

**Universidade do Minho**

Escola de Arquitectura

Ana Rita da Silva Ferreira

**As feiras e os seus dispositivos:  
para um realismo utópico**

Tese de Mestrado  
Cultura Arquitetónica

Trabalho efetuado sob a orientação do  
**Professor Doutor José Manuel Couto Ramos Capela**

## DECLARAÇÃO

Nome: Ana Rita da Silva Ferreira

Endereço eletrónico: ritaferreira5@hotmail.com

Telefone: 910264073

Número do Bilhete de Identidade: 14086543

Título da Dissertação: As feiras e os seus dispositivos: para um realismo utópico

Orientador(es): Professor Doutor José Manuel do Couto Ramos Capela

Ano de Conclusão: 2016

Designação do Mestrado ou do Ramo de Conhecimento do Doutoramento: Ciclo de estudos integrados conducentes ao grau de Mestre em Arquitetura. Cultura Arquitetónica

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO INTEGRAL DESTA TESE/TRABALHO APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE.

Universidade do Minho, \_\_\_/\_\_\_/\_\_\_\_

Assinatura: \_\_\_\_\_

## AGRADECIMENTOS

Desde já, quero fazer um agradecimento ao meu orientador, professor José Capela, pelo apoio, estímulo, rigor, e orientação crítica que demonstrou ao longo deste período de trabalho e de aprendizagem.

Agradeço a todos os que me acompanharam na rotina de todos os dias, em especial aos meus pais e irmão, pelo sacrifício e paciência, e acima de tudo por desejarem sempre o melhor para mim. A minha intenção foi sempre retribuir toda a dedicação.

Fica em mim uma sincera gratidão a alguém especial que esteve sempre presente, pronto a apoiar-me, ajudar-me, aturar-me... Obrigada Filipe pelo carinho, confiança, e inspiração.

Agradeço aos amigos e companheiros presentes em todos os momentos. E a todos os que de alguma forma ajudaram na construção deste trabalho, quer pela partilha de histórias, quer pelos incentivos e conselhos.

A todos, Obrigada!



## RESUMO

Esta dissertação tem como tema central o fenómeno urbano das feiras ambulantes. Tudo se iniciou com a observação de algo que geralmente não é considerado arquitetura - a feira -, a partir de um olhar de arquiteto. Este modo de ler o fenómeno catalisou uma discussão teórica entre dois “modos de fazer” arquitetura aparentemente opostos: a utopia e o pragmatismo.

A partir da análise do modo de atuação e de produção do espaço, verifica-se que na feira existe um processo de adaptação constante que ocorre ao longo de uma rotina diária. Esta constatação permitiu alcançar a ideia de que este fenómeno é uma “utopia prática” que funde utopia e pragmatismo na ação de produzir espaço.

A arquitetura da “utopia prática” adota uma postura crítica e pragmática em relação às convenções. É este conceito que, numa ambição final, será visto como um potencial catalisador de alternativas da produção do espaço na arquitetura comum.

**Palavras-Chave:** Utopia; Pragmatismo; Realismo Utópico; Utopia Prática; Feira; Veículo; Mobilidade; Flexibilidade; Desenho de Suportes; Mat-building; Rizoma.



## ABSTRACT

This dissertation has as main theme, the phenomenon of street markets. It all began with the observation of something that is generally not considered architecture – the street market – from an architect look. This way of reading the phenomenon, catalyzed a theoretical discussion between two “ways of doing” architecture apparently opposed: utopia and pragmatism.

From the mode of operation and of space production, it is possible to verify that in street markets there is a constant adaptation process that happens over a daily routine. This assessment allowed us to achieve the idea that this phenomenon is a “practical utopia” that merges utopia and pragmatism in the action of product space.

The architecture of the “practical utopia” takes a critical and pragmatic approach in relation to the conventions. It is this concept that, in a final ambition, is seen as a potential catalyst of alternatives to space production in common architecture.

**Keywords:** Utopia; Pragmatism; Utopian Realism; Practical Utopia; Street Market; Vehicle; Mobility; Flexibility; Supports; Mat-building; Rhizome.





# ÍNDICE

INTRODUÇÃO	
Tema / Metodologia de trabalho	1
TEORIA I (MAQUINAL): DUAS FORMAS DE PENSAR A ARQUITETURA	7
VIA UTÓPICA	11
VIA PRAGMÁTICA	33
TEORIA II (ESPACIAL): OBJETO DE ESTUDO - A FEIRA A IMPLANTAÇÃO: CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO COMUM	49
O desenho de Suporte: N. John Habraken	52
Unidade separável	55
Zonas e Margens	56
Setores	60
Suporte	66
Mat-building: Alisson Smithson	68
Rizoma: Gilles Deleuze e Félix Guattari	74
O dispositivo móvel como elemento catalisador das ações	79
O ato fundador: Reativação do lugar	85
Recriação da capacidade de servir	87
Veículo	89
Armazém Móvel	92
Estrutura	96
Montra	99
Habitáculo	104
O Doméstico: As práticas comuns	107
TEORIA III: A FEIRA COMO UMA UTOPIA PRÁTICA	119
BIBLIOGRAFIA	132
ANEXOS	139



# INTRODUÇÃO

## TEMA/OBJETIVOS

O fenómeno urbano das feiras ambulantes é o tema central desta dissertação e o ponto de origem do raciocínio. Esta tese olha para algo que geralmente não é considerado arquitetura, e faz uma análise com um olhar de arquiteto. Partindo desta leitura arquitetónica, o tema da feira deu a oportunidade de desenvolver uma discussão teórica entre dois modos de fazer arquitetura que comumente são considerados opostos: a utopia, no seu idealismo, e o pragmatismo, no seu carácter consequente que, muitas vezes, dá origem à “arquitetura sem arquitetos”.

