
ARTÍCULOS Y ENSAYOS 1

A noiva mecânica: o carro como paradigma para a arquitetura da casa nos anos 1960

The mechanical bride: the car as paradigm for house architecture in the sixties

Cláudia Piantá Costa Cabral

Abstract

During the sixties, nomadism and mobility were significant words, addressing changes in the private realm and in domestic scenes. The car, best icon and essential part of fordist economy, meant much more for contemporary culture than simple way of transportation. Through this notion we can understand the highly automobilist pattern of urbanization which emerges with the expansion of fordism in postwar years, and its influence over the architectural field. This paper searches these questions studying a few designs from the sixties, by the Archigram Group, in which the mobile home is the central theme. Remaking the relationship between this work and an enlarged frame, including design, literature, popular culture, we hope to find new readings for Archigram's work and for the sixties.

Resumen

Durante los años sesenta, nomadismo y movilidad llegaron a ser palabras cargadas de significados específicos, que apuntaban transformaciones en la esfera privada y en el ámbito doméstico. El coche, icono máximo y pieza fundamental en la economía fordista, significó bastante más para la cultura contemporánea que simple medio de transporte. Es por esta perspectiva que se puede comprender todo el patrón automovilístico de urbanización que emergió con la expansión del fordismo en la posguerra, y su influencia sobre los territorios de la arquitectura. El texto que sigue busca examinar esta cuestión a través de proyectos realizados por el grupo Archigram en los sesenta, en que el tema de la vivienda móvil es central. Estableciendo correspondencias y recomponiendo las relaciones entre esta producción y un cuadro cultural ampliado, envolviendo el campo del *design*, de la literatura y del comportamiento, se espera encontrar nuevas claves de lectura, tanto para estas obras, cuanto para la comprensión del período en que se inscriben.

Archigram - nomadism - mobility - sixties

Archigram - nomadismo - movilidad - años sesenta

Arquiteta, Doutora em Arquitetura pela Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona, Universitat Politècnica de Catalunya (ETSAB, UPC), Professora, Departamento de Arquitetura, Programa de Pós-graduação em Arquitetura, Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS).

Resenha de últimas publicações:

CABRAL, Cláudia Piantá Costa, *Arquitetura, arte, espaço público: o projeto como reconstrução do lugar*, Revista *ARQTexto*, Porto Alegre, UFRGS, agosto de 2006.

CABRAL, Cláudia Piantá Costa, *Territórios da invenção: revendo a tradição megaestruturalista dos anos sessenta*. Anais do *IX Seminário de História da Cidade e do Urbanismo*, São Paulo, USP, setembro de 2006.

CABRAL, Cláudia Piantá Costa, *Questões de Escala*, Anais do *II Seminário sobre Ensino e Pesquisa de Projeto em Arquitetura, Projetar 2005*, Rio de Janeiro, UFRJ, novembro de 2005.

CABRAL, Cláudia Piantá Costa, *Computer City, 1964*. Anais do *SIGRADI, IX Congresso Iberoamericano de Gráfica Digital*, Lima, UPC, novembro de 2005.

*Aonde vais tu, América,
Em teu reluzente carro através da noite?*
JACK KEROUAC, 1957

Hit the road Jack

Em alguma manhã do ano de 1955, em Londres, o pára-choque reluzente de um *Cadillac* americano recortava-se contra o Big-Ben na capa do suplemento a cores *The Sunday Times*, com o seguinte título, na forma de pergunta: *How american are we?* (Banham, 1955). A questão, mais ou menos retórica, dada a imagem e as circunstâncias políticas e econômicas, introduzia corretamente os termos da nova ordem econômica mundial que emergia com o pós-guerra. Segundo as novas relações de poder que se constituíam em escala mundial, a Inglaterra era obrigada a aceitar a perda do status de império e o novo papel, apenas estratégico, entre Estados Unidos e União Soviética. Do ponto de vista da evolução capitalista, se durante a liderança econômica britânica o grande passo havia sido a substituição da manufatura pela fabricação a máquina, durante a liderança americana a grande mudança estaria centrada nas formas de organização do trabalho e na mudança das pautas de consumo (Maddison, 1991). Em outras palavras, na introdução do sistema fordista-taylorista de produção, baseado de um lado na *racionalização do processo de trabalho*, que permitia reduzir os tempos globais de execução através da máxima fragmentação das tarefas e reorganização das mesmas em linhas de montagem de fluxo contínuo, e de outro, na criação de uma *norma de consumo*, através de políticas salariais concretas, no espírito do *five dollars day* que Ford havia instaurado nos anos vinte, antecipando os rumos do estado assistencialista dos sessenta (Coriat, 1989).

A expansão geográfica do fordismo a partir da segunda guerra, favorecida pelo Plano Marshall, corresponde ao que os economistas chamaram os anos dourados do capitalismo, entre 1950 e 1972.

Profundamente inserido na lógica política do mundo bipolar, ao pretender atingir mercados de massa globais, o fordismo favoreceu uma nova cultura internacional e urbana, transformando as pautas tradicionais de consumo e exportando não apenas objetos e métodos, mas estilos de vida. Em seus ensaios sobre a cultura de massas, de grande penetração nos ambientes artísticos dos anos cinquenta e sessenta, Marshall McLuhan em repetidas ocasiões referiu-se ao carro como a *noiva mecânica* (McLuhan, 1967; 1996). O automóvel, máquina e metáfora, certamente significou bastante mais para a cultura contemporânea que simples meio de transporte. Ícone máximo e peça chave da economia fordista, representou, além de tudo, a enorme importância que a civilização ocidental atribuiu à máquina, e o significado emocional que lhe emprestou (McShane, 1994). É através desta perspectiva que se pode chegar a compreender todo o padrão automobilístico de urbanização que emergiu com o fordismo.

