convertiam em tapetes mágicos, e sobretudo, estas pessoas que habitam as colagens de Archigram em momentos de eterno gozo e lazer, liberadas do esforço por uma tecnologia benevolente?

Se a imagem do *mundo como aldeia* emerge claramente das intuições de McLuhan, por outro lado a imagem do *mundo como uma grande almofada* remete a um outro grupo de idéias influentes nos anos sessenta, que se voltavam à realização e à expressão das necessidades individuais, e cujo caminho é mais disperso, e custa um pouco mais perseguir. Mas é através dessa idéia do *mundo como almofada* que se pode precisar o tipo de relação particular com a tecnologia, ao mesmo tempo otimista e anti-tecnocrática, que era própria de Archigram. Neste caso, existem duas idéias centrais para recolocar essa cultura. Uma é a questão do giro do coletivo ao individual. A outra tem que ver com uma determinada percepção da tecnologia, para qual a expressão “otimismo tecnológico” se aplica, porém não explica tudo.

A relação entre os micro-entornos de Archigram e a casa como extensão tecnológica de McLuhan é uma relação bastante direta. A relação com estas outras duas questões é muito mais difusa, e tem que ver com todo um contexto cultural, mais que com um autor em particular. Mesmo assim, se pode fazer o esforço para decantar essas influências, e nesse caso, o autor que permite reconstruir esta percepção da tecnologia, e da automação especificamente, como ferramenta libertadora, ao mesmo tempo fazendo a ligação com a questão da expressão individual, seria Marcuse, em sua obra dos anos cinquenta.

Quando Archigram organizou em 1968 seu ‘dicionário’ de termos que sintetizavam os conceitos fundamentais para os projetos do grupo - metamorfose, nômade, conforto, *hardware-software*, emancipação, intercâmbio e reação - essas palavras possuíam um sentido formal e compositivo, mas também algum sentido político e social no contexto dos anos sessenta. De um modo geral, eram *conceitos que faziam referência a um estilo de vida, antes que a um estilo arquitetônico*. Este foi um dos traços próprios da cultura dos sessenta, fundado na questão da autonomia individual e no ideal doméstico de contestação às situações estabelecidas, desde o ponto de vista privado, ligado à uma situação social mais plural em função da luta pelos direitos civis, pelo movimento feminista e pela emergência das culturas juvenis. Em geral, um desafio pulverizado e disseminado à autoridade de classe, seja branca, paterna, masculina ou institucional.<sup>99</sup>

<sup>98</sup> Peter Cook, Warren Chalk, 1927-1987, *AA Files*, Summer 1987, p. 56.

<sup>99</sup> Ver: Arthur Marwick, *The Sixties, Cultural Revolution in Britain, France, Italy, and the United States, c.1958-c.1974*, Oxford University Press, 1998, ‘Affluence, Sex and the

Na definição que dava a nomadismo, Archigram recolhia esta expectativa, a partir das transformações que pareciam estar ocorrendo dentro do âmbito doméstico, e de um questionamento geral de hierarquias e poderes estabelecidos que os movimentos sociais contemporâneos vinham produzindo. Conforme esta definição, em *Archigram* 8:

“O status da família e sua conotação direta com uma casa preferencial e estática não pode durar. E quanto à evidência da família-adolescente-dentro-da-família? Multiplicação e proliferação (e um uso dinâmico de disponibilidades massivas) poderiam levar a dispersar e reagrupar tão naturalmente como as hierarquias estritas tradicionais. O tempo é um fator. Reunião e independência são compatíveis se usamos o tempo.

O efeito de arranjos híbridos, que são ao mesmo tempo produção em massa e mundo privado, já existe. Se desenvolvida, a extensão da personalidade pode tornar-se a razão central para o ambiente.”<sup>100</sup>

O individualismo dos micro-entornos de Archigram está fundamentado nesta idéia da “extensão da personalidade” como razão central para o desenvolvimento do meio-ambiente. Conecta com uma expectativa de fundo anarquista, segundo a qual o melhor princípio de organização é a associação livre,<sup>101</sup> mas também com o que Morris Dickstein chamou de transição “de um terreno marxista a um terreno freudiano”, como um dos grandes movimentos culturais característicos do contexto dos anos sessenta. A expressão se refere a um certo tipo de revisionismo que pretendia resolver o impasse entre marxismo e individualismo, apoiado talvez, segundo este autor, na leitura dos primeiros textos de Marx, mais concentrados no tema da alienação pela divisão do trabalho, e distante daquelas posições marxistas que deixavam “pouco espaço para o agenciamento individual ou para as reivindicações de felicidade no aqui-e-agora”.<sup>102</sup>

Dickstein está referindo-se especialmente aquela passagem em que Marx divisa a sociedade comunista como aquela que tornaria possível ao homem “caçar pela manhã, pescar à tarde e criticar depois da ceia, sem converter-se jamais em caçador, pescador ou crítico.” Como visto, esse também era o Marx que interessava a liberais americanos dos cinquenta como David Riesman, quem desenvolve todo um capítulo de seu texto sobre a autonomia individual a partir desta mesma citação de Marx.<sup>103</sup> O ponto de vista de Riesman é também uma tentativa de somar demandas individuais e privadas às amplas demandas coletivas e sociais, tanto que conclui *The Lonely Crowd* afirmando que a idéia de que os homens nascem livres e iguais é ao mesmo tempo certa e equivocada; os homens nascem distintos, e são tornados iguais por um sistema social opressivo e

---

Environment’, pp. 80-95; Todd Gitlin, *The Sixties, Years of Hope, Days of Rage*, New York, Bantam Books, 1993, ‘Wide-open life-styles’, p. xix.

<sup>100</sup>The Nomad, Magazine *Archigram* n. 8, abril de 1968.

<sup>101</sup>Ver por exemplo a justificativa de Archigram para Moment Village, constituída a partir do Airhab de Herron, em 2.1. A noiva mecânica: carro como paradigma da casa.

<sup>102</sup>Morris Dickstein, *Gates of Eden*, Cambridge, Harvard University Press, 1997, p. 70.

<sup>103</sup> Ver primeira parte desta tese, p. 61.

nivelador.<sup>104</sup>

### **Marcuse: uma função crítica para a fantasia**

Marcuse seria um dos autores implicados neste giro do coletivo ao individual, que coincide com o movimento central na obra de Archigram, implícito no tema do nômade e do micro-entorno. Em *Eros and Civilization, a philosophical inquiry into Freud* (1953), texto básico para entender os movimentos de contra-cultura dos anos sessenta, colocava Marcuse: “a liberdade humana não é um assunto privado - porém não é nada, absolutamente, a não ser que seja *também* um assunto privado.”<sup>105</sup>

E assim como na perspectiva de futuro que indicam os projetos de Archigram, em *Eros and Civilization*, Marcuse via o *final da escassez* que a retórica da afluência tanto celebrava como o augúrio de uma época em que a tecnologia enfim poderia estar operando contra a *utilização repressiva da energia*, enquanto que diminuiria o tempo de trabalho necessário ao sustento das necessidades vitais.<sup>106</sup> Paradoxalmente, os logros da ciência e da técnica, que nas sociedades industriais avançadas estavam sendo utilizados para servir os interesses de uma dominação contínua, eram os componentes que ao mesmo tempo incorporavam o potencial para minar os fundamentos deste sistema:

“Estas forças explosivas encontram sua mais clara manifestação na automação. A automação ameaça com fazer possível a inversão da relação entre o tempo livre e o tempo de trabalho, sobre a qual descansa a civilização estabelecida, criando a possibilidade de que o tempo de trabalho chegue a ser marginal e o tempo livre chegue a ser tempo completo. O resultado seria uma radical tergiversação de valores e um modo de viver incompatível com a cultura tradicional.”<sup>107</sup>

Para Marcuse, o que era repressivo não era mecanização e a estandardização, mas sim seu conteúdo.<sup>108</sup> *O que era repressivo era o tipo de agenciamento da tecnologia que operava a sociedade industrial avançada, enquanto que esta atuava em permanente mobilização contra a possibilidade de liberação do tempo através da tecnologia.* Daí a necessidade histórica da difamação do princípio do prazer, que Marcuse explica a partir da proposição freudiana de que a história do homem é a história de uma repressão permanente pelo princípio da realidade, e do papel central que atribuiu ao sentido de culpa e à supressão dos instintos na dialética da civilização.<sup>109</sup>

---

<sup>104</sup> David Riesman e outros, *La Muchedumbre Solitaria, (The Lonely Crowd., 1951)*. Barcelona, Paidós, 1981, p. 375.

<sup>105</sup> Herbert Marcuse, *Eros and Civilization. A philosophical inquiry into Freud*, Boston, Bacon Press, 1953. Versão castelhana utilizada: Herbert Marcuse, *Eros y Civilización*, Barcelona, Ariel, 1999, p. 208.

<sup>106</sup> Marcuse, op. cit., pp. 146-147.

<sup>107</sup> Idem, p. 9.

<sup>108</sup> Idem, p. 100.

<sup>109</sup> Ver ‘La dialéctica da la civilización’, Marcuse, op. cit., pp. 82-105.



Archigram, quando busca os “arranjos híbridos, que são ao mesmo tempo produção em massa e mundo privado”, parte desta perspectiva, na qual mecanização e estandardização são passíveis de ser submetidas a um agenciamento libertador.

Ao mesmo tempo, ao reconhecer *uma função crítica para a fantasia e para a imaginação* na transformação da realidade,<sup>110</sup> Marcuse recolocou a perspectiva individual perante o domínio social e coletivo, e abriu a porta para o que poderia ter sido, no contexto dos sessenta, uma nova *política do prazer*. A fantasia seria a única atividade mental que conservaria um grau de liberdade com respeito ao princípio da realidade; portanto, a única esfera legítima para a definição da liberdade e sua realização, porque “quita realidade” ao mundo e volta a “definí-lo mediante a racionalidade da gratificação.”<sup>111</sup>

Existe um lado hedonista no discurso de Marcuse, absolutamente contraposto à ênfase puritana no trabalho como valor, e à idéia de que se pode obter alguma satisfação ou transcendência através do trabalho, que justifica a tese do “mundo como almofada” de Archigram, e dos seres humanos cuja vida é facilitada pela tecnologia. Para Marcuse, tanto mais autônoma, tanto mais potencial tem a tecnologia para possibilitar a libertação do homem da fadiga e da restrição que o trabalho impõe, e contradizer o ideal da produtividade como fim em si mesmo. Como colocava Marcuse em *Eros and Civilization*:

“Não importa quão justa e racional possa ser organizada a produção material, nunca poderá ser o campo da liberdade e da gratificação; mas sim pode liberar o tempo e a energia necessários para o livre jogo das faculdades humanas fora do campo do trabalho alienado. *Quanto mais completa seja a alienação no trabalho, maior será a potencialidade da liberdade; a automatização total seria o resultado ótimo*”.<sup>112</sup>

Na ordem não repressiva que divisa para uma sociedade madura, o trabalho aparece assimilado ao jogo, e a diferença entre ambos é de conteúdo, não de propósito.<sup>113</sup> E nessa sociedade industrial avançada, liberada do trabalho pela tecnologia, a atitude básica do homem para com relação a natureza é radicalmente transformada, e aproxima-se à atitude das sociedades primitivas. Segundo Marcuse, “uma forma de experimentar o mundo fundamentalmente diferente, em que a natureza se toma não como um objeto de dominação e exploração, *mas como um ‘jardim’ que pode crescer enquanto faz crescer aos seres humanos*”.<sup>114</sup>

Da mesma forma, para Archigram, o nômade é sobretudo aquele que se move dentro desse novo mundo artificial, para quem a tecnologia pode ser muitas coisas: céu, casa,

---

<sup>110</sup> Marcuse, op. cit., p. 144.

<sup>111</sup> Ver ‘Fantasia y utopía’, Marcuse, op. cit., pp. 137-152.

<sup>112</sup> Idem, p. 151. Grifo meu.

<sup>113</sup> Idem, p. 99.

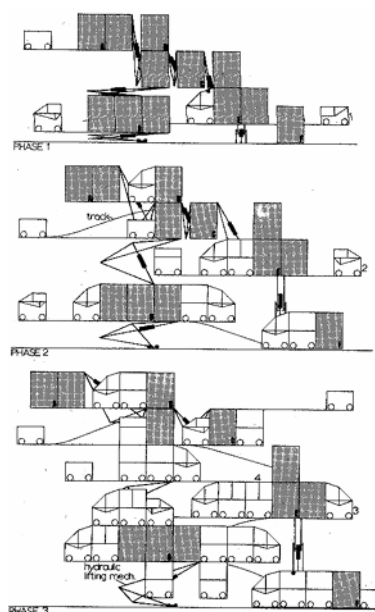
<sup>114</sup> Idem, p. 201. Grifo meu.

ferramenta, arma ou proteção. A imagem da natureza como jardim para os seres humanos tem que ver com as idéias seguintes de Archigram, em que o papel da tecnologia seria nutrir a vida humana com mínima interferência sobre a natureza, que serão tratadas na terceira parte desta tese.

“I like to think  
 (and the sooner the better!)  
 of a cybernetic meadow  
 where mammals and computers  
 live together in mutually programming  
 harmony  
 like pure water  
 touching the clear sky

I like to think  
 (right now, please)  
 of a cybernetic forest  
 filled with pines and electronics  
 where deer stroll peacefully  
 past computers  
 as if they were flowers  
 with spinning blossoms

“I like to think  
 (it has to be!)  
 of a cybernetic ecology  
 where we are free of our labours  
 and joined back to nature  
 returning to our mammal  
 brothers and sisters  
 and all watched over  
 by machines of loving grace.”  
 The Realist (David Greene, 1969)



13. Michael Webb e David Greene  
 Drive-in house, 1966

No poema de Greene,<sup>52</sup> a tecnologia faz florescer o jardim que poderia encarnar a realização da utopia que Marcuse divisou nos anos cinquenta, para esta sociedade industrial avançada liberada do esforço do trabalho através da tecnologia. Ainda que esta relação entre as idéias de Marcuse e a posição de Archigram só possa ser colocada como uma relação indireta, distinta da que se pode estabelecer com McLuhan, ou mesmo com Riesman, assim mesmo, parece fundamental para entender que a relação da cultura dos sessenta com a tecnologia não era a mesma de hoje.