O exemplo prático da feira, que se transforma no objeto de estudo, ajuda a chegar a conclusões. A partir da análise do seu modo de atuação no espaço, são detetadas inúmeras especificidades na forma de gerar urbanidade. Percebe-se que a maior parte das ações do evento têm origem no dispositivo móvel que serve de transporte aos feirantes e às mercadorias, e que este objeto tem não só o potencial de (re)ativação do lugar, mas também o potencial de diariamente ser suporte para o quotidiano (re)ativando a sua própria capacidade de servir. A partir deste processo de adaptação constante que ocorre ao longo de uma rotina diária, alcança-se a ideia de que este fenómeno é uma “utopia prática”. Assim, à luz de um olhar arquitetónico, a fusão de utopia e pragmatismo dá origem à produção do espaço da feira.

A utopia prática visiona as coisas para além da sua perceção comum, pois tudo está num processo de contínua recriação, podendo os espaços/objetos alcançar uma nova dimensão que nunca havia sido planeada, a partir de um ato pragmático. Ou seja a identidade dos espaços/objetos está constantemente a ser reequacionada consoante a necessidade do indivíduo. Deste modo, esta “arquitetura” adota uma postura crítica e pragmática em relação às convenções. É o conceito de utopia prática que, na sua génese, será visto como um potencial transformador da visão arquitetónica comum.

O argumento da dissertação tem uma tradução direta na estrutura do texto, dando origem a três capítulos: a teoria “maquinal” que estuda o modo de fazer utópico e o modo de fazer pragmático; a teoria “espacial” que

explora os fenómenos de produção do espaço na feira; e a teoria da “utopia prática” que expõe o modo como a utopia e o pragmatismo se articulam no objeto de estudo, indo de encontro ao conceito de *realismo utópico*.

## METODOLOGIA DE TRABALHO

A metodologia de trabalho focou-se em duas vertentes de investigação paralelas que estruturaram todo o argumento: uma teórica, que parte da bibliografia estudada acerca das temáticas da utopia e do pragmatismo, realizadas no âmbito da filosofia, arte e arquitetura; e outra de trabalho de campo e consequente análise ao objeto de estudo das feiras. Deste modo, a discussão teórica andou sempre num território paralelo à observação do real.

Por sua vez, a interpretação do objeto de estudo – a feira – também se subdividiu em dois prismas: o da análise de campo e o da teoria da arquitetura. A análise dos dados recolhidos foi feita à luz de três conceitos teóricos fundamentais na teoria da arquitetura dos últimos anos, como o Desenho de Suportes de N. John Habraken, o conceito de Mat-building e o conceito de Rizoma (integrado no pensamento arquitetónico designadamente nos anos 90).

A investigação no terreno procurou analisar o modo de apropriação do território pelos feirantes, e procurou encontrar práticas comuns na produção do espaço, através de um olhar atento aos diversos hábitos, costumes e tradições presentes no conjunto de feiras analisado.

O critério de seleção dos diversos campos de feira baseou-se nas suas especificidades relativamente às dicotomias encerrado/aberto, central/periférico. O objetivo foi analisar situações variadas e, nelas, tentar detetar a existência de padrões comportamentais transversais a territórios com características distintas. Foi detetar tipos de locais onde a feira se instala e perceber de que forma o evento se adapta às características urbanas.

Para tal, foram estudados quatro campos de feira, cada um representativo de um tipo diferente de território. A amostra focou-se no Campo da feira de Braga, o qual é um recinto encerrado que se localiza na periferia da cidade e o seu desenho urbano tem estruturas físicas e desenho de chão projetados especificamente para acolher o evento. Focou-se no

Campo da feira de Guimarães que é também um recinto fechado na periferia da cidade e projetado com um desenho que estratifica o terreno de modo geométrico, uniforme e rigoroso em parcelas. O campo da feira de Barcelos que é um espaço urbano central da cidade, usado no cotidiano como parque de estacionamento, que apresenta algumas marcas territoriais pensadas para acolher e organizar a feira. E foi feita também uma análise ao campo de feira de Ponte de Lima que se apropria de um espaço central da cidade com múltiplas especificidades funcionais, no qual o posicionamento de algumas árvores no terreno serve de demarcação de lugar para os feirantes. Assim, nesta cidade a feira espalha-se por uma avenida contínua de frente ribeirinha, e pela margem do rio, a qual é um terreno de terra batida.

Contudo, ao longo do texto não será feita referência aos casos de estudo em particular, o que acaba por salientar a perspectiva que foi desenvolvida de que as feiras apresentam uma estratégia de apropriação padronizada que se adapta a qualquer contingência do lugar. No entanto, o “estado da arte” já está desenvolvido no âmbito da relação da feira com o espaço da cidade, designadamente por uma dissertação que investiga a relação entre o desenho urbano e a apropriação pela feira, intitulada *“Análise comparativa de Feiras no Alto Minho: Relação entre espaço e apropriação”* da autoria de Joana Silva.