Durante os anos sessenta, nomadismo e mobilidade chegaram a ser palavras carregadas de significados específicos, que apontavam transformações na esfera privada e no âmbito doméstico. Além da recorrente obsessão moderna por transferir os princípios da indústria dos transportes à produção da casa, certas arquiteturas exploraram estas transformações através de projetos que incorporavam diretamente a mobilidade: casas concebidas para adequar-se aos novos nômades da gasolina, produzidos pelo que Marshall McLuhan, havia denominado *versão automobilística de civilização, em que o carro reconfigura todos os espaços que unem e separam os homens* (McLuhan, 1996). Constituído por Peter Cook (1936), Warren Chalk (1927-1987), Ron Herron (1930-1994), Dennis Crompton (1935), Michael Webb (1937) e David Greene (1937) em torno à revista homônima, publicada em Londres entre 1961 e 1974, o grupo Archigram caracterizou-se por atuar no âmbito da experimentação, realizando uma série de projetos e desenhos que viriam a articular-se criticamente com a cultura

arquitetônica dos anos sessenta, buscando rebater, sobre o plano do projeto, as experiências que a técnica vinha colocando no plano cultural e social. O texto que segue busca examinar alguns destes projetos, para os quais o tema da casa móvel é central.¹

Entre as distintas valorações críticas da obra de Archigram subsiste o consenso de que a vocação do grupo para as temáticas tecnológicas teve como principal resultado a renovação dos repertórios modernos a partir de uma ampliação iconográfica. Como interpretação que coloca ênfase nos aspectos fisionômicos dessa produção, seu corolário é a compreensão desse episódio como mera fantasia de futuro, fazendo surgir deste consenso um Archigram muito pouco crítico, ingenuamente cegado pelo encanto fácil do consumo e da cultura de massas, devotado à prospecção otimista de uma realidade enfim liberada de restrições pelo avanço técnico. Este texto busca outras chaves de leitura, estabelecendo correspondências e recompondo as relações entre essa produção e um quadro cultural ampliado, envolvendo o campo do design, da literatura e do comportamento. O método de trabalho depende sobretudo de identificar um determinado contexto intelectual que cristaliza a partir do segundo pós-guerra, cujas preocupações e perspectivas estão intrincadas com as experiências de Archigram. Esta profunda articulação entre Archigram, aparentemente tão leve e fantasioso, e os temas de seu tempo, é o que permite reconsiderar esta produção como dotada de uma dimensão crítica que é normalmente infravalorada, ou passa despercebida, nas interpretações mais aceitas do conjunto desta obra.²

O lar não é uma casa, ou as transformações do privado

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”, artigo de 1965 (Banham, 1981). Para o mesmo texto, no qual Banham discutia a perspectiva técnica e pragmática que caracterizava a tradição arquitetônica americana, François Dallegret colaborava com ilustrações e alguns esquemas gráficos. *Anatomy of a Dwelling* parodiava a invasão mecânica da casa revelando o drama dos serviços 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*, Dallegret propunha um domo inflável de plástico transparente 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 Marshall McLuhan em *Understanding Media* (McLuhan, 1996).

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*. Não por acaso, é através desta expressão que 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. 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 a 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* (Vidler, 1992). 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.

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 da oposição entre *casa* como estrutura física habitável –ou como um continente–, e *lar* como um conteúdo. Nos anos sessenta, 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, aceso no interior da casa onde deveria permanecer, oculto, alimentado apenas pelos membros da família. Era este sentido de *ocultar*, ou o *segredo* indispensável a esta religião doméstica, que constituía a casa como território privado (Coulanges, 1979); o sentido arquetípico do *lar*, na tradição ocidental, confere à morada o valor de ligação indissociável com um lugar sobre a terra. Em uma sociedade de massas, o problema principal não é que a casa continente se modifique, e possa mesmo chegar a ser 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 de distinção entre esfera pública e esfera privada, a âmbito que justamente torna problemática a definição destas duas esferas.

Os membros de Archigram estavam bastante cientes desta transformação. *As casas de hoje são pouco mais que um lugar para dormir próximo ao carro próprio,*

anotava Michael Webb, citando a George Bernard Shaw. *Drive-in Housing*, desenho produzido por Webb em parceria com David Greene, propunha 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.* (Webb; Greene, 1966). 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.

As caravanas: dirija com cuidado, mas pareça rápido³

As primeiras referências para estas arquiteturas móveis viriam do mundo dos trailers e das caravanas, como artefatos próximos à 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 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 Rousel, produzida em 1926 (Duboy, 2000).

Por outro lado, a jovem indústria americana do trailer, a princípio de alto risco, porém logo 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 (Burkhart; Hunt, 2000). Desde então, ainda que de forma mais ou menos esporádica, estes resultados despertaram o interesse das mídias arquitetônicas durante os anos sessenta, e não apenas daquelas de circulação restrita, como o magazine *Archigram*. O tema da habitação móvel é abordado, por exemplo, em *Architectural Design*, como demonstra a seguinte passagem do artigo de Raymond Wilson, “Mobility”: *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 sua 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* (Wilson, 1967). No ano seguinte *Architectural Design* estaria preparando a edição especial *Pnew World*, que embora centrada sobre as arquiteturas pneumáticas e sobre as possibilidades do plástico, continha no nome uma referência explícita à noção de mobilidade.⁴

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* (Pawley, 1992). E, como a idéia de *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 (McHale, 1966).