Existem três questões fundamentais no argumento de Marcuse que tem relação com a posição de Archigram, e sobretudo, com o tipo de “crítica artista” onde se pretendeu situar Archigram ao final da primeira parte desta tese: primeiro, esse argumento oferece uma visão positiva e otimista da tecnologia, e especificamente, da tecnologia da automação, mas ao mesmo tempo justifica considerar esta tecnologia desde uma perspectiva anti-tecnocrática; segundo, é uma recuperação das perspectivas individuais,

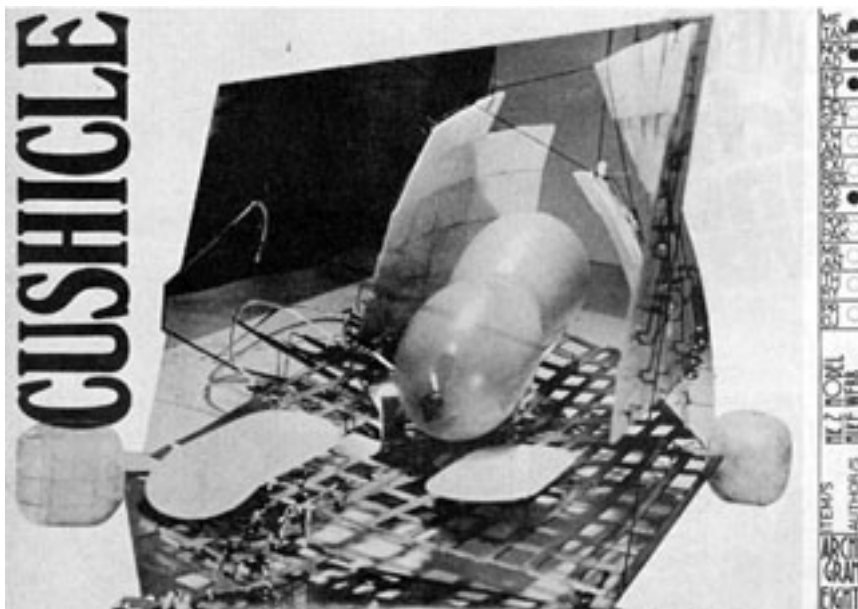
<sup>52</sup> David Greene, All watched over by machines of loving grace, 1969, publicado por primeira vez em *Architectural Design*, maio de 1969, p. 276.

e permite estabelecer para a fantasia uma função crítica.

Assim, esta incursão no pensamento de Marcuse não está proposta como a identificação de um texto que tenha influenciado diretamente aos membros de Archigram, mas sim como um texto fundamental para situar estes projetos com relação a seu contexto. São estes pontos centrais no argumento de Marcuse que permitem recolocar a cultura que os projetos de Archigram refletem, em que a tecnologia podia ser apropriada, e a imaginação utilizada como ferramenta crítica.

Paula Navone e Bruno Orlandoni, em ‘Architettura pop: appunti per una definizione’, apontavam como os aspectos frágeis na obra de Archigram - “sua ambigüidade com respeito ao próprio rol”; o não saber especificar um mercado preciso ou um limite claro entre “um trabalho intelectual puro, criativo e artístico, e uma intenção técnica mais desejada que realmente assumida”.<sup>53</sup> Na perspectiva que se pretende defender nesta tese, estas características não implicariam contradição e superficialidade, como se poderia inferir da colocação destes autores.

Ao contrário, esta “ambigüidade perante o próprio rol”, é justamente o cerne da estratégia de Archigram como grupo, e esta atitude encontra justificação neste contexto intelectual. A crítica que Archigram produziu dependia em grande parte deste meio termo entre “trabalho intelectual, puro, criativo”, e da exploração de possibilidades técnicas concretas. A ambigüidade, ou o meio caminho entre ficção e realidade, é uma interpretação do convite de Marcuse a pensar o mundo real através da fantasia, que Archigram levou adiante em seus projetos e nos dez números de sua revista.



14. Michael Webb, Cushicle Mark II, modelo publicado em *Archigram* 8.

<sup>53</sup> Paula Navone e Bruno Orlandoni, *Architettura 'Radicale'*, Milão, Documenti di Casabella, 1974, p. 42.

## 2.2. CIDADE ERRÁTICA

### 2.2.1. Walking City

“O nômade se limita a representação de seus trajetos, não à figuração do espaço que recorre. Deixa o espaço ao espaço.” Any Milavanoff <sup>115</sup>

*Walking City*, projeto de Ron Herron cujo croquis inicial data de 1963, aparece por primeira vez no Magazine *Archigram 5 - Metropolis Issue* de 1964. Uma colagem mostrava *Walking City* aproximando-se à ilha de Manhathán, tendo ao fundo os arranha-céus novaiorquinos. A *cidade móvel* de Herron era uma família de veículos gigantes, medindo cada um deles aproximadamente 400 metros de comprimento por 220 de altura, em cujo interior poderiam estar localizados todos os equipamentos de uma cidade normal: habitações, escritórios, setores de negócios, comércios, serviços públicos e privados. Equipamentos extra como hospitais e unidades especiais poderiam ser eventualmente agregados a qualquer destes enormes contentores. As condições ambientais necessárias à vida se reproduziriam artificialmente, criando um ambiente perfeitamente controlado.

A unidade *standard* estava dotada de patas e braços telescópicos. Estes últimos formariam corredores extensíveis, que permitiriam a conexão em rede com todas as demais unidades e a comunicação com a água e com as cidades em terra, fazendo circular pessoas e objetos, e fomentando a transferência ininterrupta de bens, de materiais e de informação. Segundo Herron, estes estranhos veículos, enormes máquinas que se moviam caminhando como animais, seriam talvez os protótipos para uma “nova capital mundial”, capaz de estar em qualquer lugar a qualquer hora; um pacote de entorno artificialmente produzido, de tamanho colossal, “móvel o suficiente para atravessar o mundo”.<sup>116</sup>

#### O ‘Monstro’ e a ambivalência perante a tecnologia

“Uma descrição em *International Times* a final dos 60s ou início dos 70s comparava *Walking City* a uma máquina de guerra. O artigo havia feito sua própria colagem, a qual tinha estes veículos aplastando casa e tanques e tudo isso. Eu devo admitir que sempre a vi diferentemente”, conta Ron Herron. Para seu autor, *Walking City* era antes uma máquina de aparência amigável, como “um objeto que se move lentamente sobre a terra, parecido a um *hovercraft* gigante, usando suas pernas somente como mecanismo

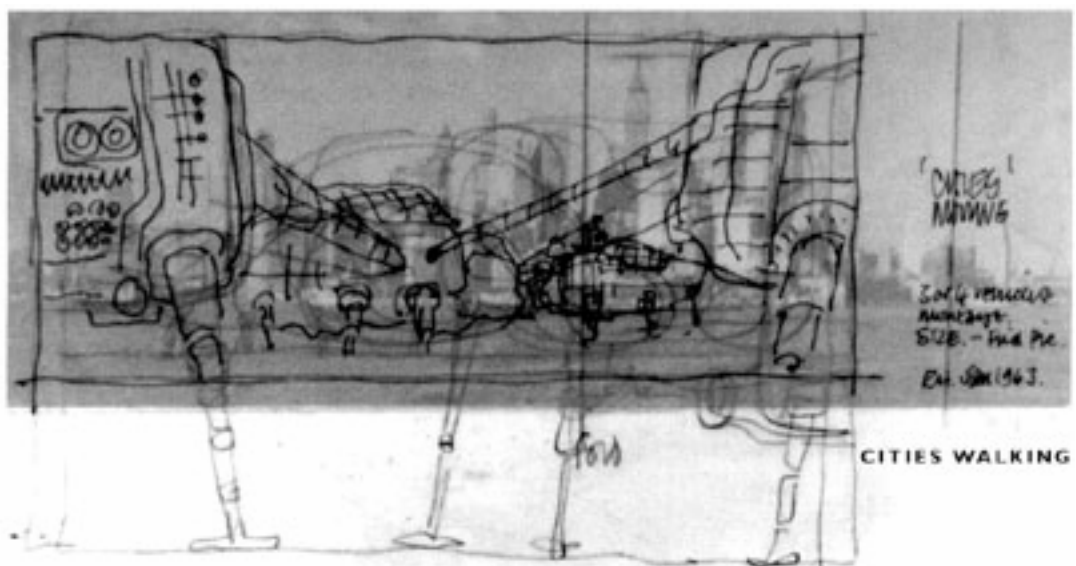
<sup>115</sup> Any Milavanoff, *La seconde peau du nomade*, em *Les Nouvelles Litteraires*, 27 de julho de 1978, citado em Gilles Deleuze e Félix Guattari, *Mil Mesetas. Capitalismo y esquizofrenia* (1980), Valencia, Pre-textos, 1994, p. 426.

<sup>116</sup> Ron Herron, *Walking City*, Magazine *Archigram* n. 5, novembro de 1964.

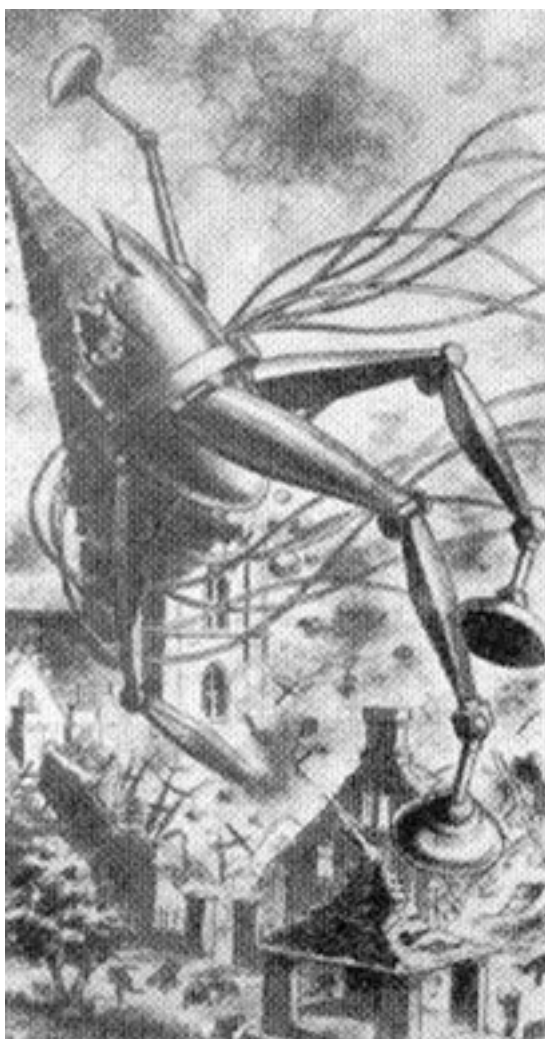
estabilizador quando colocada em seu sítio.”<sup>117</sup>

---

<sup>117</sup> Herron, op. cit., p. 75.



1. Ron Herron, primeiros croquis de trabalho para Walking City, janeiro de 1963.



2. Lâmina de *A Guerra dos Mundos*, de H.G. Wells. Ilustração de Pierre Jacobs.

Apesar desta explicação de Herron, no momento de sua divulgação *Walking City* foi recebida com certo susto pela cultura arquitetônica estabelecida, tal como se entende a partir da reação de figuras tão significativas como Sigfried Giedion e Constantinos Doxiadis, e mesmo das restrições dos Smithsons ao trabalho de Archigram.<sup>118</sup> O certo é que *Walking City* foi levada a sério, e ao que parece, nem Giedion nem Doxiadis podiam imaginar-se circulando confortavelmente pelo mundo na barriga de tal criatura. Doxiadis em *Between Dystopia and Utopia* considerou *Walking City* não apenas uma “distopia tecnológica”, mas praticamente um ataque à humanidade:

“Um exemplo característico destas confusões mentais é dado por um grupo de arquitetos-planejadores que pretendem seriamente que devemos viver em imensos edifícios inumanos onde a construção é mais importante que o espaço, o conteúdo que o conteúdo, a carcaça que o homem, as linhas de transporte que os valores humanos. Quão longe foram estas idéias está demonstrado por esforços como a *Motopia* de 1961, onde todos os carros circulariam no topo dos edifícios e , finalmente, numa exposição em Londres em 1963 onde uma cidade andante era apresentada com todos seus edifícios concebidos como tanques de aço movendo-se mecanicamente e provavelmente esmagando, como tanques, a natureza e qualquer pessoa fora deles.”<sup>119</sup>

Afinal, o que fazia o projeto parecer tão revoltante? O conceito do grande complexo reunindo diversas funções urbanas não continha nenhuma novidade. As unidades de habitação de Le Corbusier, não por acaso inspiradas nos grandes transatlânticos, também partiam deste conceito, e em tese, também estavam propostas como *protótipos* que poderiam estar em *qualquer lugar*. Até mesmo sua relação estratégica com o solo através de pilotis (o que segundo Le Corbusier permitia a aplicação deste protótipo a qualquer terreno), poderia sugerir o recurso a um dispositivo de adaptação ao sítio equivalente às patas telescópicas de *Walking City*. Mas embora Le Corbusier tenha pensado na casa como *máquina de morar*, suas unidades de habitação não se *parecem* a geringonças mecânicas, e tampouco se *movem* como uma destas.

---

<sup>118</sup> Banham conta a seguinte história a respeito de *Walking City*: “...Sigfried Giedion, o historiador de arquitetura, e Constantinos Doxiadis, teórico do urbanismo de grande peso nos sessenta, a tomaram em sério o suficiente para atacá-la por apresentar uma visão urbana ‘desumana’. ‘Mas [alguém disse a Giedion] é só um desenho! Não é tão sério!’ ‘Quem faria um desenho tão elaborado se não quisesse ser levado a sério?’ contestou o respeitável suíço - e de certa forma ele tinha um ponto.” Cf. Reyner Banham, *Cities Walking*, em *The Visions of Ron Herron*, op. cit., pp. 75-76. Ver também Charles Jencks, *Movimientos modernos en arquitectura* (1973), Madrid, Hermann Blume, 1983, p. 291.

<sup>119</sup> Constantinos Doxiadis, *Between Dystopia and Utopia*, Hartford, Connecticut, The Trinity College Press, 1966, p. 20. Doxiadis faz uma certa confusão de datas. A exposição de 1963 poderia ser *Living City*, mas *Walking City* não fazia parte. Provavelmente a confusão se deve ao fato de que sua fonte é um artigo geral sobre Archigram: *Architecture en Grande-Bretagne, L’Architecture d’aujourd’hui*, Art et Architecture, n. 50, julho de 1965.



A origem do termo distopia, que Doxiadis usa pejorativamente, pode servir para explicar a natureza desta rejeição, e também para explicar a *Walking City*. *Utopia*, palavra de origem grega - combinação do prefixo *ou*, que significa não, e *topos*, que significa lugar -, representa “um lugar imaginário, infinitamente remoto, um lugar ou estado de perfeição ideal especialmente em leis, governo e condições sociais”.<sup>120</sup> *Distopia* vem do grego *dys* - mal estado, dificuldade -, oposto a *eu*, que quer dizer bom, e era empregada por Doxiadis como noção oposta à noção de utopia. Em sentido médico, *distopia* é um termo referente à situação anômala de um órgão; ou seja, algo que se refere aos defeitos e anormalidades dos organismos.

De fato, essa imagem do veículo com patas gigantes aplastando casas, que Doxiadis identifica com *Walking City*, corresponde exatamente às lâminas de ilustrações populares de *A Guerra dos mundos*, a novela de H.G.Wells, um clássico da ficção científica. Em que pese a simpatia de Herron para com sua criatura, *Walking City* tem suas raízes na cultura protética da ficção científica, e a imagem do monstro mecânico é em si mesma a encarnação de um certo temor à máquina, e de um sentimento de ambivalência para com a tecnologia. O desenho de Herron é uma exploração desta ambivalência, desta cultura protética como território de arranjos híbridos entre o animal e o artificial, entre homem e máquina, entre natureza verdadeira e natureza fabricada.