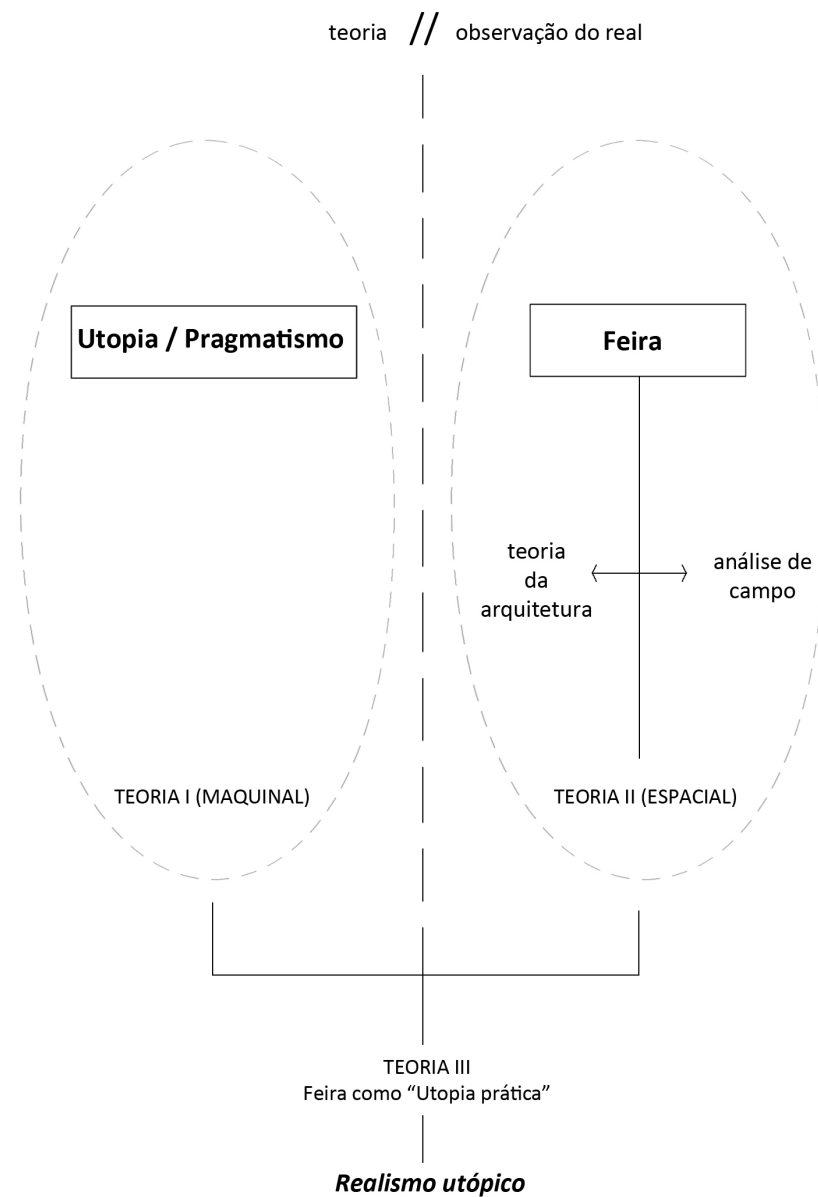
As ferramentas de processo utilizadas foram a fotografia, a análise e observação in loco, e a comunicação com os próprios feirantes. Estes instrumentos possibilitaram conhecer histórias e processos que permitiram perceber o panorama do ambiente, da rotina diária e dos diferentes “modos de fazer” espaço. Cada visita foi realizada em diferentes horas do dia, de modo a ter a oportunidade de observar os vários processos e rotinas que existem ao longo do dia de trabalho.

No primeiro capítulo da dissertação é feito um enquadramento teórico geral que identifica dois paradigmas de projeto opostos: a utopia e o pragmatismo. Primeiramente é estudado o percurso da via utópica na arquitetura, com base numa análise que parte do início da utopia arquitetónica e tenta compreender, através de uma breve síntese, o trajeto feito até ao momento em que ideias de mobilidade e veículo se transformam em ingredientes da arquitetura. Logo a seguir é explorada a via pragmática, a qual se inicia com um enquadramento do conceito no contexto da filosofia no raciocínio de William James, John Dewey, entre outros, e de seguida tenta compreender de que forma os seus princípios se traduzem na prática, analisando primeiro a sua concretização no âmbito da arte, onde se revê no conceito de Adhocism, e seguidamente no âmbito da arquitetura, a partir do exemplo dos arquitetos Lacaton e Vassal. Em todo este capítulo trata-se de compreender a máquina no seu mecanismo estrutural e de suporte, enquadrando os princípios com que foi pensada no método utópico e pragmático. Assim se constrói a teoria “maquinal”, título do primeiro capítulo.

Após a teoria “maquinal”, parte-se para a teoria “espacial” que tenta compreender o espaço a que a máquina dá origem percebendo, não só o efeito que os constituintes da máquina e a forma como são articulados produzem no espaço, mas também tenta perceber a influência da vivência do homem nos critérios de produção espacial, tomando como objeto de estudo a feira ambulante. A primeira parte deste segundo capítulo faz uma análise do espaço coletivo da feira que se articula com uma análise de conceitos teóricos como o desenho de suportes de N. John Habraken, o mat-building, segundo o olhar de Alison Smithson, e o conceito de Rizoma, de Gilles Deleuze e Félix Guatari. A segunda parte é centrada no modo como o veículo (dispositivo móvel) contamina o espaço que o envolve, e é centrada na multiplicidade de funções que o dispositivo desempenha.

Por último, parte-se para a criação da teoria da “utopia prática”. O último capítulo é a conclusão de que a feira, no seu carácter de constante reequacionamento e adaptação, à luz de uma leitura arquitetónica, é uma “utopia prática” que conjuga “modos de fazer” utópicos e pragmáticos. A ambição última é extravasar o exemplo das feiras para um âmbito que pode alargar-se à produção do espaço em geral, tendo como base o conceito de Realismo utópico.

Ao longo da dissertação, as notas que se encontram lateralmente ao corpo de texto são breves notas informativas relacionadas diretamente com o discurso, embora não sejam o tema central explorado ao longo do argumento. Em rodapé encontram-se apenas as referências bibliográficas dos conteúdos abordados.







# I. TEORIA I (MAQUINAL)

## DUAS FORMAS DE PENSAR A ARQUITETURA

O maior de todos os poderes ambientais é o pensamento, e a utilidade do pensamento, a razão para aplicar inteligência radical aos nossos problemas, é precisamente o que dissolve aquilo de que a arquitetura tem sido feita até então: formas convencionais (*customary forms*).<sup>1</sup>

Reynar Banham

---

<sup>1</sup> BANHAM, Reynar, *The architecture of the well-tempered environment*, 1984, p.312 Citação original: "The greatest of all environmental powers is thought, and the usefulness of thought, the very reason for applying radical intelligence to our problems, is precisely that it dissolves what architecture has been made of to date: customary forms."



O pensamento, na sua inteligência radical, é a fórmula dada por Banham para contrapor a convenção e para emergir numa nova atitude arquitetónica.

A arquitetura teve origem com o Homem, e apoiou-se em teorias e ideologias que a moldaram até aquilo que ela é hoje. Esta, muitas vezes, torna-se numa convenção de formas – customary forms – que ambicionam dar uma resposta universal aos problemas do abrigo.