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,⁵ 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*.⁶

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. 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” 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* (Burkhart e Hunt, 2000); logo organizou imensas caravanas, dos Estados Unidos ao México, ao Canadá ou África, em que cada ano centenas de famílias, com seus trailers idênticos, reuniam-se para formar, talvez por uma única noite, imensas cidades de lata sobre algum longínquo deserto.

A este espírito refere-se Ron Herron em seu *Free Time Node* (1966-67), projeto publicado por primeira vez no magazine *Archigram* número 7, em que vários trailers *Airstream*, ou similares, aparecem integrados a colagem *Trailer Cage* (Archigram, 1966). O projeto 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 haviam feito 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* (Goodman, 1960).

A partir do conceito *plug-in*, 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 eram acessíveis através das colunas de sustentação desta estrutura, e os espaços utilizáveis passíveis de ser ampliados mediante estruturas infláveis. 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 –e sobretudo em elementos seriais fornecidos industrialmente–, propunha questionar a noção de zoneamento do planejamento funcional com a criação destas *zonas livres*, menos hierarquizadas e mais permissivas. A investigação de Herron conservava a idéia básica da megaestrutura, ou seja, a proposição de um marco geral de referência para os elementos móveis que oferecesse não apenas um suporte em termos infra-estruturais, mas que garantisse um grau mínimo de ordenação formal, explorando como estratégia a progressiva disseminação de um novo padrão de ocupação sobre territórios pouco consolidados ou carentes de equipamentos. 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?* (Cook, 1966).

O mesmo tipo de versão tribal de nomadismo tecnológico que era explorada no *Free Time Node* estava por trás de outro invento de Ron Herron, seu *Airhab* de 1967, investigado como parte do projeto *Control and Choice*. *Isso era uma espécie de service trailer que você podia puxar com um carro –explicava Herron–, 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*. Como um espaço de fim de semana poderia ser rebocado ao campo, *reunindo-se com outros usuários do Airhab* (Herron, 1994). Espaço satélite, 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* (Archigram, 1968).

O conceito que serve de base para Herron retrocede ao argumento de Banham em “A Home is not a House” (1965), quanto à tendência da casa a converter-se em envelope indiferenciado, qualificado apenas pela disponibilidade de serviços. Banham encontrara aqui a conseqüência 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 de desafio à arquitetura de edifícios. Assim como Archigram, Banham percebe os cinemas *drive-in* como os espaços populares mais representativos dessa modificação, e desta nação que lhe parece totalmente familiarizada com os componentes mecânicos estranhos à tradição arquitetônica. No caso do *drive in movie house*, explica, *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* (Banham, 1981). E ali nos Estados Unidos, Banham faz o registro irônico da impressão que lhe produz esta civilização em que o carro parece já estar fazendo o papel de *pacote autônomo*, e eventualmente 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 outdoor e limpeza de 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 sob 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 (Banham, 1981).

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* (Banham, 1981). Também o designer George Nelson havia feito observações no mesmo sentido em “After the modern house”, texto dos anos cinqüenta. Embora sem reconhecer explicitamente o carro como comparável à arquitetura da casa, suas conclusões finais sugerem que sim: *o que vem depois da casa moderna não é a casa no sentido familiar, mas um contendor espacial, uma casca exatamente engenhada e manufaturada provendo um espaço condicionado para servir os requisitos dos ocupantes* (Nelson, 1957). Segundo Nelson, suas idéias eram uma tentativa de colaborar com Buckminster Fuller; e este, bem como Johnson em New Canaan, para usar um dos exemplos de Banham, havia dedicado-se ao desenho de envolventes que contavam 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*.⁷ 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 mais ou menos simplificador 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.

Habitar é circular: pods

O carro havia sido o objeto que com mais facilidade permitia separação entre maquinário e aparência, e Archigram estava ciente disso. *Chevrolet produz dezessete opções de carroceria para cinco motores diferentes*, recordava Chalk em 'Housing as a consumer product' (Chalk, 1966). 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: variedade de

escolha, possibilidade de diferenciação e estilo ao alcance de todos. O surgimento do *streamlining* (ou estilo aerodinâmico), como veia estilística tipicamente americana, esteve desde o princípio contaminado por elementos de realismo comercial. Em oposição à geometria da Bauhaus, o *streamlining* produziu uma espécie de versão apelativa da estética da máquina, igualmente evocativa de velocidade, progresso e tecnologia, porém de uma forma obviamente compreensível, e sem o discurso de fidelidade à função e recusa do ornamento. A forma de lágrima, a unificação visual das partes, a idéia da cobertura suave para um maquinário complexo, a ênfase na horizontalidade e a intenção de criar um estilo futurista foram traços comuns entre os desenhos produzidos por *designers* americanos dos anos trinta, como Henry Dreyfuss, Norman Bel Geddes ou Raymond Loewy (Eidelberg, 1991).

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") informou o desenho do carro, e também a evolução da forma do trailer, dos primeiros modelos de Bowlus 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, no jargão da época, era também conhecido como *Borax*. Segundo Kaufmann, no *Borax* a velocidade era traduzida de forma direta, como uma espécie de aplicação da tática do *speed whisks* das histórias em quadrinhos, essas vírgulas repetidas com certo ritmo que indicam o movimento (Kaufman, 1948). 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 *design* industrial num período de expansão fordista e imperialismo americano em que estes objetos tendem a colonizar os cenários urbanos nas sociedades ocidentais industrializadas. 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 *figado* deveriam ser sem dúvida adoráveis –dizia ele–, porém seria melhor tê-los com pele que sem (Burkhardt e Hunt, 2000). 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 essa versão glamurosa da máquina, destinada a tornar apetitoso o produto. No caso do *Living-pod*, projetado por David Greene em 1966, o que se explora como tema de desenho é também o contraste entre o exterior apetitoso e o complexo organismo mecânico que o anima.