Quando recentemente Donna Haraway recorreu a imagem do *cyborg* para explicar o incremento na interação entre ser humano e máquina, entre o natural e o artificial, o fez com base em toda esta cultura protética que a ficção científica recolhia, e a partir da aceitação de um certo grau de hibridismo e estranhamento inerente a condição humana em um mundo tecnologicamente transformado.<sup>121</sup> O *cyborg* de Haraway dá a chave para uma consideração do *distópico* como também político, como possibilidade de lidar justamente com a contradição e a ambivalência.

Existe uma certa impressão de autonomia e vontade própria nestas máquinas simpáticas que expressam com veemência o potencial da tecnologia para desconfigurar limites estabelecidos, e para colocar em questão as próprias estruturas de interpretação e uso dos espaços habitados. E é neste sentido que *Walking City* pode ser uma classe de *distopia*, como uma representação da tecnologia que não busca traduzir esse potencial em uma aparência aceitável de ordem, razão e neutralidade.

---

<sup>120</sup> Doxiadis, op. cit., p. 87.

<sup>121</sup> Donna Haraway, *Manifiesto para Cyborgs. Ciencia, tecnología y feminismo socialista a finales del siglo XX* (1991), Centro de Semiótica e teoría del espectáculo, Universitat de València & Asociación Vasca de Semiótica, 1995. Segundo Haraway, a construção do *cyborg* como mito político, e não como imagem meramente afirmativa da realidade tal e qual, consiste em lidar com a ciência e a tecnologia nem a partir da demonização ou da pura resistência, nem tampouco a partir da minimização de seu impacto. De uma perspectiva, um mundo *Cyborg* pode representar a imposição de um sistema total de controle sobre o planeta através da constituição de um consciência global; mas de outra perspectiva, desde o que Haraway chama de suas “unidades ciborgânicas monstruosas e ilegítimas” um mundo assim não necessita suprimir a contradição e a ambivalência.



3. Ron Herron, Walking City, colagem publicada no Magazine *Archigram* 5, novembro de 1964.



4. Ron Herron, Walking City no Deserto, 1973.

## O fantástico e o verossímil

*Walking City* converteu-se em uma das imagens produzidas por Archigram que alcançou maior popularidade e persistência. Herron retornou esporadicamente ao tema desenhando *Walking City* em diversas situações, o que dá ao projeto um caráter itinerante mesmo dentro do próprio conjunto da obra de Archigram.

*Walking City* pode ser vista aproximando-se à nova Argel imaginada por Le Corbusier no Projeto Obus; caminhando no deserto como na versão em cores (colagem com *air brush*) feita em 1973, para a exposição de Archigram no ICA (Institute of Contemporary Arts); ou simplesmente descansando sob a lua, tendo ao fundo às luzes das cidades. Esta *cidade nômade*, que não pertence a nenhum lugar geográfico ou tempo concreto, que se pretende que pode caminhar não apenas sobre a terra e sobre o mar, mas sobre a história de outras cidades, existentes e imaginadas, revela algumas das estratégias fundamentais para a retórica de Archigram.<sup>122</sup>

Parte da força de *Walking City* vem da sobreposição de lógicas distintas, da nivelção em um mesmo plano, do desenho ou da colagem, entre uma proposição fantástica e um modo de operação e representação eminentemente técnico. Uma quimérica cidade-máquina, veículos excêntricos que se movem sobre patas e que se parecem a insetos gigantes, mas que são desenhados com uma obsessiva insistência nos detalhes, mais própria de um projeto de engenharia mecânica, que produz uma estranha combinação entre irrealidade e pragmatismo.

Os cortes e detalhes de *Walking City* são ao mesmo tempo uma investigação projetual e uma representação da técnica, já que comprometidos com a retórica da verossimilhança que torna real este objeto fantástico, cujos precedentes não pertencem a uma tradição estritamente arquitetônica. Da mesma forma os *lugares* desta cidade são sítios fictícios, mas que todos nós alguma vez já freqüentamos através de outros meios. Aliás, assim rezava a definição de McLuhan para a *viagem* real na era da comunicação de massas; por longe e rápido que se possa ir, se chega a um lugar que já se conheceu. “*O mundo inteiro está convertido em uma espécie de museu de objetos que já se há encontrado em outro meio.*”<sup>123</sup>

Explorando territórios em comum com a arte pop, estas estratégias apontam para a convivência entre diferentes tipos de representação (diretas ou elaboradas, exatas ou fantásticas). O pop trabalha com símbolos, ícones que já foram agrupados em unidades temáticas anteriormente a sua utilização na obra de arte. Um dos rasgos básicos da arte pop seria a utilização de imagens retiradas das representações populares das coisas, ou seja, *imagens de segunda mão*, enquanto provenientes de outros meios, e que em si

---

<sup>122</sup> As versões que Herron desenhou para *Walking City*, entre 1963 e 1994, estão publicadas em Reyner Banham (ed.), *The Visions of Ron Herron*, Architectural Monographs, n. 38, Londres, Academy Editions, 1994, pp. 73-79.

<sup>123</sup> Marshall McLuhan, *Comprender los medios de comunicación. Las extensiones del ser humano* (1964). Barcelona, Paidós, 1994, p. 209.

mesmas constituem um repertório icônico.<sup>124</sup> O *pré-fabricado* é o conteúdo temático da arte pop; um conjunto de informações básicas visuais de segunda mão, sobre o qual os artistas pop constroem, de maneiras diferentes e a partir de suas decisões, novas paisagens bi-dimensionais.<sup>125</sup>

Nesse sentido o lugar, ou *os diferentes lugares*, de *Walking City* são também paisagens artificialmente produzidas, em que este elemento urbano colossal totalmente inventado por Herron aparece infiltrado em *lugares culturais reconhecíveis* - as pirâmides do deserto como símbolo de civilizações ancestrais, New York como o paradigma da grande metrópole para os arquitetos, ou o Plano Obús como um poderoso ícone moderno, com os quais pode estabelecer *algum tipo de comércio*, tomando de empréstimo as estratégias pop. O contexto do projeto é portanto o lugar onde explorar este possível comércio entre diferenças. Por um lado, entre a história da cidade e as novas realidades tecnológicas que pressionam os *lugares urbanos* tradicionais; por outro, entre a noção de projeto como ficção ou como desenvolvimento técnico de um conceito; e, em última instância, entre técnica como *fábula* ou como *necessidade*.

### **Indiferença funcional e indeterminação**

Assim como suas contemporâneas *Plug-in City* (Cook, 1964) e *Underwater City* (Chalk, 1964), *Walking City* evoca tanto a iconografia dos quadrinhos de ficção científica, e os aparatos mecânicos produzidos pela ciência e tecnologia reais, como as plataformas submarinas e petrolíferas. Entretanto, ao contrário de *Plug-in City*, cujas partes possuíam uma definição formal clara a partir de determinados usos, *Walking City* está mais próxima da idéia do grande contentor polivalente, relacionado à noção de *indiferença funcional*. Existe entretanto um grupo de construções reais que consistiram em referentes significativos para Archigram, e especialmente para a *Walking City* de Herron. Estas construções são um exemplo do que Reyner Banham chamou “*megaestruturas trouvées*” - grandes construções civis com propósitos tão variados como embarcadouros, poços de petróleo, armazéns, etc., que constituíram todo um repertório do qual se apropriaram as investigações megaestruturais.

No caso de Herron, a *megaestrutura trouvée* relacionada a *Walking City* foi o conjunto de plataformas anti-aéreas da segunda guerra localizadas no estuário do Tâmisa. Mas seria Warren Chalk, em um artigo escrito em 1966, *Hardware for a new*

---

<sup>124</sup> Henri Geldzahler, Congreso sobre el Arte Pop (1963), Pop Americano. Escritos e Declaraciones, em *Arte Pop*, Madrid, Electa, 1992, p. 129.

<sup>125</sup> “Um pacote de cigarros pintado, ao lado de uma maçã pintada não me bastam. Ambos pertencem a mesma classe de coisas. Mas se aquele provém de um anúncio de cigarros e esta é uma maçã pintada, *são duas realidades diferentes e estabelecem um comércio entre uma e outra*; montes de coisas - as cores gritantes, as qualidades dos materiais, imagens da história da arte ou dos anúncios - entram entre si em comércio.” Tom Wesselmann, Entrevista realizada por G.R. Swenson, ‘What is Pop Art?’, parte II, ARTnews, LXII, 10 de fevereiro de 1964, reproduzida em *Arte Pop*, op. cit., p. 148.

*world*,<sup>126</sup> quem viria a estabelecer o significado deste edifício para Archigram, mais além, inclusive, do aspecto formal recolhido por Herron. Chalk parte de um episódio ocorrido em Londres no verão de 1966: uma antiga estação de guerra do Tâmis, Shivering Sands Fort, em Kent, havia sido ocupada por uma emissora pirata de rádio- Radio City -, de onde transmitia rock e comerciais para 25 milhões de ouvintes regulares, até ser silenciada e despejada pelas autoridades, o que resultou, após um inquérito encomendado a Scotland Yard, em uma lei anti-rádios pirata.

Em princípio, como reconhece Chalk, estas estruturas, tinham uma similaridade visual com as cidades desenhadas por Archigram: “o mesmo uso da diagonal, a vinculação entre pontos nodais, um entendimento da linguagem da mobilidade, a compreensão do conhecimento tecnológico sem a destruição das características do mar, do céu, da terra e do espaço”.<sup>127</sup> Porém mais que isso, no caso dos fortes do Tâmis, apesar de projetadas para uma única finalidade, proviam um modelo de subversão de significado e uso que colocava em questão a idéia de determinismo funcionalista.

Para Chalk, esse evento representava uma espécie de “ponte entre simbolismo e realidade”, e sugeria um novo ponto de vista para a arquitetura: “Uma vista desta ponte proporciona um vislumbre do mundo físico da arquitetura como subserviente para com a mídia que suporta, e refocaliza o trabalho e as doutrinas do Movimento Moderno nos termos da natureza transitória da vida neste século”.<sup>128</sup> E assim como ocorria com os fortes do Tâmis, em que um meio havia dado lugar a outro meio distinto, “onde o que era aparato de guerra em um dado momento no tempo é depois dispensado e substituído por transmissores de música pop - também, no tecido das cidades futuras, a ‘arquitetura’ pode ser concebida como um megasistema adaptável, abrigando um escopo de mídias continuamente cambiantes.” Em consequência deste raciocínio, Chalk vê um futuro em que, repentinamente, “o meio será visto como mais importante”, de modo que a arquitetura deverá comprometer-se, além da escala do edifício individual ou dos conjuntos de edifícios, “com a formação de um ambiente permissivo capaz de qualquer configuração de acordo com as circunstâncias.”<sup>129</sup>

### **Mobilidade e indeterminação: Walking City com relação à megaestrutura**

Segundo Herron, o projeto de *Walking City* surgiu a partir das idéias de indeterminação que circulavam a meados dos anos sessenta, tanto no interior do grupo quanto entre seus interlocutores europeus e japoneses no tocante ao tema da megaestrutura. Especialmente, a idéia da cidade como “entidade mutante respondendo às necessidades imediatas de seus habitantes”, que era uma questão central para as investigações

---

<sup>126</sup> Warren Chalk, *Hardware of a new world*, publicado por primeira vez em *Forum*, outubro de 1966; reproduzido em *A Guide to Archigram, 1961-1974*, Londres, Academy Editions, 1995, pp. 170-177.

<sup>127</sup> Chalk, op. cit., p. 174; refere-se aos fortes do Tâmis e às plataformas submarinas.

<sup>128</sup> Idem, p. 171.

<sup>129</sup> Idem, op. cit., p. 172.

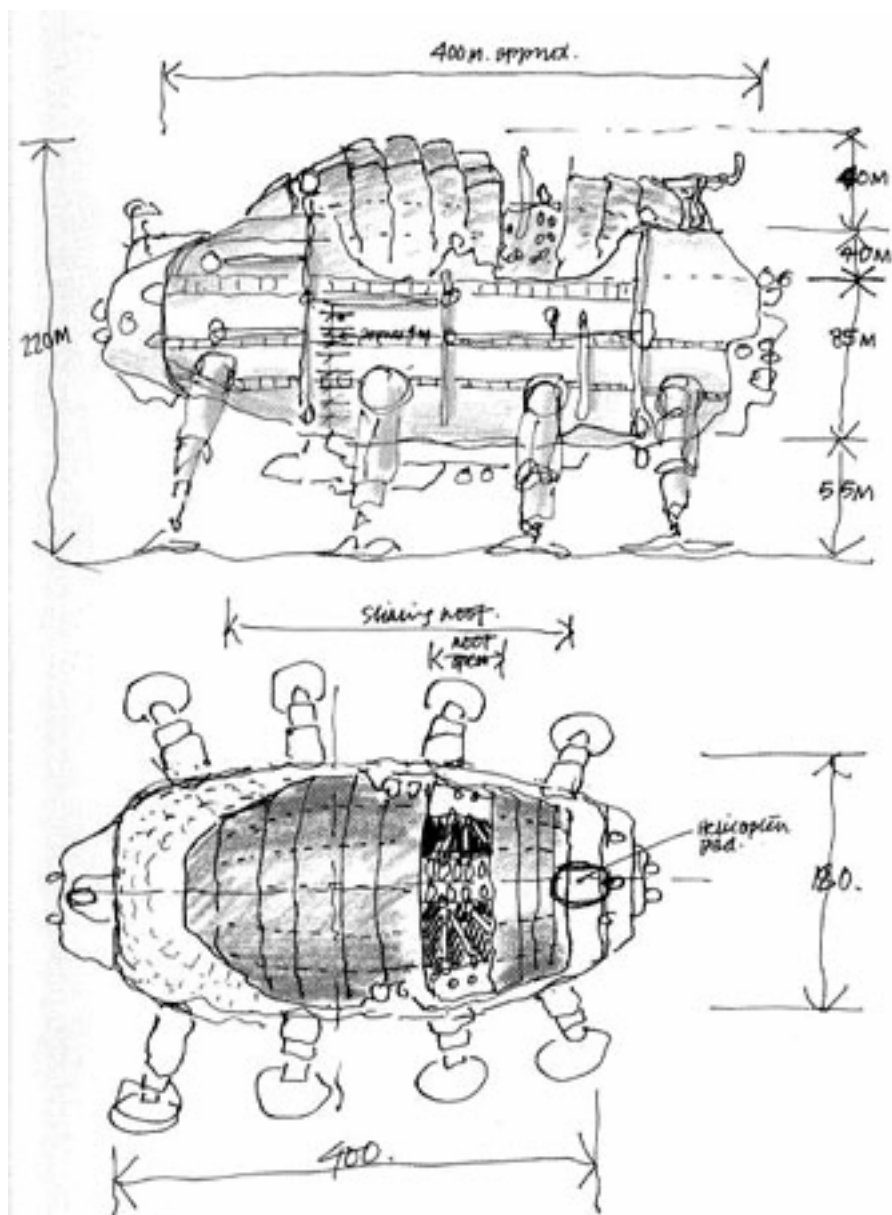
megaestruturais. “Eu tomei uma direção levemente distinta, e *considereei a idéia da indeterminação do lugar - Walking City* foi o resultado”<sup>130</sup> - explica Herron.