Para Banham, a função mais elementar dos objetos arquitetónicos subdivide-se em dois grandes âmbitos – suporte e climatização – que devem ser pensados em detrimento da forma, do objeto ou da linguagem. A forma de conceber e articular estes dois princípios é o que dá origem a todas as criações arquitetónicas que nos envolvem. Deste modo, a anatomia da habitação é composta, não só pelo suporte, o qual contém a estrutura e os serviços, mas também pela pretensão de controlar o ambiente. Este controlo pode ser feito de duas formas: uma é a partir do abrigo, quando o homem se protege com uma árvore, ou telhado e paredes, enquanto a segunda é o poder de interferir com a meteorologia “local”<sup>2</sup>, a partir do fogo ou da tecnologia, como por exemplo aquecedores de esplanada.

Tendo como base a dinâmica de “pensar a arquitetura”, a intenção é perceber diferentes formas de produção de espaço e a sua relação com a ideia de sociedade, cidade e de conjunto arquitetónico. Neste sentido, é possível olhar a arquitetura segundo dois parâmetros distintos: compreender a máquina, no seu mecanismo estrutural e de suporte; e compreender o espaço a que a máquina dá origem, a partir das suas características e da vivência do espaço por parte do homem.

Existem várias vias que a arquitetura pode seguir para dar resposta à máquina habitacional, contudo existem duas que comumente são consideradas opostas no discurso arquitetónico: a utopia que ambiciona o ideal, e o pragmatismo que ambiciona uma solução rápida e eficaz a um problema concreto. Este capítulo explora a forma como a máquina arquitetónica foi

2 BANHAM, Reyner, A House is not a Home, 1965, p.75

pensada na “Via Utópica” desde o início da utopia arquitetónica até à utopia do “móvel” e “flexível” que integra o veículo na equação do problema; e explora a “Via Pragmática” a qual muitas vezes proporciona uma “arquitetura sem arquitetos”. São estes os nomes que intitulam os dois subcapítulos da Teoria maquinal, respetivamente.

## VIA UTÓPICA

Quando se pensa em *utopia*, ocorre-nos o contexto do imaginário, do fantástico, do ideal que se distancia do real. A definição etimológica da palavra dá pistas para o esclarecimento do conceito. De origem grega, utopia tem duas leituras: “*ou-topos*” que significa em nenhum lugar, sem lugar; ou “*eu-topos*” bom lugar, o lugar ideal. Para além de geralmente se enquadrar num “não-lugar”, grande parte das vezes também se enquadra num “não-tempo”, traduzindo-se numa ucronia - uma idealização de um período de tempo imaginário, hipotético.<sup>3</sup>

Assim sendo, uma utopia é uma teoria, ou construção intelectual, que aspira a emergência de uma sociedade melhor; expressa esperança em atingir um mundo ideal que melhorará a condição humana, em contraposição à política da época. Deste modo, é possível perceber que o pensamento utópico é usado como base para a reavaliação crítica do que é a realidade, e, através das suas manifestações ou ambições, estabelece objetivos que podem ser catalisadores da ação e da mudança. Um modelo torna-se utópico devido ao seu carácter impraticável, o qual pode estar presente na origem da ideia, ou pode advir de uma falha na avaliação de certos aspetos ou estádios civilizacionais ou tecnológicos.

Numa vontade de pôr em causa e questionar a realidade, de modo a distanciar-se das convenções e a visionar uma nova potencialidade de novos hábitos ou soluções, o utópico apresenta uma atitude crítica, visionária e propositiva.

A criação da fantasia da realidade foi experimentada por vários escritores e arquitetos ao longo dos tempos, que ambicionaram alterar os princípios culturais da sociedade a partir do modo de pensar a cidade. Este modo de atuar foi sempre uma crítica à realidade ou um apelo para um mundo melhor.

Os principais motivos da construção de utopias tiveram sempre um princípio social traduzido na formação da cidade, no qual procuravam uma vida em comunidade harmoniosa e o desejo de alcançar a unidade e o poder

3 BORSI, Franco, *Architecture and Utopia*, 1997, p.13-14

da *civitas*. Por vezes, esta ambição era explorada através da construção de estruturas que desafiassem as leis da matéria, não sendo necessariamente praticáveis ou tecnicamente possíveis.<sup>4</sup> No entanto, este princípio da tecnologia nem sempre está presente na construção de uma utopia.

Na literatura, o livro “Utopia” escrito por Thomas More na época do Renascimento, em 1516, foi possivelmente o primeiro conto que tentou levar experiências e ideias ao limite. Nesta obra de ficção, é apresentado ao leitor uma ilha de cidade ideal, que pretende a perfeição na localização, na urbanística e na sociedade, onde todos vivem em harmonia e trabalham em prol do bem comum. Na ilha Utopia existe uma sociedade perfeita, onde a serialidade, uniformidade, racionalidade e previsibilidade são as principais características. Contudo, apesar de More admirar o modo como esta civilização se desenvolveu, e aspirar que alguns dos seus princípios sejam implantados em cidades europeias, demonstra uma posição crítica em relação a várias normas estabelecidas. Grande parte das vezes, a procura de uma estrutura social e política perfeita traduz-se em planeamentos rigorosos, que por vezes levam à repressão e ao autoritarismo.

Foi nesta época, na era do Renascimento, que começaram a surgir, no âmbito da arquitetura, vários modelos de cidades ideais – utópicas. O ideal utópico não foi constante ao longo da história, este foi-se transformando e adaptando às ambições da época em que se circunscrevia. Os diferentes modos como os arquitetos pensaram e redesenharam a cidade de forma a alterarem os princípios culturais da sociedade, e o modo como tentaram criar uma conceção de unidade entre a obra construída e a cidade, é a temática que será agora desenvolvida. Para tal, partir-se-á de uma análise que parte do início da utopia arquitetónica e tenta compreender, de um modo breve, o trajeto feito até ao momento em que ideias de mobilidade e veículo se transformam em premissas arquitetónicas. Na verdade, notar-se-á que na utopia da cidade, a primeira fórmula explorada para alcançar a cidade e a sociedade ideal é a organização dos elementos no espaço urbano, no entanto, com o tempo, a cidade perfeita passará a ser procurado a partir da idealização do espaço habitacional e a partir das necessidades de cada indivíduo. A habitação ideal, no seu conjunto, formará a cidade ideal.