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 para esta estrutura concebida a partir de duas classes de componentes: um envoltório contínuo, e um conjunto fragmentado de máquinas agregadas (Greene, 1966). 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.

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 ao exemplo limite que coloca Banham de desmaterialização da casa em consequência da primazia da tecnologia, 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 – 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". 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 banha, 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. Assim, essa vivenda-bolsa ou casa-com-patas, é tanto a máquina para levar consigo, quanto a casca para esconder-se dentro.

Os primeiros projetos de Greene já mostravam uma obsessão por uma arquitetura moldada desde o interior, como a casa feita desde seu avesso. *Spray Plastic House* (1961) estava concebida como uma sucessão de espaços orgânicos, 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; o cliente poderia ainda decidir em que circunstâncias deveria ser alterada a mistura, para obter algumas superfícies transparentes ou translúcidas. Finalizada a execução da casca, a terceira fase consistiria em completá-la com instalações elétricas e hidráulicas, os isolamentos térmicos e os acabamentos interiores. Por último, o bloco exterior seria dissolvido, e a casa fixada definitivamente ao chão (Archigram, 1962).

O resultado final estava bastante relacionado formalmente à *Endless House* (versão 1960), 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, explica Kiesler, ela está deduzida de uma maneira de viver *orientada a verdades fundamentais*, um modo de vida *que se faz primitivo* (Conrads; Sperlich, 1960).

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 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* (Cook, 1975). Jack 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.⁸ 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* –defende Kerouac–, mas a acumulação infantil de palavras *até que a satisfação seja obtida* (Gitlin, 1993).

Cultura On the road

A literatura *beat* penetrou com muita força nos ambientes universitários ingleses a partir de final dos anos cinqüenta, corroborada pela popularidade da música negra americana (primeiro o jazz, 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 revelando autores ingleses ao lado de Kerouac, Carl Salomon, e do poema *Howl* de Allen Ginsberg (Hewison, 1981). *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 os poetas *beats* e, considerando as perspectivas de uma esquerda colapsada pela guerra fria e pela onda macartista (até meados dos cinquenta), eram representativos do tipo de oposição que se movia antes através de canais culturais que de canais 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*, escrevia Allen Ginsberg em 1956 (Ginsberg, 1999). 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 (Ginsberg, 1999).

Archigram não compartilhou a ira *beat* com relação à barganha da afluência, e 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* (Ginsberg, 1999), refere-se, 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. 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 sistemas tecnocráticos (Marx, 1996).

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.

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 uma novo tipo de 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– (Kerouac, 1957). Na explicação de *Archigram* para *nômade*, no magazine *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 toda a superfície do planeta possa prestar igual serviço é, possivelmente, apontar para o tempo em que possamos ser todos nômades, se quisermos* (Archigram, 1968).

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* (Kerouac, 1957). 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

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

JACK KEROUAC, *On the road*, 1957

Malgrado a consciência relativamente estendida no plano historiográfico e teórico de que os anos sessenta seriam o foco de uma crise, ou de um *câmbio de paradigma teórico* (Solà-Morales, 2003), e que nessa transformação estaria fundada boa parcela da teoria arquitetônica contemporânea (Hays, 1998),⁹ o cenário complexo que esse quadro sugere não parece estar, até o momento, esgotado como objeto de estudo rigoroso. Em que pese o surgimento de estudos recentes que exploram significativamente caminhos distintos (Montaner, 1991, 1993; Goldhagen e Legault, 2000; entre outros), permanecem em grande parte aceitas narrativas segundo as quais os anos sessenta seriam uma espécie de vácuo entre dois pontos irreconciliáveis; entre a dissolução do CIAM e correspondente fechamento do ciclo histórico das vanguardas de um lado, e a emergência de uma proclamada condição pós-moderna no outro extremo, provavelmente ilustrada pela implosão de Pruitt-Igoe em 1972, representando um processo de irreversível ruptura.

Este texto pretendeu contribuir para a reconsideração deste período no sentido de

contestar o habitual entendimento do mesmo como uma espécie de *interregno* entre o modernismo e a condição contemporânea, no qual proliferam um conjunto disperso de iniciativas. E assim, escapar à pergunta simplificadora que condiciona a maior parte das investigações que se debruçam sobre esta produção: foram estas arquiteturas a apoteose do modernismo ou o princípio do que se convencionou chamar, na falta de melhor termo, pós-modernismo?¹⁰ A hipótese aqui adotada implica considerar esta pergunta como uma falsa questão. A compreensão do sentido e do alcance destas iniciativas exige situá-las não em uma zona mais ou menos indefinida de traspasse entre o moderno e o pós-moderno, mas como elementos de uma condição projetual que se articula intensamente com a modernidade, e ao mesmo tempo incorpora, de modo sistemático, a possibilidade de discutir criticamente seus postulados.

Desde esse ponto de vista, o artigo procurou demonstrar que Archigram não apenas realizou suas propostas dentro de um marco econômico, político e social historicamente definido, como conduziu toda sua atuação crítica segundo uma agenda de problemas sugerida por este contexto. Esta atuação crítica possuía uma base teórica, que envolvia tanto um discurso interno à disciplina arquitetônica, tal como o pensamento de Reyner Banham, quanto a permeabilidade a discursos externos ao âmbito disciplinar, cuja influência, menos explícita, se tentou comprovar. Neste caso, estes projetos estão relacionados a temas culturais característicos do período que vai do pós-guerra ao final dos anos sessenta, que exercem um certo deslocamento da ênfase nas demandas sociais e coletivas que haviam sido centrais para as vanguardas, para a questão da expressão e da liberdade individual, no marco de uma sociedade de massas e de um estado tecnocrático. O conflito entre indivíduo e sistema, que informou os movimentos de contracultura dos anos sessenta, penetrou os territórios da arquitetura e suscitou distintas respostas, algumas nitidamente anti-modernistas, outras não; é assim que o

nômade protético da cultura beatnik pode chegar a ser descrito como um personagem a contrapor à cultura arquitetônica vigente, no intento de reverter a utilização da tecnologia de acordo com as finalidades de um novo projeto anti-tecnocrático.