5. Fortes do Tâmis. Shivering Sands Fort, Kent, 1943.

---

<sup>130</sup> Ron Herron, *Walking City*, em Reyner Banham, op. cit., p. 75, grifo meu



6. Ron Herron, Walking City, croquis, 1970.

Portanto, *Walking City* surge integrada à discussão em torno a megaestrutura, ainda que afinal insinue um dos caminhos pelos quais Archigram liberou-se com relação aos tópicos principais desta discussão. Quando Archigram trata o tema da metrópole, no magazine *Archigram 5*, está interessado no problema da *natureza das partes da cidade* em sentido material e arquitetônico, e não nos termos genéricos do zoneamento funcional: “o uso do espaço quando está contido em uma caixa, quando uma caixa é juntada à próxima; e quando um espaço maior, exterior, é atravessado, é uma parte do processo de manipulação que pode definir o bom ou o mau entorno.”<sup>131</sup>

A idéia da cidade como *massa aditiva* é uma das bases da noção de *cluster*, relacionada à megaestrutura: “o agrupamento de partes e funções que são tão diferentes mas ao mesmo tempo tão próximas que os elementos deixam de ser definidos é uma sofisticação posterior da organização metropolitana. Isto leva à proposição de que toda a cidade poderia estar em um único edifício.”<sup>132</sup> Nem todas as megaestruturas estariam tão rigidamente identificadas com esta estratégia do *single building*, ou a idéia da cidade como edifício singular. Algumas insistem mais na definição de um grande sistema ordenador, como é o caso de *Plug-in City*, ou na idéia do crescimento orgânico, mimetizado dos sistemas naturais, como no caso dos metabolistas japoneses.

Mas sem dúvida, o entendimento da cidade como contínuo engendrado pelo somatório de partes distintas - seja como *crust*, *cluster*, ou *molehill*, que são as formas de organização sugeridas em *Archigram 5* - indica, ao menos como possibilidade, esta compreensão da cidade como edifício único. No caso de *Walking City*, este grande veículo-contenedor, cujo perímetro exterior é definido, porém o interior está configurado conforme o tipo de organização flexível e aditiva de *Plug-in City*, tem naturalmente relação com esta noção de grande elemento urbano singular. Entretanto, em geral as megaestruturas afrontavam o problema da indeterminação através de algum tipo de reestruturação interna, considerada como parte da lógica de projeto.

*Plug-in City* sobrevive transformando permanentemente a si mesma, ou seja, descartando e substituindo suas próprias partes, de modo que a indeterminação se identifica com a noção de substituição e consumo.<sup>133</sup> Os projetos metabolistas de Tange, Isosaki e Maki buscam incorporar a mobilidade das estruturas físicas e a velocidade dos fluxos de transporte tendo como referência os processos orgânicos de crescimento e regeneração.<sup>134</sup>

A arquitetura móvel de Yona Friedman opera através da convertibilidade das formas e usos das construções, e das superfícies e espaços utilizados, sem câmbios na estrutura geral de sustentação.<sup>135</sup> *Substituição e consumo* (no caso de *Plug-in City*),

<sup>131</sup> Metropolitan Conditions? Editorial, Magazine *Archigram* n. 5, op. cit., 1964, p. 1.

<sup>132</sup> Magazine *Archigram* 5, op. cit., p. 1.

<sup>133</sup> Ver capítulo anterior desta tese, 1.2.3. Plug-in City.

<sup>134</sup> Fumihiko Maki e Masato Ohtaka, Some Thoughts on Collective Form, em Gyorgy Kepes (ed.), *Structure in Art and Science*, Londres, Studio Vista, 1965, pp. 116-124.

<sup>135</sup> Yona Friedman, *La arquitectura móvil*. (1957-1970), Barcelona, Poseidon, 1978, p. 38.



*crescimento* (no caso metabolista) e *convertibilidade* (no caso de Friedman) são processos que indicam algum tipo de *metamorfose local* desenvolvida no tempo, como noção própria da megaestrutura.<sup>136</sup> E todos estes processos são estratégias que incorporam a questão da indeterminação como crítica ao pressuposto modernista de *um lugar para cada coisa, cada coisa em seu lugar*, subjacente às recomendações da Carta de Atenas.

### **Do lugar à trajetória: a cidade nômade**

No caso de *Walking City*, esta preocupação desliza da flexibilização de organização e função à mobilidade total, o que implica o questionamento de qualquer relação estável com o lugar como condição necessária à maneira humana de habitar. O *lugar* de *Walking City* é um lugar indeterminado. Da cidade nômade de Herron se depreende uma mudança de foco de interesse, que vai da *demarcação construída* do espaço à *trajetória* realizada. *Interchange City*, projeto que Chalk e Herron elaboraram em 1963 e que apresentaram na exposição *Living City* já mostrava este interesse pelo fluxo, pela circulação de pessoas, coisas e informações como fatos fundamentais para a vitalidade da metrópole. A exposição *Living City* respaldava essa idéia da cidade como centro de intercâmbio, e a vitalidade urbana tão (ou mais) dependente das situações criadas que da arquitetura.

Cedric Price, no magazine *Archigram 7* ainda sugere que a interação, e não o lugar é a essência da cidade e da vida urbana,<sup>137</sup> baseando-se nas colocações de Melvin Webber em ‘El lugar urbano y el dominio urbano ilocal’. O texto de Webber propõe uma concepção de *lugar urbano* interligada a *processos* metropolitanos, que englobam uma série de fluxos de interação, sistemas de comunicação e circulação que interagem com as estruturas espaciais. Webber queria demonstrar que o *lugar urbano* não podia ser explicado apenas através das estruturas físicas, e que o conceito de “comunidade” vinha do conceito de “comunicação”, conceito que mostrava-se muitas vezes independente de lugares determinados. Cedric Price reproduz em seu texto a mesma citação de Bertrand Russell que Webber utiliza como epígrafe:

“Certamente, a noção de que alguém se encontra sempre em um ‘lugar’ definido é devida à afortunada imobilidade de muitos dos grandes objetos na superfície da terra. A idéia de ‘lugar’ é apenas uma grosseira aproximação prática, não há nenhuma necessidade lógica nela, nem pode chegar a precisar-se.”<sup>138</sup>

<sup>136</sup> “Nossa preocupação não é o ‘*master plan*’, mas o ‘*master program*’, desde que este último termo inclui uma dimensão temporal” - conforme Maki e Ohtaka, em *Some Thoughts on Collective Form*, textos em que se define a idéia de megaestrutura. Maki e Ohtaka, op. cit., p. 116.

<sup>137</sup> Cedric Price em Magazine *Archigram*, n. 7, dezembro de 1966.

<sup>138</sup> Melvin Webber, *El lugar urbano y el dominio urbano ilocal*, em Melvin Webber e outros, *Indagaciones sobre la estructura urbana (Explorations into Urban Structure, 1962)*, Barcelona, Gustavo Gili, 1964, pp. 73-95.

Em certo sentido, *Walking City* dava continuidade ao que Chalk e Herron propunham em 1963 com *Interchange City*, e sua ênfase nos fluxos e sistemas de movimento. Implícita na consideração dos *diversos tipos de mobilidade* urbana como circunstâncias relevantes para a arquitetura e a cidade está a crítica à rigidez do urbanismo como plano, e o questionamento do urbanismo de edifícios e zoneamentos da Carta de Atenas. Como observa Ignasi de Solà-Morales:

“O que caracteriza a arquitetura e a cidade do presente, que vários membros do Team X detectaram com agudeza nos cinquenta, é a diferença entre o conceito de movimento na Carta de Atenas do CIAM IV (1933) e o caráter central da mobilidade de qualquer tipo na cidade contemporânea e na arquitetura contemporânea. Na Carta de Atenas, o movimento estava circunscrito a uma das quatro funções urbanas principais. Ao lado de habitação, trabalho e lazer, a cidade devia prever zonas de transporte. Era, certamente, o reconhecimento de sua importância, mas continuava a estar confinado a um tratamento em separado, substantivo, o qual tendia a deixar para os especialistas em transporte a definição física de esta função e sua localização em zonas especializadas.”<sup>139</sup>

Archigram partiu desta revisão do urbanismo da Carta de Atenas efetivada pela geração dos cinquenta, contemporânea ao Team X. Como visto, a proposta de Louis Kahn para o Centro de Philadelphia (1953) foi uma referência para a megaestrutura em geral, e para a *Plug-in City* de Cook em particular; da mesma forma os Smithsons, com sua participação no concurso Berlim Hauptstadt (1957),<sup>140</sup> representaram uma influência significativa para Herron, Chalk e Crompton, materializada no projeto para o Queen Elizabeth Hall no South Bank em Londres. Ao precedente aberto por Kahn e pelos Smithsons na questão da investigação do movimento como elemento estruturador do projeto, Archigram acrescentaria outra classe de especulação, menos ligada a situações concretas, mas igualmente interessada no conteúdo instável, universal e ubíquo das novas formas de mobilidade urbana.

Importante para entender, no contexto da obra de Archigram, o deslocamento de interesse *do lugar à trajetória*, é uma colocação recente de David Greene sobre o sentido e os propósitos desta obra. Perguntado sobre se lhe incomodava não ver construídos seus desenhos, Greene contesta:

“Na minha opinião, as suposições por trás destas questões delatam um mal-entendido para com o que representa o trabalho de Archigram. Uma leitura equivocada deste trabalho como um conjunto de projetos, um conjunto de janelas

---

<sup>139</sup> Ignasi de Solà-Morales, Present and Futures. Architecture in Cities, em Ignasi de Solà-Morales e Xavier Costa (eds.), *Present and Futures. Architecture in Cities*, XIX Congress of The International Union of Architects - UIA, Barcelona, Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, 1996, p. 14.

<sup>140</sup> Como visto anteriormente, projeto que influenciou a solução adotada por Herron, Chalk e Crompton no Queen Elizabeth Hall, realizado pelos três junto a seção de arquitetura do London County Council, entre 1960 e 1962. Ver item 1.1.3. Arquitetura como produto do consumidor.

através das quais ver um ‘novo mundo’, é apenas uma regurgitação bastante patética do dogma que afirma que os desenhos arquitetônicos são representações de alguma coisa que deseja vir a ser. Os esforços de Archigram não repousam nesta tradição; estes não são modernismo re-estilizado, estes representam um deslocamento conceitual, em comum com outras empresas criativas, do interesse nas conveniências (neste caso, o edifício ou a cidade) em direção ao interesse nos protocolos, nas estruturas e processos da cultura de meados do século vinte.”<sup>141</sup>

Apesar do persistente otimismo com relação ao progresso tecnológico, conforme a explicação de Greene, o esforço principal de Archigram não estava colocado tanto sobre uma perspectiva utópica, enquanto sustentação de uma atividade de exploração projetual voltada à fundação de um *novo lugar para uma nova sociedade*. Ao contrário, as explorações de Archigram se relacionam com os *processos* de uma sociedade que já existe, e que, como tal, é familiar a qualquer homem urbano contemporâneo em uma economia industrializada. E são estes processos que se pretende iluminar, tentando levar às últimas conseqüências, na investigação projetual, os traços fundamentais desta cultura urbana baseada na transitoriedade, na mobilidade e na multiplicidade de fluxos, como desafios à concepção estável e estática de lugar.

Outra vez é mais que pertinente o entendimento de Greene, do trabalho de Archigram como um intento por alcançar uma espécie de “registro alterado do que é familiar”; e destes projetos como profundamente identificados com uma “*nova agenda onde nomadismo é a força social dominante*; onde tempo, intercâmbio e metamorfose substituem estase; onde consumo, *lifestyle* e transitoriedade se tornam o programa; e onde a esfera pública é uma superfície eletrônica envolvendo o globo terráqueo.”<sup>142</sup> Na verdade, no contexto desta agenda onde o nomadismo emerge como força social importante, o que estaria merecendo atenção inédita por parte da cultura arquitetônica seria a *diferenciação entre o que é princípio e o que é conseqüência* neste modo de vida, nos termos colocados mais recentemente por Deleuze e Guattari em seu Tratado de Nomadologia.<sup>143</sup>

Historicamente, os modos de vida nômades estavam circunscritos a um território, possuíam trajetos habituais, e estavam relacionados a pontos particulares neste trajeto (água, abrigo, reunião, etc.). Mas estes pontos, ao contrário do que ocorre no modo de vida sedentário, embora definindo trajetos, estão em si mesmos subordinados aos trajetos que determinam: “O ponto de água só existe para ser abandonado, e todo ponto é uma etapa e só existe como tal. Um trajeto sempre está entre dois pontos, mas *o entre-dois adquiriu toda consistência, e goza tanto de uma autonomia como de uma direção próprias*. A vida do nômade é *intermezzo*. Inclusive os elementos de seu

---

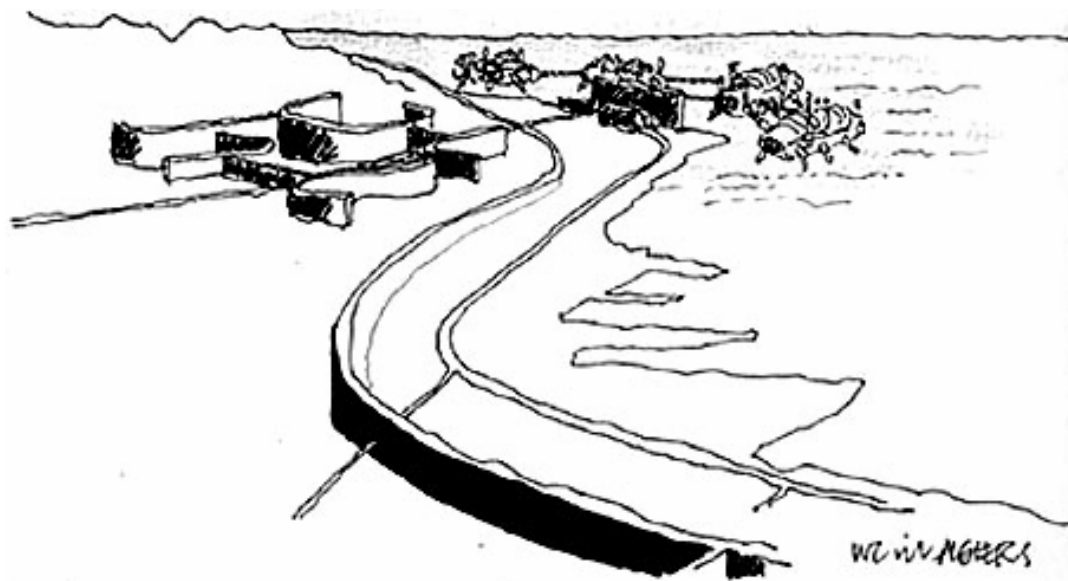
<sup>141</sup> David Greene, A Prologue. Concerning Archigram, em Dennis Crompton (ed.), *Concerning Archigram...*, Londres, Archigram Archives, 1999, p. 1.

<sup>142</sup> David Greene, op. cit., p. 3.

<sup>143</sup> Gilles Deleuze e Félix Guattari, op. cit., pp. 359-431.

habitat estão concebidos em função do trajeto que constantemente o mobiliza.”<sup>144</sup>

A intuição de Archigram vai no sentido de que, no contexto de uma sociedade capitalista pós-industrial, a cidade como *lugar* do espaço público enfrenta transformações; e neste quadro, a demarcação construída do espaço tende a converter-se em *conseqüência*, e os fluxos, de qualquer natureza, em *princípio*. Nesta perspectiva, *Walking City* não é tanto um modelo de cidade, como *Plug-in City*, como uma tentativa de produzir, ainda que demasiado literalmente, uma representação compreensível destes processos.