4 BORSI, Architecture and Utopia, p.20

A época da Renascença foi o ponto de partida do conceito de utopia na teoria e história da arquitetura. Leon Battista Alberti, no ano de 1485, escreveu o tratado *De Re Aedificatoria*, no qual criou uma concepção teórica de cidade onde estabelecia categorias de edifícios essenciais para o bom funcionamento da *civitas*, ambicionava harmonia e proporção entre todas as partes, e estudava a melhor forma de construir a cidade.

Antonio Averlino, dito *Il Filarete*, idealizou a cidade de *Sforzinda* baseando-se no tratado *De Re Aedificatoria*. *Sforzinda*, um modelo que exemplifica as cidades utópicas deste período, apresentava um desenho geométrico com uma forma concêntrica e era encerrada por um perímetro amuralhado que estabelecia um limite claro entre a cidade e o campo. No seu interior, a disposição dos elementos no espaço apresentava hierarquia, regularidade e simetria repetitiva. Esta idealização focava-se na busca do local perfeito para a construção dos modelos de cidade, e num planeamento rigoroso que dita a disposição ideal dos elementos no espaço.

Mais tarde, no século XIX, os utopistas apresentam uma nova forma de ver a cidade. Esta é a época de emergência da revolução industrial, logo, a cidade passará a explorar uma nova relação entre campo, cidade e indústria. No entanto, permanece uma disposição rigorosa dos elementos no espaço, que procura a organização e o funcionamento ideal da urbe.

Numa tentativa de resolver os problemas sociais e urbanísticos das cidades, Robert Owen, em 1813, propõe uma cidade de dimensão reduzida que apresenta uma organização funcional do território, organizando-se em torno de uma praça central onde à sua volta são implantadas as habitações privadas, e os serviços, sendo que à volta destes encontra-se o espaço agrícola. Segundo o seu modelo de cidade ideal, a povoação deve ser autossuficiente dispondo de todos os serviços necessários, e revelando-se uma comunidade perfeita, síntese de campo e cidade.<sup>5</sup>

Mais tarde, Charles Fourier apresenta outro modelo de cidade que também é pensado segundo uma organização ideal. De modo a contrastar a cidade da época, que segundo ele é carenciada de forma, propõe o modelo de Falanstério. Aqui, a vida e a propriedade são totalmente coletivizadas. Os cidadãos passariam a habitar em falanstérios: edifícios coletivos que dispõem

<sup>5</sup> Citado por José Capela nas aulas de Teoria e História da Arquitetura I, in BENEVOLE, Leonardo, *Storia dell'Architettura Moderna*, 1960

de todos os serviços no seu interior, onde se conjuga a fábrica com a cidade e o espaço do habitar.<sup>6</sup> Nesta proposta, existe uma concentração de toda a cidade num único edifício autossuficiente, ou seja, a cidade deixa de ser um tecido urbano composto por diversos elementos. Apenas os espaços rurais e jardins se encontram no espaço exterior ao edificado.

Apesar destas utopias se libertarem do perímetro amuralhado da cidade do Renascimento, estas continuam cingidas a uma ideia de concentração e fusão, podendo mesmo transformar-se num único corpo – o Falanstério.

Contudo, uns anos mais tarde, surgem mais três modelos de Cidades ideais – a cidade linear, a cidade jardim, e a cidade industrial – que se desprendem da ideia de concentração e começam a ser exploradas de forma extensiva pelo território, procurando por vezes interligar-se com outras cidades. Estas exploram mais uma vez a dicotomia entre campo, indústria e cidade.

De modo a contrapor a cidade tradicional geralmente desenvolvida concentricamente em volta de um núcleo central, Arturo Soria y Mata propõe uma cidade linear(1882) que se cinge a um eixo estrutural de extensão ilimitada, delineado por linhas férreas, que em alguns casos faz uma linha de conexão entre outras cidades.

Este modelo de cidade é o precursor de uma nova forma de pensar a arquitetura, e é o ponto de partida para o visionamento da cidade a partir do veículo. Com a Cidade Linear, foi explorada pela primeira vez a relação entre os novos meios de transporte e a civitas, pois Segundo Soria y Mata a cidade deve adaptar-se aos meios de transporte e estes devem implicar um tecido urbano diferente. Os veículos não devem ter apenas a função de facilitar a circulação num tecido urbano tradicional.

Mais tarde, Ebenezer Howard formula um modelo de cidade-jardim(1898), no qual propõe ruralizar a vida urbana, e no qual a cidade começa a estabelecer uma ideia de funcionamento em sistema com as cidades próximas.

No entante, a cidade industrial(1901) de Tony Garnier funciona de forma autónoma em relação às cidades envolventes. Na sua formação, a

6 Citado por José Capela nas aulas de Teoria e História da Arquitetura I, in BENEVOLE, Leonardo, *Storia dell'Architettura Moderna*, 1960



cidade é composta por três partes isoladas entre si, de modo a que possam ser ampliadas se necessário, que são a indústria, a cidade habitacional e os estabelecimentos de saúde.<sup>7</sup>

Até este ponto era visível uma concepção de cidade ideal onde o desenho do espaço urbano continuava a ditar a organização perfeita da sociedade e do espaço construído, porém, com a chegada do século XX, começou a surgir uma idealização de cidade no pensamento arquitetónico que se afasta do ideal utópico observado até então. Esta começa a imergir numa ideia de futuro que se coordena com perspectivas de avanços tecnológicos, inspiradas pela época, sendo um deles os meios de transporte, e afasta-se do planeamento rigoroso do desenho urbano, para se aproximar de uma ideia de flexibilidade que vai incidir no planeamento livre da cidade, e na flexibilização do espaço habitacional.