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 das cápsulas que haviam povoado a produção megaestruturalista do grupo, encontra afinidade com o espírito da micro-arquitetura, como dimensão imaginária e instalação precária, como casa provisória, entre artefato e arquitetura, nas margens dos territórios disciplinares oficialmente constituídos. Das arquiteturas nômade 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 de certa forma deslocado pelo que Vidler descreveu como *aliança racionalista entre higiene, moral e estética* (Vidler, 2001). Se a resistência a este discurso retrocede à oposição entre o surrealismo e o racionalismo, e à emergência de uma sensibilidade para qual a casa se havia convertido em *instrumento de nostalgia generalizada* (Vidler, 2001), ainda que Archigram veja sem escândalo esta transformação, 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 o novo imaginário fornecido pela tecnologia, e ao mesmo tempo, alguns fantasmas dos quais custa ao homem da era atômica, habitante de um mundo em transformação, por fim separar-se.

⁴ Pnew World, edição especial de Architectural Design, Londres, junho de 1968.

⁵ Casas para trabalhadores nas colheitas de algodão; operários migrando durante a depressão de trinta; como *showroom* ambulante para vendedores de Kelvinator, RCA ou máquinas Singer. Ver BURKHART e HUNT, *op. cit.*, p.: 25-31.

⁶ "Tourisme Précurser. La Villa Nomade", em L'illustration, 27 de fevereiro de 1926; página reproduzida em DUBOY, Philippe, "L'Esprit nouveau: la villa nomade de Raymond Roussel", L'Architecture d'Aujourd'hui, Paris, n. 328, junho de 2000, p.: 72-75.

⁷ Segundo a frase de Raymond Loewy, designer americano. Cf. BAYLE Stepheny (1992). *Guía Conran del Diseño*, Madrid, Alianza, p.: 53.

⁸ Sobre o artigo em questão: KEROUAC, Jack, (1958). *Essentials of Spontaneous Prose*, *Evergreen Review*, Summer, p.: 72-73; conforme reproduzido em GITLIN, Todd (1993). *The Sixties. Years of hope, days of rage*, New York, Bantam Books, p.: 48.

⁹ Como sugere Hays na introdução à antologia de textos críticos da teoria arquitetônica da segunda metade do século: *Não parece particularmente controverso marcar o início da teoria arquitetônica contemporânea nos anos sessenta (com todas as mudanças na prática e na teoria política, na história da filosofia, na economia mundial, e na produção cultural geral que a década conota), pois desde então a arquitetura, tanto construída quanto projetada, tem sido notoriamente discutida de acordo com categorias teóricas, de oposições tão obtusas quanto 'branca' versus 'cinza' ou 'racionalista' versus 'historicista' a 'ismos' mais sofisticados e articulados. E, desde 1968, a 'teoria arquitetônica' tem sido tomada como 'cultura arquitetônica', já que o sentimento predominante nestes anos tem sido de que a produção cultural em seu sentido tradicional especialmente o sentido de cultura como algo a que se pertence e se possui (...) é algo que não se pode pretender que apareça espontaneamente, como coisa natural, mas necessita agora ser constantemente construída, desconstruída e reconstruída através de procedimentos teóricos mais conscientes de si mesmos.* HAYS, Michael ed.(1998). *Architecture: Theory since 1968*, Cambridge, The MIT Press, p.: xi.

¹⁰ Sobre as dificuldades que cercam hoje o emprego do termo pós-modernismo ver THIEBAUT, Carlos, "La mal llamada postmodernidad (o las contradanzas de lo moderno)", em BOZAL, Valeriano ed.(1996).

Notas y bibliografía

¹ Parte deste texto baseia-se em minha tese de doutorado, *Grupo Archigram, 1961-1974: uma fábula da técnica*, realizada em Barcelona, Programa de Teoría e Historia de la Arquitectura, ETSAB, UPC, 2002, com bolsa CAPES, Governo do Brasil, sob orientação do Prof. Dr. Josep Maria Montaner, a quem agradeço as observações feitas ao texto original.

² Para uma discussão completa destas interpretações ver CABRAL, *op. cit.*, p.: 8-13.

³ Do folclore do *Airstream: Drive slowly, appear quickly*. BURKHART, Bryan; HUNT, David (2000). *Airstream. The history of the land yacht*, San Francisco, Chronicle Books, p.: 17.

Historia de las ideas e de las teorías artísticas contemporáneas, Vol. II, Madrid, Visor.