7. Ron Herron, *Walking City* aproximando-se ao Plano Obus de Le Corbusier para Argel.

---

<sup>144</sup> Deleuze e Guattari, op. cit., pp. 384-385. Grifo meu.

### 2.2.2. Cidades Instantâneas

“Na música e na dança, e, neste caso, na poesia, a percepção da ordem e a apreensão do todo dependem da memória. Estas artes tem lugar em um tempo transcorrido e nunca podem ser confrontadas por inteiro. Assim é com a arte cinética. O movimento revela, mas o que a forma recém foi, ou logo será, é um problema de recorde ou conjectura.” George Rickey<sup>145</sup>

‘The flying house’ era o título de uma pequena nota escrita por Warren Chalk para a sessão ‘Cosmorama’ de *Architectural Design*, em junho de 1966. O texto comentava brevemente a relação entre peso e meio transporte na questão dos componentes pré-fabricados da construção. A dificuldade no transporte era, e ainda é, uma restrição natural à dimensão dos componentes pré-fabricados; e, do ponto de vista pragmático, operava em favor do *kit* de elementos industrializados a ser montado em obra, antes que do produto completo produzido inteiramente na fábrica, como algumas das habitações-cápsula que Archigram e outros haviam proposto.

Contudo, na perspectiva de Archigram, a parte mais significativa desta nota seriam as três ilustrações que davam sentido ao título: duas fotografias de casas pré-fabricadas sendo carregadas por helicópteros, uma russa e outra americana, e uma terceira imagem fotográfica em que um dos domos de Buckminster Fuller aparece sendo transportado da mesma forma. Estas ‘casas voadoras’, demonstrações óbvias de poder técnico, imagens afirmativas do progresso tecnológico, exerceram seu fascínio sobre Archigram; o domo de Fuller carregado por helicóptero havia sido inclusive parte da colagem de capa do terceiro magazine *Archigram*, e a imagem incorporada nas exposições que Archigram organizou sobre seu trabalho ao longo dos anos da existência do grupo.<sup>146</sup>

“A visão do helicóptero com o domo pendente ainda resume toda questão do máximo efeito por esforço mínimo,” comentava Cook, quatro anos depois da nota de Chalk, e “uma vez mais, não se pode dissociar os sonhos-desejos enquanto gestos e cumulações de aproximações mais metódicas.”<sup>147</sup> A idéia da ‘casa voadora’ está na raiz da poética do efêmero que Archigram explorou em uma série de projetos de final dos sessenta. Estes projetos envolvem seqüências temporais de organização e, necessariamente, precariedade e finitude. A partir da tecnologia, a arquitetura seria capaz de engendrar, instantaneamente, situações urbanas inéditas em qualquer contexto existente; e depois, segundo a mesma lógica indolor, desaparecer sem vestígios.

---

<sup>145</sup> George Rickey, The morphology of movement: a study of kinetic art, em Gyorgy Kepes (ed.), *The Nature and Art of Motion*, Londres, Studio Vista, 1965, p. 107.

<sup>146</sup> A exposição retrospectiva que Archigram organizou em 1994 em Viena e que logo se deslocou a vários lugares (Paris, New York, San Francisco, Milão; ver introdução) incorporava boa parte deste material audio-visual utilizado nas exposições originais.

<sup>147</sup> Peter Cook, *Experimental Architecture*, New York, Universe Books, 1970, p. 63.



1. A casa voadora: Fuller presenciando o transporte aéreo de um de seus domos, 1954.



2. Imagem publicada em *Archigram 8*, com a legenda: “É real! Abaixo: casa movendo-se.”  
Abril de 1968.

A imagem da casa voadora poderia também sintetizar um ponto de inflexão nas preocupações de Archigram. Se na investigação em torno à cápsula e à megaestrutura, a atenção do grupo estava concentrada sobre *objetos arquitetônicos*, produzidos e distribuídos como produtos de consumo - o que nesta imagem estaria representado pelas casas pré-fabricadas -, já com o tema da *cidade instantânea* o interesse se volta à *produção de um evento* no tempo, tão espetacular quanto momentâneo.

Estes projetos, cujo mais amplo se chamou *Instant City*, foram desenvolvidos principalmente por Peter Cook, Ron Herron e Dennis Crompton de 1968 a 1970, entre Inglaterra e Estados Unidos, precisamente, entre Londres e Los Angeles, durante o período em que Herron e Chalk atuam como professores visitantes nesta cidade (University of California, UCLA, 1968-69). Nessa ocasião, também Cook visita os Estados Unidos por primeira vez, para ministrar um curso de desenho urbano em companhia de Ron Herron e Arata Isozaki, na mesma UCLA. Logo Ron Herron ainda segue ainda trabalhando em Los Angeles até 1970, como Director of Urban Design em William L. Pereira Associates.

Esse tipo de interação com a realidade americana já estava presente no grupo Archigram através dos projetos que Greene e Webb, desenvolveram nos Estados Unidos, a partir de 1965, como os já comentados *Living Pod*, *Cushicle* e *Suitaloon*.<sup>148</sup> Contudo, a experiência de Los Angeles foi sugestiva para Archigram no que concerne à compreensão de um modelo urbano distinto da cidade européia, de certa forma ampliando, ou mesmo redirigindo, certos pressupostos da exposição *Living City* de 1963. O curso ministrado com Isozaki era sobre desenho urbano, e baseado na cidade de Los Angeles. Segundo Cook, isso concedeu “um mandato para explorar a não-cidade”, no sentido de trabalhar sobre as configurações urbanas dispersas e descentralizadas, e os temas de projeto que estas sugerem.<sup>149</sup>

Embora sem insistir em um desenho de cidade, *Living City* era uma contestação ao modelo suburbano e uma defesa da metrópole. Também as investigações megaestruturais, a que Archigram se dedicou nos primeiros anos sessenta, pressupunham altas densidades urbanas e uma certa concentração compatível com um modo de vida metropolitano. Quando Archigram volta ao tema da cidade em 1968, o faz com projetos de intervenções pontuais e não definitivas, mas que de alguma maneira tentam superar a dicotomia metrópole-subúrbio.

Ao mesmo tempo, a promessa de que a cidade do jogo viesse a redimir a cidade do trabalho para gozo de seus habitantes, o que era uma das bases da *Plug-in City* e que podia sustentar-se sobre a retórica otimista da afluência, vai necessitando reajustar-se ao contexto de final dos anos sessenta. Uma das crises que acompanham a reestruturação do capitalismo, do compromisso fordista-keynesiano à flexibilidade pós-fordista, é a

---

<sup>148</sup> Webb segue nos Estados Unidos e Greene retorna a Londres.

<sup>149</sup> Peter Cook, Los Angeles, em Dennis Crompton (ed.), *Concerning Archigram*, Londres, Archigram Archives, 1999, p. 123.

progressiva perda de importância da cidade como centro de produção econômica. Como demonstram o projeto de Price para *Potteries Thinkbelt* ou o esquema de Archigram para *St. Katherine's Dock*, que serão comentados a seguir, muitas das antigas cidades industriais inglesas passam a carecer de sentido econômico e sofrem este esvaziamento em seus espaços físicos, assim como algumas áreas internas ou periféricas à metrópole.

### ***Blow-out Village***

Este esquema, desenhado por Peter Cook em 1966,<sup>150</sup> consistia em uma aldeia móvel, instalada sobre uma base do tipo *hovercraft*, que permitia deslocá-la a qualquer lugar onde fosse necessária, seja para habitações de emergência, para vivendas operárias em locais remotos, para centros de lazer à beira mar ou em apoio a feiras e festivais. *Blow-out Village* era uma espécie de aldeia *pop-up* situada sobre esta base, funcionando a partir de um mecanismo hidráulico que lhe permitia ampliar-se ou contrair-se.

O mecanismo estava projetado para viajar contraído a um quarto do tamanho. Chegando ao sítio desejado, e devidamente ancorada, *Blow-out Village* desenvolve toda a seqüência de movimentos necessária para colocar-se em funcionamento. A partir de uma unidade hidráulica central, uma série de mastros radialmente dispostos começam a expandir-se, logo as pequenas habitações cápsulas se desdobram ocupando seu lugar ao longo destes mastros, e por último, desde o topo do mastro principal derrama-se uma estrutura pneumática que suporta uma cobertura transparente e resistente à intempérie. Este domo artificial cobre toda a vila, permite criar um micro-clima seletivo e também o entorno artificial desejado, através da projeção de imagens sobre a tela do domo.

Terminada a estação de veraneio, finalizado o trabalho ou concluída a função no caso das feiras e festivais, essa grande bolha artificial desvanece, a vila transitória se recolhe, e parte o *hovercraft* a outro sítio. Como no poema que cita George Nelson em seu livro sobre obsolescência: “That was built in such a logical way / It ran a hundred years a day / It went to pieces all at once / All at once, and nothing first / Just as bubbles do when they burst...”<sup>151</sup>

### ***Ideas Circus***

Paralelamente ao comprometimento dos membros de Archigram com a docência tanto na *Architectural Association* de Londres quanto nos Estados Unidos, o grupo estava habituado à promoção de atividades acadêmicas e culturais de caráter itinerante, como

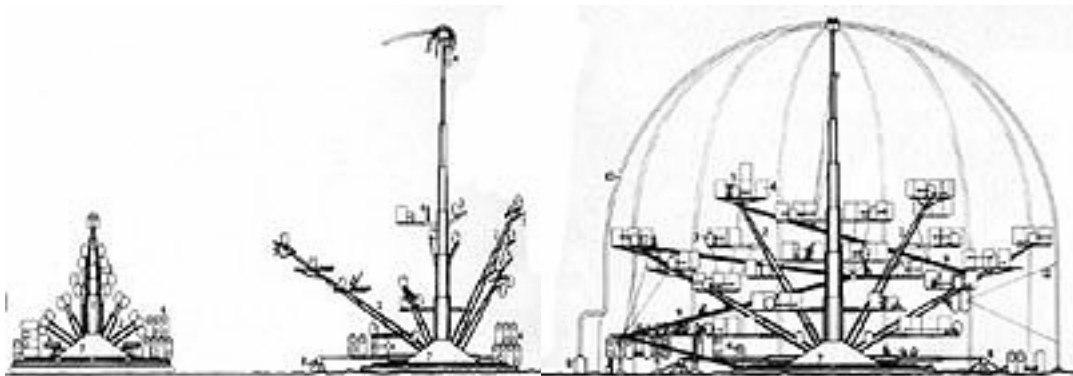
---

<sup>150</sup> Peter Cook, *Blow out Village*, 1966, publicado por primeira vez em *Woman's Mirror*, Londres, setembro de 1966; logo em *Amazing Archigram*, Perspecta, n. 11, 1967, pp. 131-156.

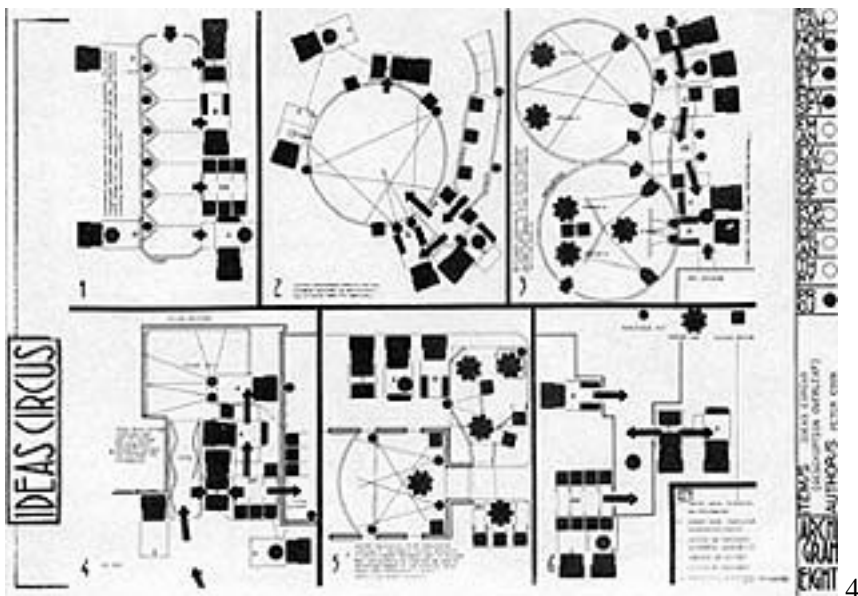
<sup>151</sup> Oliver Wendell Holmes, *The Deacon's Masterpiece*, citado em George Nelson, *Problems of Design*, Londres, Whitney Publications, 1957, p. 43.



seminários relativos à arquitetura experimental ou exposições de seu próprio trabalho. Esta experiência de Archigram na produção de eventos foi o ponto de partida para as noções desenvolvidas em *Ideas Circus*.



3. Peter Cook, Blow-out Village, 1966.



4



4 e 5. Peter Cook, Ideas Circus, esquemas de organização e modelo. Páginas do magazine Archigram 8, abril de 1968.

O programa básico consistia em um *pacote standard* de cinco ou seis veículos contendo todo o equipamento necessário para a produção imediata de qualquer tipo de atividade cultural como seminários, conferências, cursos ou exposições. Este *pacote* deveria possuir os recursos para atuar na dependência de infra-estruturas existentes, ou funcionar de maneira completamente autônoma. Estaria apto a prover qualquer sítio de recintos instantâneos, a partir dos próprios veículos, de algumas estruturas simples de suporte, e de um sistema de localizações preferenciais previstas pelo projeto. Os novos recintos se constituíam a partir de desdobramentos e ampliações destes veículos, ou mediante a instalação de domos plásticos.<sup>152</sup>

O projeto combinava assim a noção de mobilidade à estratégia *plug-in*, entendida por Archigram como a possibilidade de inserir, de forma direta, um elemento ou grupo de elementos previamente executados que pudessem transformar instantaneamente um dado contexto. Deste modo, os componentes de *Ideas Circus* poderiam ser provisoriamente agregados a estruturas construídas ou a espaços existentes, transformando-lhes o aspecto e condicionando diferentemente sua forma de utilização por um período de tempo determinado. Em esquemas desenhados em 1969, Cook indica organizações possíveis em um pátio de escola e em um estacionamento.<sup>153</sup>

*Ideas Circus* deveria operar como uma grande máquina móvel de agitação cultural, habilitada a coletar, carregar, distribuir e fazer circular informações, e continuamente ajustar-se para possibilitar a interação entre as pessoas e seus vários dispositivos. Cook a definia como uma facilidade educativa móvel a que se poderia recorrer até “que tenhamos uma rede de informações funcionando realmente em todas as direções”, observação que não deixa de recordar as atuais redes informáticas.