Como início do século XX, surge uma época em que a ideia de mobilidade do espaço vai perseguir o pensamento de algumas utopias arquitetónicas, e vai ser ela mesma o elemento transformador do funcionamento da cidade. É a ambição do “móvel” que vai conferir flexibilidade ou um elevado grau de variabilidade aos espaços, sendo que o meio de o alcançar vai ser a exploração do “veículo”. Soria Y Mata, na ideia de cidade linear, já tinha visionado a importância dos meios de transporte na cidade, pois defendia que o veículo não devia ser apenas símbolo de meio de circulação, mas devia ter um efeito prático na concepção da urbe. No entanto, Georgii Krutikov, numa utopia de cidade do futuro – *Flying City* (1928) –, tal como Soria y Mata, explora a temática do veículo como elemento modificador da cidade, e vai mais além sendo o primeiro a visionar o veículo como parte integrante do espaço habitacional.

Krutikov criou um projeto que especulava sobre a possibilidade da criação de uma cidade suspensa no ar, que tinha como mote o movimento.<sup>8</sup> Na cidade do futuro, “*Flying City*”, os espaços habitacionais eram remetidos para o espaço aéreo através de energia atómica, e a superfície terrestre era reservada para o trabalho e o lazer.

7 Citado por José Capela nas aulas de Teoria e História da Arquitetura I, in BENEVOLE, Leonardo, *Storia dell'Architettura Moderna*, 1960

8 [www.editorialtenov.com/en/books/georgii-krutikov-the-flying-city-and-beyond-s-o-khan-magomedov/](http://www.editorialtenov.com/en/books/georgii-krutikov-the-flying-city-and-beyond-s-o-khan-magomedov/) visto em 17-05-2016

O transporte entre os dois contextos, terrestre e atmosférico, era feito a partir de cápsulas individuais que eram veículos universais de transporte, e o único meio que permitia ao habitante chegar à sua casa. Estas cápsulas, no momento de estacionar na habitação, conectavam-se às unidades habitacionais – à imagem de um *plug-in* – e funcionavam como uma parte móvel da casa, sendo equipadas com mobiliário retrátil. Ou seja, nesta arquitetura, o movimento só se encontra no veículo, pois este é uma parte da habitação que é transportável e move-se entre dois contextos.

O objetivo deste projeto era provar a possibilidade teórica e a preferência pela arquitetura móvel ao invés da arquitetura comum.<sup>9</sup> Este era um projeto teoricamente possível, contudo impossível na prática, dado ser uma cidade que se fundamenta na hiper-tecnologia, e devido às questões da força gravítica que inviabilizam o quotidiano tal como é conhecido no ambiente terrestre.

O fator utópico aqui, para além da disposição dos elementos, passa a ser também a ideia de interconexão, neste caso entre o veículo e a habitação. Esta é provavelmente a primeira vez em que, no panorama da arquitetura, um veículo é equacionado como algo que pode acoplar-se a uma casa. Contudo, o funcionamento do veículo como espaço habitacional, e como algo para além da oferta de mobilidade, já havia sido explorado por Raymond Roussel.

Roussel, em 1924, cria a “Maison Roulante”. Esta obra era um veículo no qual o espaço interior foi adaptado à criação da própria casa do autor. O fascínio de Roussel encontrava-se na ideia de poder transportar o seu espaço habitacional em todas as suas viagens.<sup>9</sup> Contudo, de seguida, esta ideia unipessoal de veículo-casa foi desenvolvida por Buckminster Fuller num contexto de produção em massa, com o projeto Mechanical Wing(1940). Este explora a standardização de um habitar mínimo numa unidade móvel que se acopla ao veículo – o atrelado.

Fuller via o motor do carro como algo catalisador e modificador da vida diária e da organização social, e visionava o automóvel como símbolo de movimento, liberdade e autotransformação.<sup>10</sup> Porém, trabalhou esta ideia de um modo que diverge da forma como Soria y Mata e Krutikov o fizeram no

9 [www.bookforum.com/inprint/018\\_02/7807](http://www.bookforum.com/inprint/018_02/7807) visto em 17-05-2016

10 BECK, John, “Buckminster Fuller and the Politics of Shelter”, in HUGHES, Jonathan, SADLER, Simon, Non-Plan, 2000, p.120

passado, a partir da ideia do veículo. Fuller ambicionava uma revolução da habitação que a tornasse eficiente, sustentável e transportável, para a qual se inspirava na indústria automóvel e em todos os avanços tecnológicos.

Nesta época começou a emergir uma forte vontade de mudança de paradigma da cidade, na qual Fuller foi um dos pioneiros. Opôs-se ao fixo e imutável, defendendo que os objetos arquitetónicos contemporâneos resistem às mudanças do espaço e do tempo, limitando a liberdade. Nas suas palavras, “não passam de monumentos para uma arrogante e insustentável crença na fixação”<sup>11</sup> que requerem elevada manutenção e preservação. É então que projeta a *Dimaxion House* – uma célula habitacional transportável.

A partir de uma utopia tecnológica baseada na produção em massa, Fuller desenhou um abrigo pré-fabricado, pois defendia que a casa convencional era pesada, cara e exigia demasiado tempo. A *Dymaxion House*(1928) era uma célula hexagonal composta por estrutura e materiais metálicos. Revelava-se uma casa extremamente leve, cujo peso não tinha comparação com o de uma casa tradicional. A sua forma era redonda para minimizar a perda de calor e a quantidade de materiais necessários.

Na *Dimaxion House*, Fuller introduziu a mobilidade na habitação a partir de um outro veículo: o guindaste. Aqui, este não cumpre apenas um desempenho no ato construtivo, tem também um desempenho preponderante no funcionamento da própria arquitetura. O guindaste é o dispositivo que permite a transportabilidade da habitação. Esta deixa de ter fundações que a amarrem à superfície; passa a poder pousar em qualquer plano. Só mais tarde é que Fuller passa da movimentação do guindaste para o movimento sobre rodas, que se torna uma tendência.