Referências bibliográficas

- ARCHIGRAM (1962). "Spray Plastic House". Magazine Archigram, Londres, abril, n. 2.
- ARCHIGRAM (1966). "Trailer cage". Magazine Archigram, Londres, dezembro, n. 7.
- ARCHIGRAM (1968). "The Nomad". Magazine Archigram, Londres, abril, n.8.
- ARCHIGRAM (1972). *Archigram*, Londres, Studio Vista.
- ARCHIGRAM (1994). *A Guide to Archigram, 1961-1974*. Londres, Academy Editions.
- ARCHIGRAM (1994). *Archigram*. Paris, Centre George Pompidou.
- BANHAM, Reyner (1955). Vehicles of Desire. Art, n. 1, setembro, 1955. Reproduzido em: Leffingwell, Edward (ed.). *Modern Dreams. The Rise and Fall and Rise of Pop*. New York, The Institute of Contemporary Art, Cambridge, The MIT Press, 1988, pp. 65-70.
- BANHAM, Reyner (1981). "A Home is not a House", em *Design by Choice*, Londres, Academy Editions, pp. 56-60 (publicado originalmente em *Art in America*, abril de 1965).
- BURKHART, Bryan; HUNT, David (2000). *Airstream. The history of the land yacht*. San Francisco, Chronicle Books.
- CABRAL, Cláudia Piantá Costa (2002). *Grupo Archigram, 1961-1974: uma fábula da técnica*, Barcelona, Programa de Teoría e Historia de la Arquitectura, ETSAB, UPC. Disponível em: <http://www.tdx.cesca.es/TDX-0219104-183033/>
- CHALK, Warren (1966). "Housing as a consumer product", *Arena*, Journal of the Architectural Association, Londres.
- COULANGES, Fustel (1979). *La Ciudad Antigua*, Barcelona, Ed. Iberia.
- CONRADS, Ulrich; SPERLICH, Hans (1960). *Architecture Fantastique*, Paris, Delpire.
- COOK, Peter (1966). "A very straight description", *Archigram*, Londres, n. 7, s/p.
- COOK, Peter (1975). The Electric Decade: An Atmosphere at the AA School 1963-1973, em James Gowan (ed.), *A Continuing Experiment. Learning and Teaching at the AA*, Londres, Architectural Press, pp. 137-146.
- CORIAT, Benjamin (1989). *El taller y el cronómetro. Ensayo sobre el fordismo y la producción en masa*, Madrid, Siglo XXI de España.
- CROMPTON, Dennis (1999), ed., *Concerning Archigram*, Londres, Archigram Archives.
- DUBOY, Philippe (2000). "L'Esprit nouveau: la villa nomade de Raymond Roussel", *L'Architecture d'Aujourd'hui*, Paris, n. 328, junho, pp. 72-75.
- EIDELBERG, Martin (1991). Streamlined Modern, em Eidelberg, Martin (ed.), *Design 1935-1965. What Modern Was?* New York, Harry Abrams Publishers, pp. 72-75.
- GINSBERG, Allen (1999). *Howl and other poems*, San Francisco, City Lights Books (edição original de 1956).
- GITLIN, Todd (1993). *The Sixties. Years of hope, days of rage*, New York, Bantam Books.
- GOLDHAGEN, Sarah Williams; LEGAULT, Réjean (2000), eds., *Anxious Modernisms. Experimentation in Postwar Architectural Culture*, Montreal, Canadian Centre for Architecture, The MIT Press.
- GOODMAN, Paul (1960). *Growing Up Absurd*, New York, Vintage Books.
- GREENE, David (1966). "Living-pod", *Architectural Design*, Londres, novembro, pp. 570-572.
- HAYS, Michael (1998), ed., *Architecture: Theory since 1968*, Cambridge, The MIT Press.
- HERRON, Ron (1994). *The Visions of Ron Herron*, Londres, Academy Editions.
- HEWISON, Robert (1981). *In Anger, Culture in the Cold War, 1945-1960*, Londres, Weidenfeld and Nicolson.
- KAUFMAN, Edgar (1948). "Borax, or the Chromium-Plated Calf", *The Architectural Review*, Londres, agosto, p. 88-93.
- KEROUAC, Jack (1957). *On the Road*, New York, Viking Press.
- MADDISON, Angus (1991). *Historia del desarrollo capitalista. Sus fuerzas dinámicas, una visión comparada a largo plazo*, Barcelona, Ariel.
- MARX, Leo (1996). La idea de la tecnología y el pesimismo tecnológico, em Marx, Leo; Smith, Merrit Roe (eds.), *Historia y determinismo tecnológico*, Madrid, Alianza, pp. 256-275.
- MCHALE, John (1966). *R. buckminster Fuller*,

México, Editorial Hermes.

MCLUHAN, Marshall (1967). *The Mechanical Bride*, Londres, Routledge (edición original de 1951).

MCLUHAN, Marshall (1996). *Comprender los medios de comunicación. Las extensiones del ser humano*, Barcelona, Paidós (original inglés *Understanding Media*, 1964).

MCSHANE, Clay (1994). *Down the Asphalt Path. The Automobile and the American City*, New York, Columbia University Press.

MONTANER, Josep Maria (1991), ed., *La crisi del moviment modern. Qüestions d'arquitectura contemporània*. Barcelona, Barcanova.

MONTANER, Josep Maria (1993), *Después del movimiento moderno. Arquitectura de la segunda mitad del siglo XX*. Barcelona, Gustavo Gili.

NELSON, George (1957). *Problems of Design*, New York, Whitney Library of Design.

PAWLEY, Martin (1992). *Design heroes. Buckminster Fuller*, Londres, Grafton.

SOLÀ-MORALES, Ignasi (2003). Prácticas teóricas, prácticas históricas, prácticas arquitectónicas, en: *Inscripciones*, Barcelona, Gustavo Gili.

VIDLER, Anthony (1992). *The Architectural Uncanny*, Cambridge, The MIT Press.

WEBB, Michael; GREENE, David (1966). "Drive-in Housing", *Architectural Design*, Londres, noviembre, p. 573.

WILSON, Raymond (1967). "Mobility", *Architectural Design*, Londres, maio de 1967, pp. 216-220.



Figura 1. How american are we? Londres, The Sunday Times, Colour Section, capa de 1955. Fonte: LEFFINGWELL, Edward (ed.). *Modern Dreams. The Rise and Fall and Rise of Pop.* New York, The Institute of Contemporary Art, Cambridge, The MIT Press, 1988.