### **O precedente de *Potteries Thinkbelt***

No contexto inglês, esta noção tem um precedente nas idéias e no trabalho de Cedric Price. Como visto, Price foi um personagem bastante ligado ao grupo, e eventual colaborador do Magazine *Archigram*. Em 1962, havia participado do segundo número de *Archigram* com um artigo intitulado *Activity and Change*, em que defendia uma disciplina de desenho que não fosse obstáculo às transformações no uso.<sup>154</sup>

Seu trabalho ao longo dos sessenta, desde o já comentado *Fun Palace* (1961-1963) ao posterior projeto para a reestruturação de uma área em Staffordshire - *Potteries 'Think-belt'* (1965-66) -, são manifestos em favor das estruturas polivalentes, em que flexibilidade e intercâmbio são viabilizados a partir do desenho de sistemas de componentes industrializados.

---

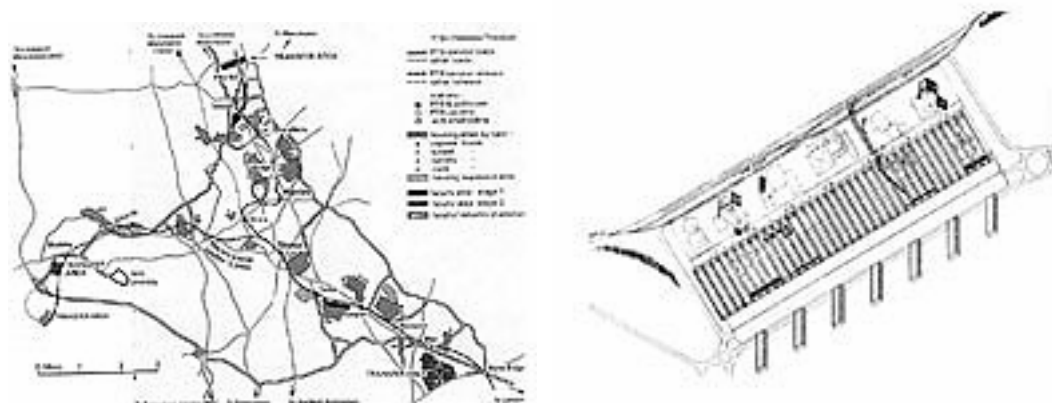
<sup>152</sup> Peter Cook, *Ideas Circus*, 1968, projeto publicado por primeira vez no Magazine *Archigram*, n. 8, abril de 1968; publicado também em *Architectural Design*, maio de 1968, p. 236.

<sup>153</sup> Esquemas publicados em *Archigram*, Londres, Studio Vista, 1972, p. 101.

<sup>154</sup> Cedric Price, *Activity and Change*, Magazine *Archigram*, n. 2, abril de 1962, p. 4.

O projeto *Potteries Thinkbelt* foi uma referência para *Ideas Circus* de Cook, tanto no método quanto pelo reconhecimento do problema da desindustrialização que começava a afetar algumas cidades industriais inglesas ao final dos sessenta. Price propunha um conjunto de serviços e instalações para educação superior a localizar sobre uma zona que compreendia várias cidades industriais em decadência, que poderiam vir a recuperar a transcendência econômica e vital mediante a vinculação a um programa nacional de educação superior. Os novos equipamentos estariam localizados de maneira dispersa sobre toda a área, porém bem conectados através de diferentes meios de comunicação.

A estratégia básica era aproveitar os caminhos ferroviários existentes, que, embora já pouco utilizados, formavam uma rede que reunia todas estas cidades. As vias mortas e seus espaços lindeiros eram aproveitados para localizar as faculdades, e para condicionar toda a infra-estrutura de serviços. As dependências universitárias, nos moldes das cabines de trem, consistiam em um conjunto de unidades seriais lineares, pré-fabricadas e de caráter transitório, dispostas ao longo dos trilhos, e com a possibilidade de ampliação eventual através de *decks* desdobráveis e espaços pneumáticos.<sup>155</sup> O projeto de Price não era um evento móvel como *Ideas Circus*, mas aproveitava a mobilidade inerente a estas estruturas leves, e à continuidade da linha de trem, para permitir a flexibilidade na organização e a adaptação a variações de programa ao longo de uma área imprecisamente definida.



6. Cedric Price, *Potteries Thinkbelt*, 1966. Mapa regional, com a rede ferroviária e as cidades, indicando as “zonas de transferência” onde estariam as instalações universitárias e outros serviços e equipamentos.

<sup>155</sup>Cedric Price, Ptb, *Architectural Design*, outubro de 1966.

### *Instant City*

“A idéia do nômade era um interesse predominante entre todos no grupo por esta época” - recorda Ron Herron - e “muitas dessas idéias sobre viagens se ampliaram em um projeto chamado *Instant City*”.<sup>156</sup> Mais que um projeto fechado, *Instant City* é uma espécie de noção aberta de intervenção explorada por Archigram através de uma série de desenhos, colagens e modelos feitos entre 1968-70 por Peter Cook, Ron Herron e Dennis Crompton, tendo como base cidades inglesas e Los Angeles: *Instant City in a Field* (Cook, 1968), *Instant City at Bournemouth* (Cook, 1969), *Instant City at Los Angeles* (Herron, 1968), *Instant City at St. Helens* (modelo, Crompton, 1968) *Instant City in the desert* (Herron, 1969), *Urban Action Tune-up* (Herron, 1969), *Self-destruct Environ-Pole* (Herron, 1969), *Holographic scene-setter* (Herron, 1969), *Instant City Airships* (versões de Cook e Herron, 1970).<sup>157</sup>

A intenção básica era enxertar temporariamente a dinâmica da grande metrópole em comunidades periféricas, recriando a mágica dos circos e das festas e feiras de caráter ambulante através de condições contemporâneas e recursos tecnológicos. Assim como *Ideas Circus* de Peter Cook, o projeto também recolhia a experiência de viagens do próprio grupo, como a Ópera Archigram, que era como se chamava a exposição mediática de seus trabalhos que Archigram havia organizado a final dos sessenta, e que costumava levar a algumas escolas pelo interior de Inglaterra, ou mesmo o *Milanogram*, a instalação de Archigram para a XIV Trienal de Milão (maio de 1968).<sup>158</sup>

Os paradigmas para *Instant City* seriam os eventos de natureza transitória, do circo aos festivais de rock (de Woodstock à apresentação dos Rolling Stones no Hyde Park), com toda sua futilidade e precariedade, capacidade para reunir e dispersar um grande número de pessoas em um curto espaço de tempo, sua dependência da experiência de ações transcorridas mais que das estruturas físicas. O paradigma seria a exacerbação do que Michel Foucault chamou de tendência à *articulação do tempo como celebração*, como vocação de todos estes espaços transitórios - feiras, festivais, mótéis de beira de estrada -, em oposição a um tempo real da cidade.<sup>159</sup>

<sup>156</sup>O comentário de Herron está em Reyner Banham (ed.), *The Visions of Ron Herron*, Architectural Monographs, n. 38, Londres, Academy Editions, 1994, p. 45.

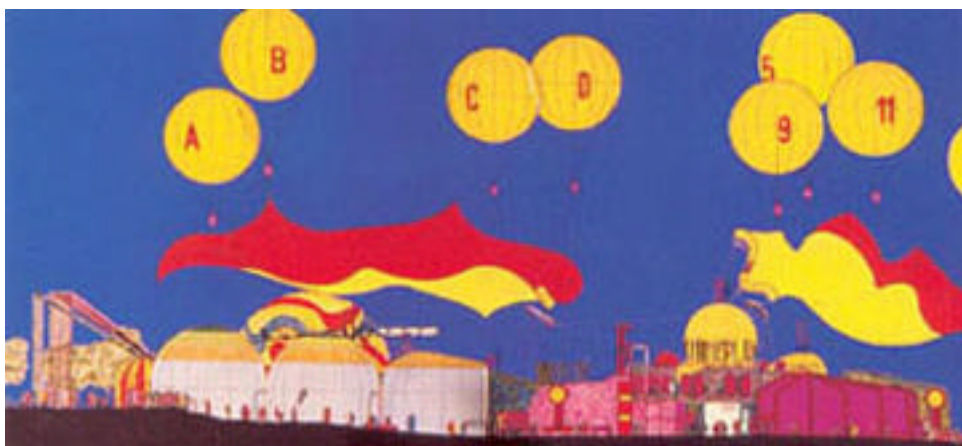
<sup>157</sup>Peter Cook, Dennis Crompton, Ron Herron, *Instant City*, 1968-1970, projeto desenvolvido com o apoio da Graham Foundation for Advanced Studies in the Arts (Chicago), Publicado por primeira vez como: Archigram Group, *Instant City*, *Architectural Design*, maio de 1969, pp. 276-280. Ver também: *Instant City strikes again!* Magazine *Archigram*, n. 9, setembro de 1970; Peter Cook e Ron Herron, *Instant City in Progress*, *Architectural Design*, novembro de 1970, pp. 566-572.

<sup>158</sup> Os cronogramas destes eventos aparecem nos números do magazine *Archigram* entre 1964-1970.

<sup>159</sup> Conforme a expressão de Michel Foucault em *On Other Spaces: Utopias and Heterotopias* (1967), ao explicar as feiras, os festivais e os mótéis com *heterotopias*. Publicado em inglês em *Lotus International*, n.48/49, 1985-86, pp. 9-17.



7. Ron Herron, Instant City em Santa Mônica, Los Angeles, 1969.



8. Peter Cook, Instant City no campo, 1969.



9. Instant City, modelo de 1970 na exposição Archigram 1961-1974, Milão, 2000.

As localizações selecionadas - Bournemouth e St. Helens na Inglaterra, a periferia de Los Angeles nos Estados Unidos - não são sítios particulares ou especiais. Ainda que identificados por seus nomes, são lugares correntes, banais ou descaracterizados - uma beira de mar em Bournemouth, uma área livre em St. Helens, um cruzamento de autopistas ou o deserto em Los Angeles. Se o subúrbio era um lugar privado da pluralidade e da oferta cultural da metrópole, *Instant City* poderia constituir um alternativa à “televisão e *pub*”. A idéia era oferecer um *pacote* que chegava a uma comunidade e instalava “uma rede de informação - educação - diversão - facilidades “brinque-e-aprenda você mesmo”; para tanto, se tratava de contar não apenas com estruturas arquitetônicas, mas de recorrer a uma área mais ampla de dispositivos técnicos a fim de “sustentar um circo viajante da intensidade de uma cidade sem sua permanência ou tamanho.”<sup>160</sup> Como explicava a memória do projeto, a noção de “ambiente” deixava de identificar-se apenas com os aspectos físicos e as condições de um lugar, mas com toda a multiplicidade de fatores que pudessem ser percebidos ou experimentados.<sup>161</sup>

### Seqüências de movimento e táticas de infiltração

*Instant City* envolve um movimento da metrópole ao subúrbio, ou do centro à periferia; efetivamente, um dos objetivos confessos do projeto era engendrar um sucedâneo para a vida metropolitana, ainda que através da simulação e à prazo determinado. O dilema entre concentração e dispersão é portanto uma discussão que *Instant City* leva em conta, embora para o qual sua colaboração seja apenas lateral. A observação de todas as colagens e desenhos referentes a este projeto sugerem que a questão central para a Archigram não é necessariamente a oposição entre cidade concentrada e cidade difusa,<sup>162</sup> mas o tipo de interação com o lugar que uma determinada classe de dispositivos transitórios, como arquiteturas pneumáticas e ultra-leves, ou os sistemas de comunicação e informação eletrônicos podem produzir. Neste sentido, a investigação está centrada em seqüências de movimento, em estratégias de infiltração, e em adições *ad-hoc* que são utilizadas para simular uma espécie de “*downtown* temporário”.

“*Instant City* tem implicações projetuais que se foram colocando mais fortemente na medida em que o projeto foi desenvolvido, de modo que na ocasião em que estávamos

---

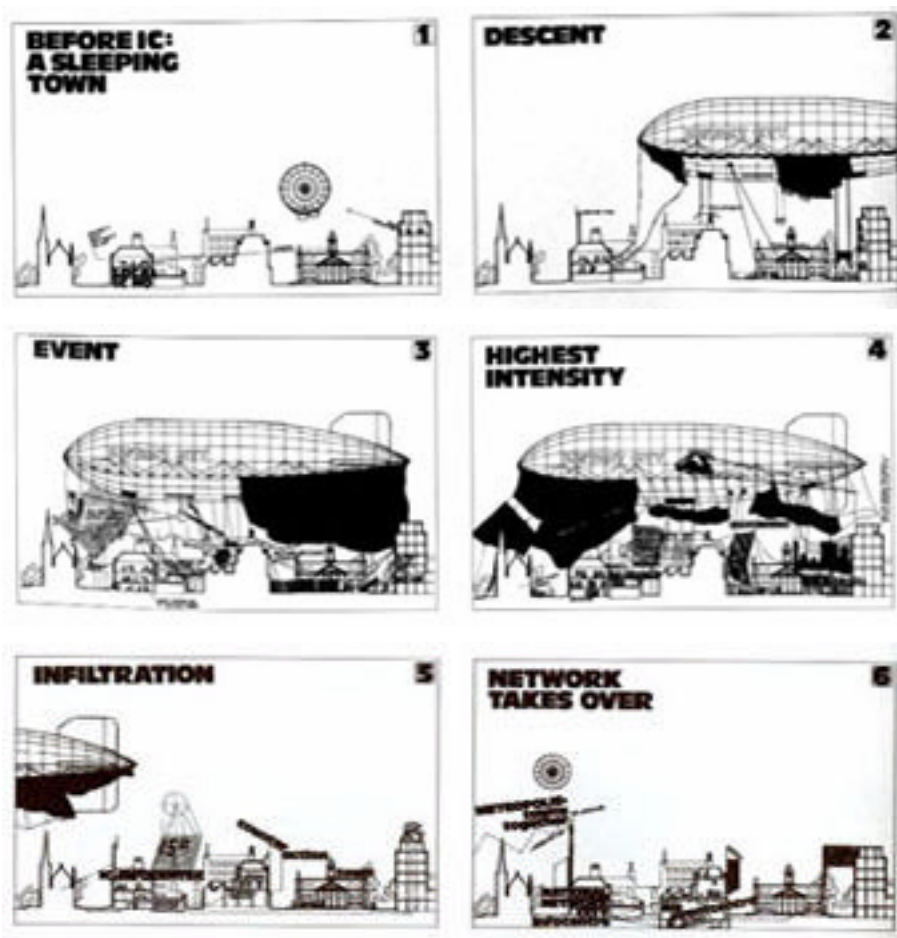
<sup>160</sup> Peter Cook, Dennis Crompton, Ron Herron. Archigram Group, op. cit., p. 280.

<sup>161</sup> Idem, p. 277.