A utopia de Fuller centrava-se na tecnologia e na transportabilidade da habitação, e, desta forma, tornava a arquitetura um fenómeno móvel. Contudo, os projetos de Fuller não tiveram um êxito exponencial devido à falta de uma distribuição viável das infraestruturas, e mesmo o próprio autor tinha uma relutância em relação às oportunidades de mercado.

Naturalmente, com a proliferação no quotidiano do homem, o veículo começou a alterar não só a dinâmica do funcionamento da cidade, como também a dinâmica das relações sociais dos cidadãos. A arquitetura começou

11 BECK, John, “Buckminster Fuller and the Politics of Shelter”, in HUGHES, Jonathan, SADLER, Simon, Non-Plan, 2000, p.118

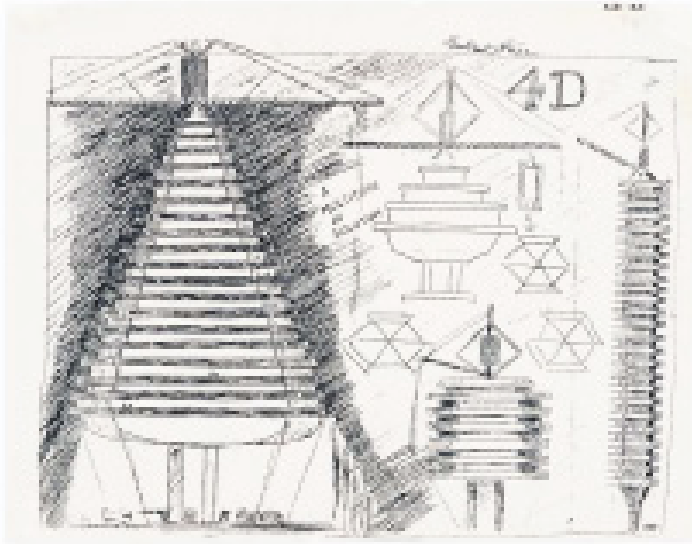


Fig. 1. "A Multitude of solutions", 1927. O transporte da *Dimaxion House* a partir do guindaste. Desenho de Buckminster Fuller. Fonte: [www.cca.qc.ca](http://www.cca.qc.ca)

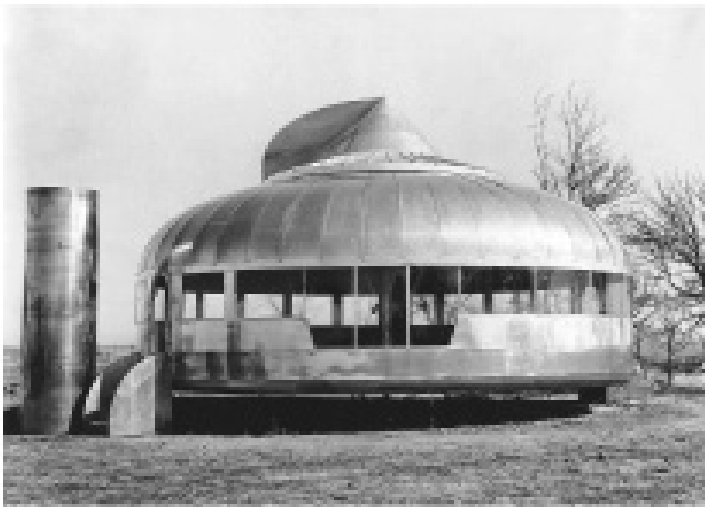


Fig. 2. *Wichita House* (1946), de Buckminster Fuller. O modelo *Dimaxion House*, de 1928, foi constantemente redesenhado até ao ponto em que passou do desenho exagonal para o circular, momento em passou a chamar-se *Wichita House*. Fonte: [bfi.org/about-fuller/big-ideas/dymaxion-world](http://bfi.org/about-fuller/big-ideas/dymaxion-world)

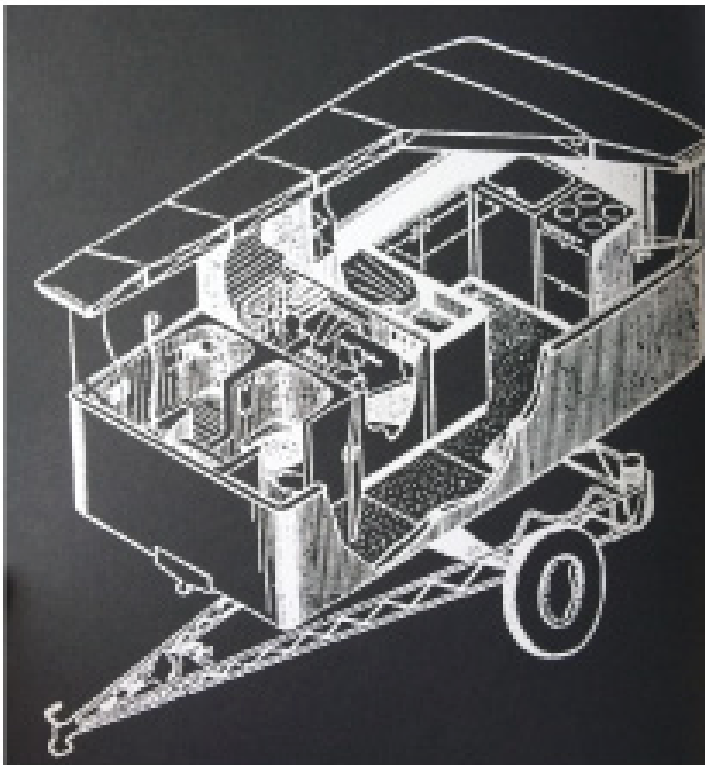


Fig. 3. *Mechanical Wing* (1943), de Buckminster Fuller. Fonte: *Living in Motion: Design and Architecture for Flexible Dwelling*

a adaptar-se a um novo modo de vida e a uma liberdade exponencial despoletada pela possibilidade de transportabilidade de um espaço próprio, como o do veículo. Com uma nova interpretação da cidade, o veículo passa a ser visionado como parte integrante da estrutura da casa, passando a fazer parte do espaço maquinal. O carro completa a máquina e confere-lhe mobilidade.