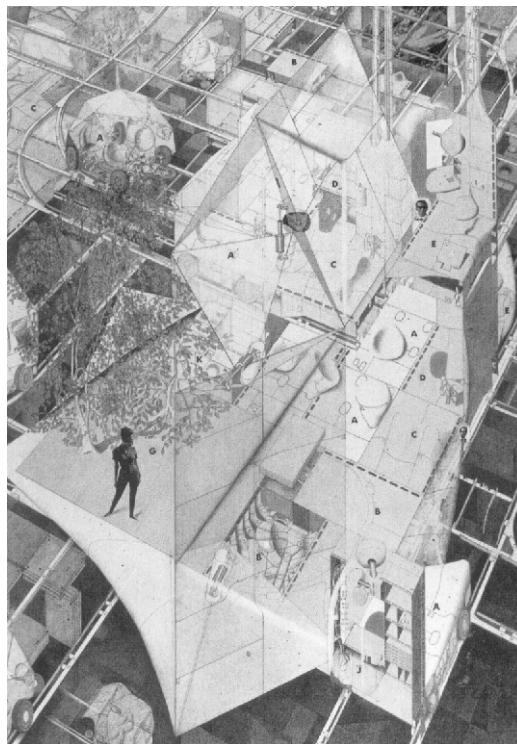


Figura 2. Drive-in House, Michael Webb, Grupo Archigram, 1966. Fonte: Archigram Archives



Figura 3. *Airstream Trailers*, material publicitário, 1963. Fonte: BURKHART, Bryan; HUNT, David, *Airstream. The history of the land yacht.* San Francisco, Chronicle Books, 2000.

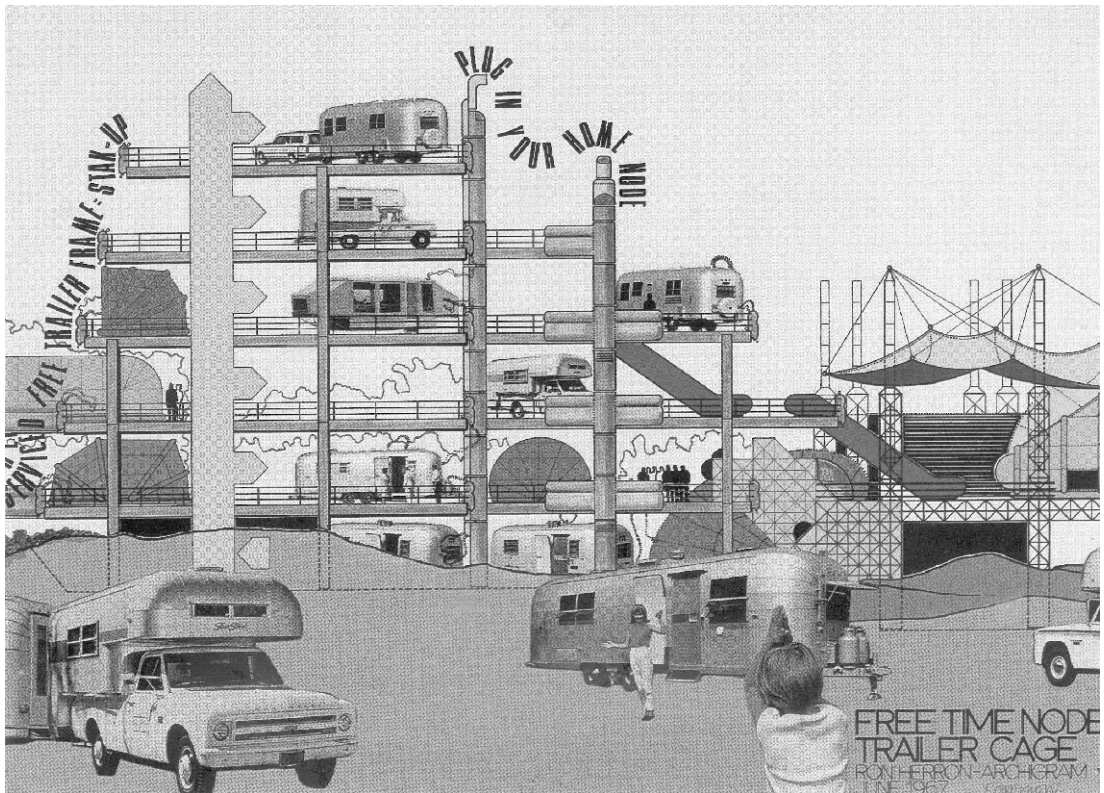


Figura 4. *Free Time Node*, Ron Herron, Grupo Archigram, 1967. Fuente: Archigram. Paris, Centre George Pompidou, 1994.