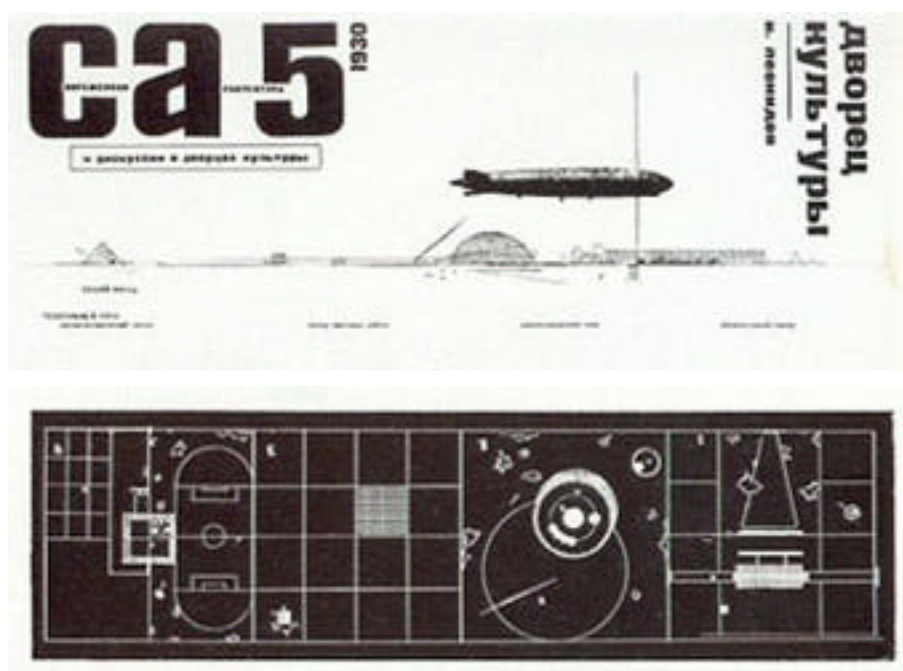
<sup>162</sup> Cook escreve a respeito desta oposição em seu livro *Experimental Architecture*, de 1970, tomando inclusive a reconsideração do subúrbio feita por Herbert Gans, *The Levittowners* (New York, Phanteon, 1967). Estas observações marcam uma certa diferença com relação a *Living City*: “Nos últimos 150 anos os conceitos rivais de cidade compacta [*tight city*] e cidade dispersa [*diffuse city*] tem se alternado no favor dos urbanistas. O desenho experimental pode suportar ambos conceitos: a cidade compacta cria coleções de partes mais obviamente complexas, mas o contexto mais relaxado pode ser lido com relação a idéias mais livres.” Ver Peter Cook, *Experimental Architecture*, op. cit., p. 111.

fazendo a seqüência descrevendo ‘o efeito do dirigível sobre a cidade





10. Instant City, seqüência de operações de chegada e partida do dirigível, 1970.



11. Projeto de Ivan Leonidov, 1930. Conversão de um bairro em centro cultural.

adormecida' é a dinâmica infiltracionária da cidade em si mesma que é tão fascinante quanto a dinâmica técnica do dirigível” - explicam os autores do projeto.<sup>163</sup>

Assim, *Instant City* é proposta como uma seqüência de operações: o dirigível que se aproxima “a uma cidade adormecida”; os caminhões e trailers que descarregam equipamentos e componentes estruturais; as tendas e membranas que descem de balões (estes liberados por avião); logo todos estes componentes da cidade instantânea fragmentando-se e infiltrando-se na cidade existente por um certo período; e, afinal, todo o aparato sendo recolhido e movendo-se a outro sítio.<sup>164</sup>

O interesse por incorporar um *vocabulário do movimento*, em toda sua gama de adições, fragmentações e acelerações, e na *seqüência* como um dos aspectos de sua sintaxe, identifica o projeto com outros campos de criação. Em seu estudo da morfologia do movimento na arte cinética, George Rickey percorre algumas experiências artísticas notáveis com relação à incorporação do movimento, do Manifesto Futurista à roda de bicicleta de Duchamp (1913), e entre estas, a interpretação construtivista. O projeto de Tatlin para o monumento à Terceira Internacional, uma torre de aço e vidro “com um cilindro rotando no transcurso de um ano, um cone em um mês, e um cubo em um dia” incorpora o elemento *tempo* como noção fundamental para a composição.<sup>165</sup> E de certa forma, no projeto de Ivan Leonidov para um Palácio de Cultura na praça do antigo monastério Simonov (concurso, 1930), a presença em elevação de um grande dirigível em movimento contribui para a retórica da reconversão de todo um bairro em centro cultural, e para o entendimento do projeto não como um edifício único, mas como sucessão de espaços e atividades.<sup>166</sup>

No caso de *Instant City*, existe uma insistência no movimento produzido artificialmente, por intervenção de forças mecânicas e recursos tecnológicos. Como observa Gillo Dorfles, é justamente esta artificialidade o que caracteriza o papel do movimento na experiência contemporânea, ou seja, “a capacidade destas forças para produzir um tempo diferente do tempo cronológico, psicológico e cosmológico”.<sup>167</sup> Ainda conforme Dorfles, a experiência cinética “implica uma jornada através do tempo, e adquire seu caráter peculiar somente através desta jornada”; assim, é natural que os episódios que envolvem o movimento “para que sejam propriamente compreendidos e tenham ‘vida’”, devam ser transitórios e apresentar “algum tipo de descontinuidade.”<sup>168</sup>

---

<sup>163</sup> *Archigram*, Londres, Studio Vista, 1972, p. 87.

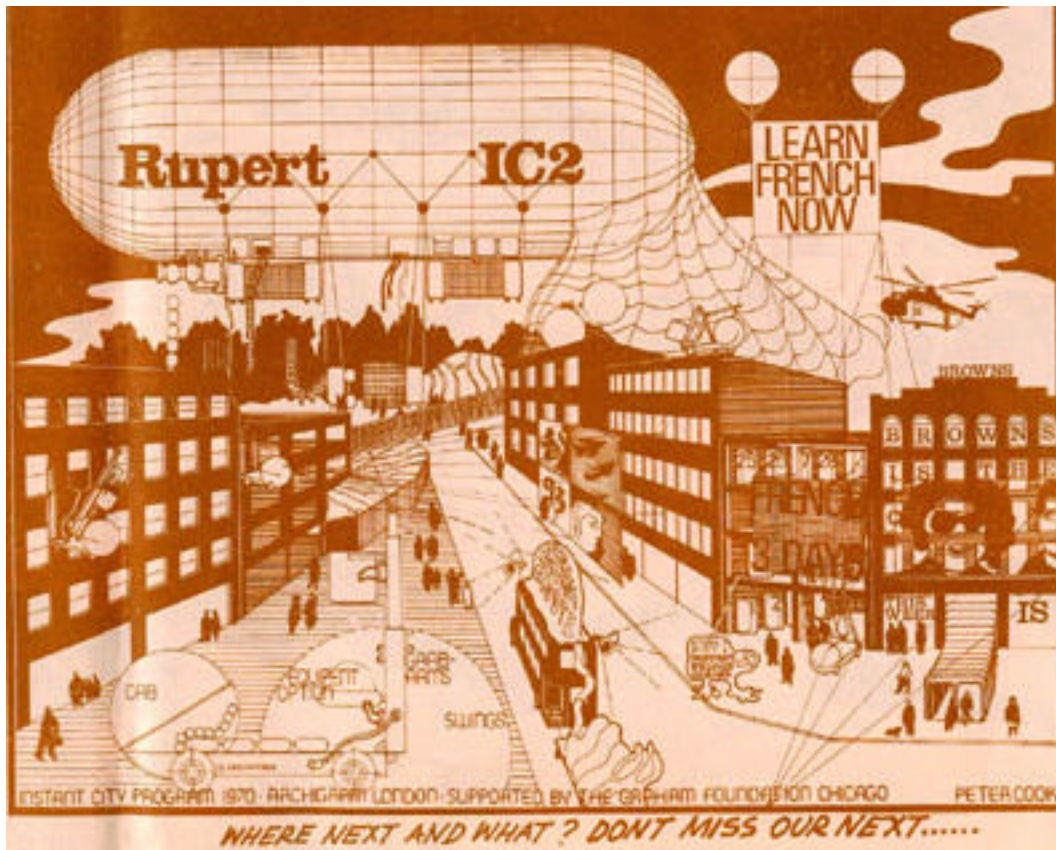
<sup>164</sup> Peter Cook, Ron Herron e Dennis Crompton, *Instant City in Progress*, *Architectural Design*, novembro de 1970, p. 571.

<sup>165</sup> Rickey, op. cit., p. 81-82

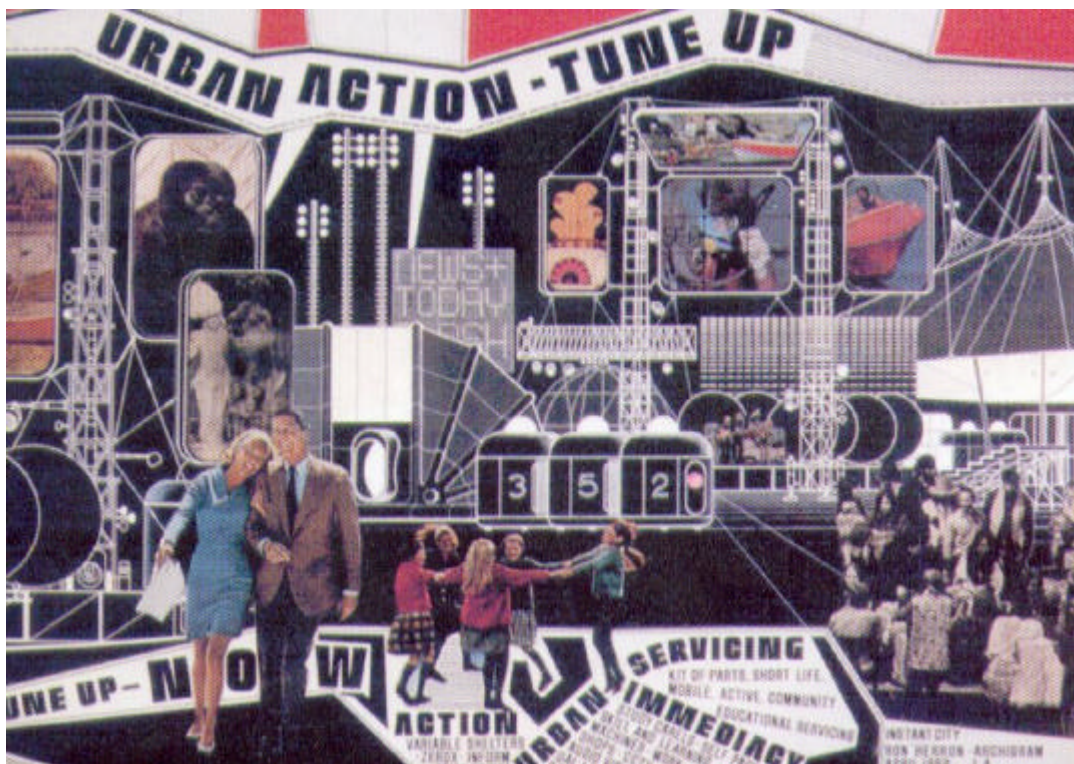
<sup>166</sup> Sobre Leonidov, ver Anatole Kopp, *Arquitectura y urbanismo soviéticos de los años veinte*, Barcelona, Editorial Lumen, 1974, p. 232-233.

<sup>167</sup> Gillo Dorfles, The role of motion in our visual habits and artistic creation, em Gyorgi Kepes, (ed.), *The Nature and Art of Motion*, Londres, Studio Vista, 1965, p. 41.

<sup>168</sup> Idem, p. 46 e p. 48.



12. Peter Cook, Instant City, 1970. Página de Archigram 9.



13. Ron Herron, Instant City, Urban Action Tune Up, 1969.



### Plástico e eletricidade: componentes precários

“Assim, mais que uma substância, o plástico é a idéia mesma de sua infinita transformação” - explicava Roland Barthes. “A maravilha do plástico é permanecer impregnado por esta transformação, de modo que será sempre menos uma coisa que o traço de um movimento”.<sup>169</sup>

O plástico poderia ser o material que define a natureza das cidades instantâneas: leveza, flexibilidade, rapidez de instalação, e pouca durabilidade. Por definição, no caso de *Instant City*, não havia um conjunto ideal de componentes ou um arranjo unívoco. O projeto foi desenvolvendo-se a partir de várias proposições, em diferentes lugares e seguindo distintas combinações entre componentes essencialmente arquitetônicos - como armações metálicas leves, membranas e tendas -, e dispositivos de transporte como os balões, os zepelins e os caminhões, além de sistemas audiovisuais, eletrônicos e elétricos, etc.

Necessariamente, envolve um território conceitual que, na terminologia de Archigram, situa-se entre a noção de *hardware*, entendida como o desenho de edifícios e lugares, e a noção de *software*, ou programação de sistemas, entendida como agenciamento de dispositivos técnicos não arquitetônicos, mas que condicionam a aparência e a experiência do ambiente.<sup>170</sup> E nesse sentido, a justificativa do projeto menciona Las Vegas, e indica a fascinação pela idéia de um entorno que pode ser criado simplesmente com a corrente elétrica: “durante o dia o *hardware* é nada, mas à noite, as “luzes combinadas à projeção cinematográfica podem fazer de todo um lugar uma cidade, onde não existe nenhuma.”<sup>171</sup>

“As cápsulas definiam serviços e necessidades específicas, as membranas protegiam contra o tempo - e toda a sorte de truques e meandros intermediários eram possíveis” - explica Cook sobre o projeto -; “a idéia de ‘*scatter*’ - escutada talvez dos Smithsons ou de Price - era uma forte possibilidade desenvolvida a partir destes ingredientes e, é claro, os muitos híbridos que eles em si mesmo podiam gerar”.<sup>172</sup> E como estratégia compositiva, o ‘*scatter*’, literalmente esparramar, está mais relacionado a idéia de recheio, de preenchimento oportunista, de alteração circunstancial de usos e aparências que à idéia moderna de configurar em definitivo todo um novo ambiente construído.

Archigram não era o único grupo a investir nos materiais plásticos. Ao contrário, existia então uma certa febre dos pneumáticos no âmbito das arquiteturas experimentais, testemunhada pela inauguração em Paris da exposição *Structures Gonflables*, organizada pelo grupo francês Utopie em 1968, que pretendia divulgar as experiências

---

<sup>169</sup> Roland Barthes, *Plastic*, em *Mythologies*, New York, The Noonday Press, 1993, p. 97. (original francês *Mythologies*, Paris, Editions du Seuil, 1957, p. 97).

<sup>170</sup> *Instant City*, *Archigram*, op. cit., p. 88. Idéias exploradas mais a fundo em outras investigações paralelas, de que trata a terceira parte desta tese.

<sup>171</sup> Peter Cook, Dennis Crompton, Ron Herron. *Archigram Group*, op. cit., p. 280.

<sup>172</sup> Peter Cook, *Capsules, Pods and Skins*, em *Concerning Archigram*, op. cit., p. 86.

com estruturas infláveis e também incentivar a comercialização da idéia.<sup>173</sup> Archigram havia publicado em seu oitavo magazine um projeto de Utopie que propunha o emprego de pneumáticos para produção de “lugares móveis”, neste caso, um espaço itinerante de exposições.<sup>174</sup> Coop Himmelblau estava levando adiante sua idéia da “arquitetura do ar”, originada na *Vila Rosa*, com *Cloud*, projeto iniciado em 1968.<sup>175</sup> No mesmo ano, sai a edição especial *Pneu World*, de *Architectural Design*, sobre as possibilidades das estruturas plásticas, em que se publicam o trabalhos de Utopie, Archigram, estruturas pneumáticas de Frei Otto, ao lado de aplicações correntes dos princípios destas tecnologias em barcos, armazéns, etc.<sup>176</sup>

A proposição de Barthes do plástico como a idéia mesma de uma “infinita transformação” é reveladora da classe de interesse que suscitava este material, e daquilo que encarnava, no contexto dos sessenta, para estes grupos: como o plástico não era nada, podia ser tudo. Existe uma identificação da precariedade e da maleabilidade deste material com uma promessa de liberdade formal e superação de hierarquias, e uma esperança de que estes espaços indeterminados favorecessem comportamentos menos rígidos. O mergulho na nova área dos pneumáticos e suas formas livres, a reabilitação do plástico pela arte e pela arquitetura de final dos sessenta representaram muito da expectativa e da ilusão por trás destas experiências de alcançar o ambiente livre de restrições, o cenário ao mesmo tempo da eterna diversão e da auto-expressão, a realização do “mundo como uma grande almofada”, ainda que só por alguns breves momentos.