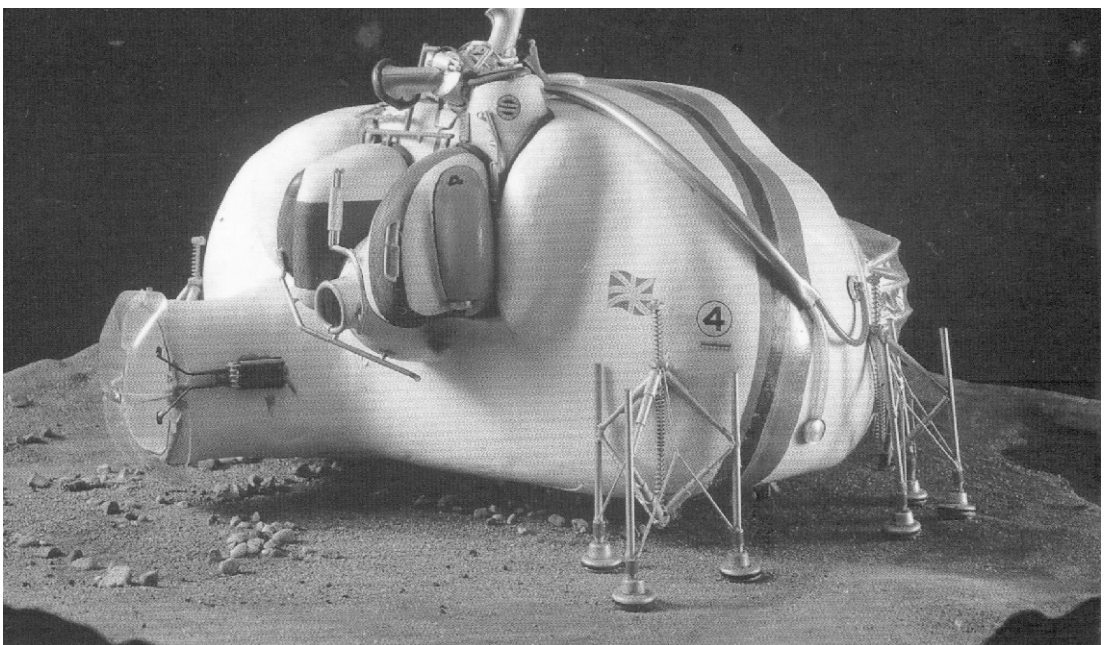


Figura 5. *Living Pod*, David Greene, Grupo Archigram, 1965. Fuente: Archigram Archives

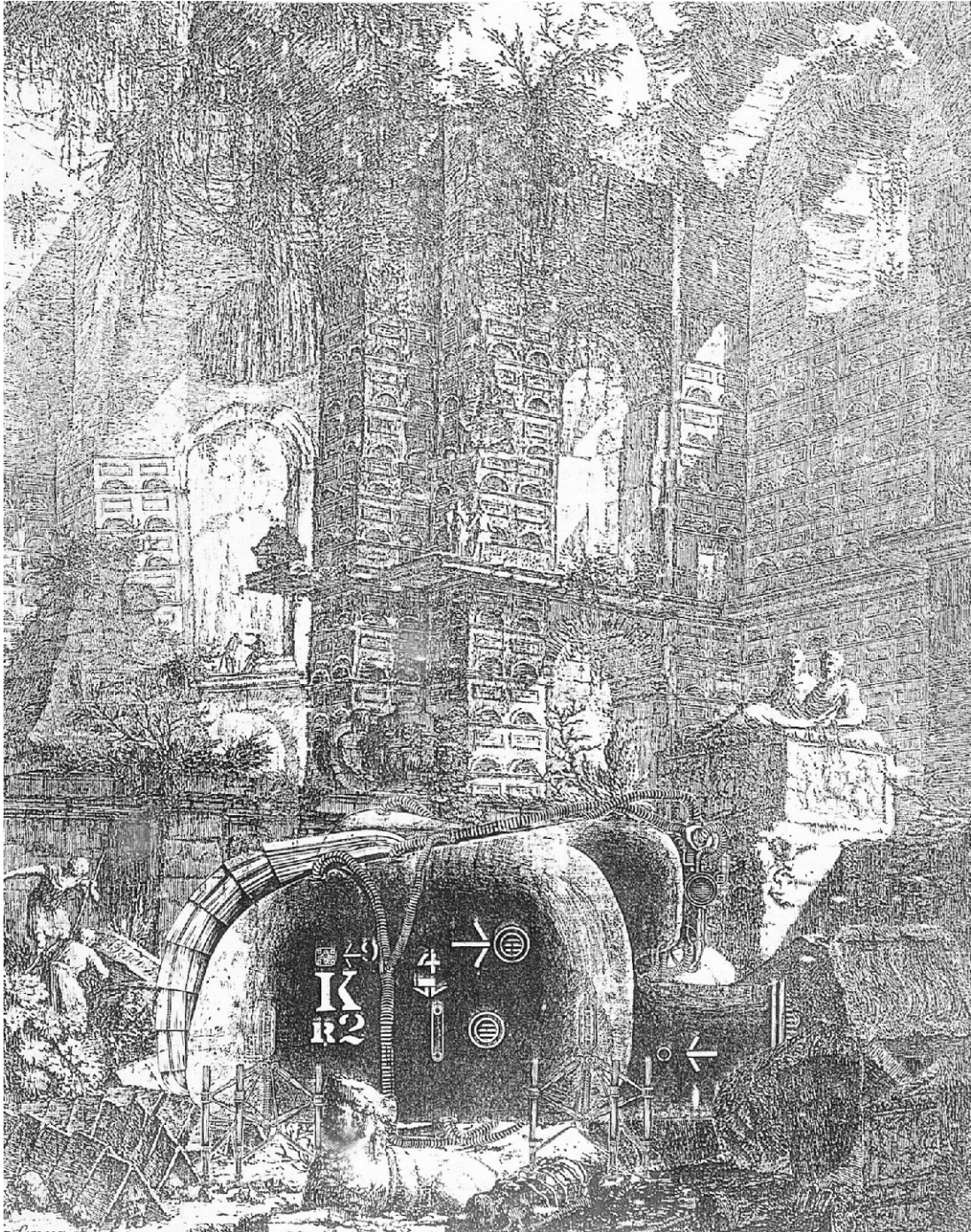


Figura 6. *Living Pod*, after Piranesi, David Greene, Grupo Archigram, 1965. Fonte: *Archigram*. Paris, Centre George Pompidou, 1994.