<sup>173</sup> Grupo Utopie (Aubert, Jungmann, Stinco), Structures gonflables, Musée d'Art Moderne de la Ville de Paris. Ver Paula Navone e Bruno Orlandoni, *Architettura "radicale"*, Milão, Documenti di Casabella, 1974, pp. 47-49.

<sup>174</sup> Mobile Exhibition Hall, A. Stinco (France) - Going Places. Magazine *Archigram*, n. 8, abril de 1968.

<sup>175</sup> Ver Gustavo Gili Galfetti, *Pisos pilotos experimentales*, Barcelona, Gustavo Gili, 1997, p. 98.

<sup>176</sup> *Pneu World*, *Architectural Design*, junho de 1968.

14. Jeff Shaw, *Inside a Pneumatic Structure*, 1969.

### ***St. Katherine's Dock***

Em Londres, de fato é no âmbito da arte ambiental que estas idéias se materializam com mais facilidade, como demonstra o caso de St. Katherine's Dock. Uma zona de Londres que se encontrava esvaziada econômica e socialmente, St. Katherine's Dock serve em 1969 ao projeto SPACE (Space Provision, Artistic, Cultural and Educational), proposto pelos artistas Bridget Riley e Peter Sedgley, com o consentimento do Greater London Council. Os artistas londrinos Jeff Shaw e Graham Stevens realizaram ali experiências com estruturas infláveis nesta zona, antes de que esta assumisse sua feição definitiva como marina reconvertida.<sup>177</sup>

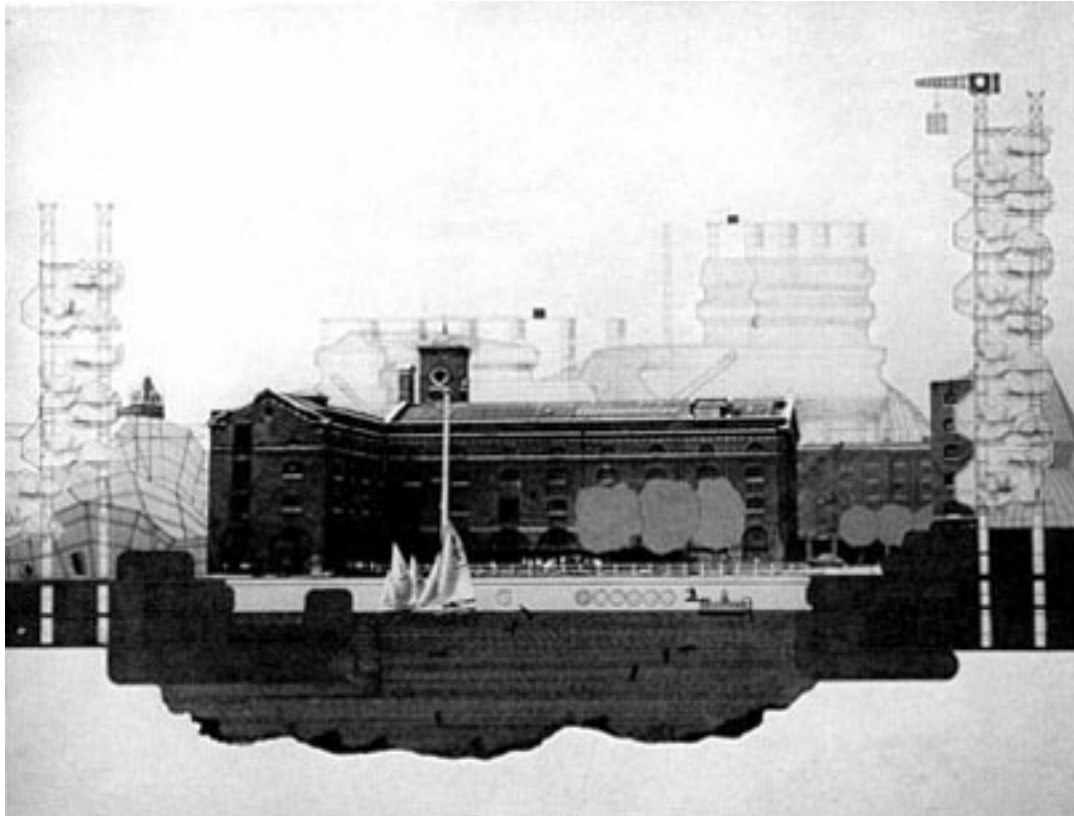
Archigram havia feito um projeto para St. Katherine's Dock em 1968, visando a futura reconversão da área, em que explorava as mesmas estratégias de infiltração propostas em *Instant City*. Os componentes do projeto eram retirados do repertório formal explorado até então pelo grupo - estruturas pneumáticas utilizadas em projetos anteriores (*Air hab* de Herron), algumas torres aparentadas ao projeto *Control and Choice*, grelhas estruturais que lembravam a série *Plug-in* de Cook, cápsulas e membranas - , que entravam em relação com os antigos depósitos existentes, preenchendo espaços livres e criando uma ordem sobreposta que transformava aspectos e usos da zona existente sem prescindir da totalidade de seus edifícios.

Mesmo que este projeto não tenha o mesmo caráter transitório de *Instant City*, comparte com este certos pressupostos, que parecem significativos da mudança de postura com relação às primeiras megaestruturas que acompanha o trabalho de Archigram a partir de meados dos sessenta. Da idéia moderna de fazer *tabula rasa* das situações existentes, se parte para uma estratégia combinada, que toma como ponto de partida a *desorganização provisória* desta situação sem prescindir de seu aparato construído, e conta com o aproveitamento dos espaços intermediários para fazer intervir um novo conjunto de componentes.

Se as versões americanas de *Instant city* exploravam os não-lugares urbanos, como por exemplo um cruzamento de autopistas em Santa Mônica, suas versões européias tem mais relação com a infiltração em espaços metropolitanos cujo sentido econômico se transformou, e onde existe razão para engendrar novos usos, e oportunidade para exercitar estratégias de infiltração. Esta modificação é significativa com relação a postura com relação à cidade adotada inicialmente com as megaestruturas, e seguiu como uma direção presente no trabalho de Archigram.

---

<sup>177</sup> Ver David Mellor, *The Sixties Art Scene in London*, Londres, Phaidon, 1993, pp. 193-195. Sobre a relação entre arte ambiental e espaços lúdicos ver Simón Marchán Fiz, *Del arte objetual al arte de concepto*, Barcelona, Akal, 1986, pp. 186-192.



15. Peter Cook, Dennis Crompton, Ron Herron, St. Katherine's Dock, 1967.



16. Jeff Shaw e Graham Stevens, intervenção em St. Katherine's Dock com estrutura inflável, 1969.

## Zoom: do consumidor de objetos ao nômade coletor de informações

“Aonde vais tu, América, em tu reluzente carro através da noite?”  
Jack Kerouac, *On the Road*, 1957<sup>178</sup>

### Aonde?

Cronologicamente, os temas da mobilidade e do nomadismo apareceram na obra de Archigram a partir de 1964, com a *Walking City* de Ron Herron, cujos primeiros desenhos foram feitos em Londres. Contudo, o incremento no desenvolvimento destes temas, que ocorre principalmente entre 1965 e 1970, está muito relacionado às vivências americanas dos membros do grupo. Tal como foi comentado, a partir de meados dos anos sessenta os membros de Archigram - Webb e Greene logo à princípio, depois Herron e Chalk, e Cook por último -, acabam passando alguma temporada lecionando nos Estados Unidos.

“Isso é Los Angeles, a sedutora cidade de Los Angeles” - iniciava Chalk um artigo sobre suas impressões a respeito desta cidade em 1968 -; “*los angelinos*, em vez de desdobrar suas asas de qualquer maneira, estão fazendo as coisas a seu modo, ali fora nas *freeways*”. Esta cidade povoada de estruturas voltadas ao movimento do carro, e cujos traços físicos mais significativos eram as autopistas, oferecia à perspectiva europeia de Chalk a “experiência efêmera de situações não-arquitetônicas que se deve ver para crer, viver para compreender.”<sup>179</sup>

Los Angeles representava um modelo de cidade distinto do europeu, em que o carro não era apenas meio de transporte, mas modo de vida; este modelo ao mesmo tempo comprometia a interpretação da metrópole conforme uma dicotomia entre centro e subúrbio, já que Los Angeles não era “nem cidade, nem subúrbio”, mas “mega-suburbio”. “Tudo que se pode dizer é que se trata de um entorno categoricamente diferente dos padrões europeus e europeus/americanos do passado - uma rede extensiva de autopistas e padrões de movimento que minam e destroem o conceito de cidade a partir de um único centro, e dá novo valor e sentido multidirecional ao subúrbio”, explicava Chalk.<sup>180</sup> Ainda que a conclusão de Chalk não seja de todo positiva com respeito a este modelo,<sup>181</sup> existe sem dúvida um certo fascínio, compartilhado pelos demais membros de Archigram, por explorar as possibilidades de desenho que sugere esta outra situação de projeto, tão evidentemente distinta das cidades europeias tradicionais e seus repertórios tipológicos construídos e estabilizados historicamente, plenos de significados agregados pelo tempo.

<sup>178</sup> Jack Kerouac, *On the Road*, New York, Viking Press, 1957; da edição castelhana *En el camino*, Barcelona, Anagrama, 1989, p. 144.

<sup>179</sup> Warren Chalk, Up the down ramp, *Architectural Design*, setembro de 1968, p. 404.

<sup>180</sup> Idem.

<sup>181</sup> “É possível que Los Angeles tenha alcançado seu apogeu como novo protótipo de cidade nos anos cinquenta, e pode haver sobrevivido a sua utilidade. O sistema de valores que representa necessita reavaliação.” Chalk, op. cit., p. 409.



O automóvel, “uma metáfora tanto quanto uma máquina”,<sup>182</sup> significou bastante mais para a cultura americana que um simples meio de transporte para alcançar o subúrbio. Ícone máximo da economia fordista, representa além de tudo toda a enorme importância que esta civilização atribuiu à máquina, e o significado emocional que lhe empresta. É através desta perspectiva que se pode chegar a compreender todo o padrão automobilístico de urbanização que emerge com o fordismo e que caracteriza muitas cidades americanas, e que a expansão da lógica econômica fordista também encarregou-se de difundir.

O nomadismo de Archigram carrega este sentido protético. O nômade se move, e se comunica com seu entorno, graças às extensões artificiais de sua capacidade humana. Todos estes projetos relacionados à mobilidade são propostos a partir dos novos materiais artificiais do pós-guerra, desenvolvidos pela cooperação entre a indústria e a química, como os plásticos (membranas e plásticos estruturais) ou o alumínio, e as novas tecnologias da informação que emergem do esforço de guerra e da corrida armamentista.

O nômade-protético de Archigram prescinde de uma relação estável com o lugar como relação constitutiva da esfera privada. “Onde?” - pergunta Cook em *Experimental Architecture* - “O entorno futuro estará onde você puder encontrá-lo”; e neste caso, “assim como cada pessoa pode ter seu próprio conjunto de necessidades, ela pode ter seu próprio conjunto de ícones. Uma grande cidade, por exemplo, é usada diferentemente por pessoas diferentes, cada uma com seus próprios itinerários e associações físicas.”<sup>183</sup> Assim, os projetos de Archigram que investigam a questão da mobilidade não propõe um novo modelo de cidade, mas uma espécie de modelo de convivência (ou mesmo de sobrevivência), que se identifica como uma *estratégia de utilização do território*, mais que como uma proposta de modificação definitiva do mesmo.

Contudo, assim como havia passado com a bandeira da flexibilidade, todo o discurso e expectativa em favor da mobilidade dos sessenta, como alternativa às hierarquias tradicionais entre o público e o privado cimentadas em grande parte sobre a propriedade privada, contestação aos modos de vida sedentários e tradicionais, acabou adquirindo conotações muito menos festivas com a crise do *welfare*, a reestruturação do capitalismo a partir do final da década, e de um modo geral, a impossibilidade de que a passagem da cidade do trabalho à cidade do jogo representasse um projeto libertário e democrático.

### **O *Living-pod* que teria 35 anos no ano 2000, ou o nômade desde uma perspectiva atual**

Mas o nômade segue sendo um personagem atual, um habitante da cidade pós-fordista que segue interessando a artistas, arquitetos e filósofos. Assim, em julho de 2000, ‘Living-pod after Piranesi’, uma gravura de David Greene em que seu *Living-pod* surge como uma espécie de caracol mecânico parasitando as ruínas de Piranesi, reaparece na capa de uma edição especial de *L’Architecture d’Aujourd’hui* sobre as micro-arquiteturas.

---

<sup>182</sup> Clay McShane, *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York, Columbia University Press, 1994, p. 125.

<sup>183</sup> Peter Cook, *Experimental Architecture*, New York, Universe Books, 1970, p. 131.

Sob este conceito, estão reunidas nesta edição algumas experiências recentes em arte e arquitetura, cujo núcleo central de reflexão é o tema do nomadismo na cultura contemporânea: intervenções artísticas que retornam à escala mínima e ao espaço individual, seja de uma perspectiva divertida, como *Refuge wear*, de Lucy Orta ou através de uma busca poética, como *Adaptable Wall Bra* de Vito Acconci; ou ainda habitáculos que contradizem o caráter estático da casa tradicional, como as casas portáteis *Su-si e Fred*, de Oskar Leo e Johannes Kaufmann; a *Maison-valise* de Claire Pétetin e Philippe Grégoire; a casa sobre as árvores *Ikos* de Gilles Ebersolt.

Segundo Paul Virilio (que nesta mesma edição de *L'Architecture d'Aujourd'hui* discute esta questão desde um ponto de vista filosófico e político), a oposição que emerge na virada do século não é mais entre cidade/campo ou cidade/subúrbio; mas entre sedentário/nômade: “por um lado os que estão sedentarizados por um trabalho, os que tem lugares de inscrição, os que estão alojados, e, por outro, os nômades, que já não estão posicionados, e que trocam de um trabalho a outro, sempre precário.”<sup>184</sup> E já esta outra perspectiva para o nômade, menos animadora, menos confiante nos agenciamentos positivos e autônomos da tecnologia, se traduz por exemplo em trabalhos como as pequenas células do Atelier van Lieshout, como o *Clip-on deprivation chamber* (1966), em que o espaço mínimo da cápsula é a expressão do desconforto e da solidão.



---

<sup>184</sup> Paul Virilio, Un habitat exorbitant, *L'architecture d'aujourd'hui*, n. 328, junho de 2000, pp. 112-115.