A mobilidade que tem dado a todos ajudou a mudar os nossos padrões sociais e, progressivamente, as nossas necessidades sociais; por exemplo, já não precisamos de ir ao centro, movemo-nos para muitos centros... e fora da cidade... e até para fora do país. A nossa atividade social ajustou-se; em vez de nos sentarmos num auditório público ou de caminharmos numa rua da cidade, somos como as outras pessoas num veículo semelhante: o contacto social é por implicação... (...) mas a nossa experiência física de adesão à comunidade é que “nós dirigimo-la”. “Nós entramos no carro e vamos... paramos o carro e saímos”. Este novo tipo de liberdade, alcançado ao longo da nossa geração é agora história suficientemente imediata para que possa ser considerada... para descobrir a natureza das sensibilidades que devemos ter desenvolvido inconscientemente... e para ver se novas apreciações das mesmas podem trazer estas sensibilidades para criar um repensamento de muitos pressupostos básicos relacionados à nossa maneira herdada com que olhamos paisagens e cidades... estabelecendo um novo entendimento de que tipo de lugares desejamos construir futuramente.<sup>12</sup>

Esta vontade de mudança e adaptação densificou-se na segunda metade do século XX, após a segunda guerra mundial. Por esta altura, os EUA estavam num período de expansão económica e tecnológica, enquanto a Europa se encontrava num período de instabilidade social, política e económica, que evidenciava uma crise de valores. Por consequência, a

12 SMITHSON, Alison, *As in DS*, 1983, p.24 Citação original: “The mobility that has given to everyone has helped to change our social patterns and, progressively, our social needs; for example, we no longer need to go to the centre we move to many centres... and out of the city... and out of the country altogether. Our social activity as adjusted; instead of sitting in a public auditorium or walking a city street, we are as other people in a similar vehicle: social contact is by implication... (...) but our physical experience of community adhesion is that “we drive it”. “We get in the car and go... stop the car and get out.” This new kind of freedom, achieved in the lifetime of our generation is now sufficiently immediate history that it can be considered... to discover the nature of the sensibilities we must have unconsciously developed... and to see if fresh appraisal of them can bring these sensibilities through to generate a rethinking of the many basic assumptions related to our “inherited” way of seeing landscape and towns... establishing a fresh understanding of what sort of places we wish to build towards.”

um nível mundial, esta tornou-se uma fase da história de regeneração que potenciou o desenvolvimento de uma revolução tecnológica e na qual se solidificou uma cultura de produção em massa.

Nesta era de mudança e de aparato tecnológico, emergiu uma arquitetura experimental que, na tradição do pensamento vanguardista e utópico, deixou de procurar o lugar idílico e passou a fundamentar-se na ideia de não-fixação e de não-planeamento, defendendo que o lugar ideal pode ser qualquer lugar. Estes princípios foram contagiados pela ideia de movimento.

A época apresentava uma perspectiva de progresso de tal forma que, uma vez mais, muitos arquitetos viam a arquitetura precedente como algo obsoleto que carecia de adaptações a uma nova época. Esta nova visão impunha-se contra a estabilidade e valorização do objeto arquitetónico próprio do Movimento Moderno. Tentava abandonar o “objeto” formal de autor e contrapor com um “objeto” que fosse produto do envolvimento ativo do sujeito. Uma das ideias primordiais era sacrificar a forma ideal a favor de um uso espontâneo, na qual as formas passavam a ser uma criação da necessidade. De modo a opor-se à arquitetura tradicional que tinha como base princípios de rigidez, estaticidade e durabilidade, os arquitetos experimentalistas começaram a ambicionar mobilidade, flexibilidade, mutabilidade, efemeridade e indeterminação, seguindo algumas tendências que Fuller já havia iniciado.

No raciocínio de John Week, que explorou o conceito de *Indeterminate building*, o desenho deve reconhecer alterações e obsolescência em vez de ambicionar uma solução ideal inflexível que possa tornar-se rapidamente obsoleta. Week testou este tipo de desenho no *Hospital Northwick Park*, tal como Alison e Peter Smithson também o exploraram no seu projeto da Universidade de Sheffield.<sup>13</sup> Esta tornou-se uma ideia bastante explorada nesta época.

Também existia nos vários protagonistas desta arquitetura experimentalista uma intenção geral de criar “*event-spaces*”<sup>[a]</sup> e novos tipos de vida, e era evidente uma vontade de transformação contínua da arquitetura, como se fosse um constante “*open-end*”. A mobilidade e flexibilidade são continuamente o mote para a mudança de paradigma. Queriam mobilidade como função intrínseca do abrigo, à imagem da nave espacial, submarino ou

<sup>[a]</sup> *Event space*: a arquitetura em movimento torna-se um evento em cada sítio que se apropria. É entendido como um acontecimento que logo de seguida parte, e vive nas memórias de cada um.

13 HUGHES, Jonathan, “The Indeterminate Building”, in HUGHES, Jonathan, SADLER, Simon, *Non-Plan*, 2000, p.96-101

<sup>[b]</sup> *Trailer home*: é uma casa concebida para estar em movimento, geralmente atrelada ou anexada a um veículo.

carruagem – *trailer home*<sup>[b]</sup>.<sup>14</sup>

A par de Buckminster Fuller, Yona Friedman e Cedric Price são alguns dos nomes que exploraram mais sistematicamente e de modo mais consequente estas convicções, chegando a concretizar as suas ideias em projetos e obras. Fomentavam visões concretas e realizáveis para uma nova sociedade. Entre outros, existe um grupo particularmente conhecido que explorou estas ideias: os Archigram. Contudo o seu trabalho cingiu-se muito a divulgar as suas ideias, por vezes a partir de um modo distópico e talvez irónico, através de imagens gráficas, ao estilo de banda-desenhada.

A partir deste ponto da dissertação, será desenvolvida uma análise do modo como estes protagonistas desenvolveram as suas convicções, que acabaram por manter-se apenas como utopias, não só no âmbito da conceção da cidade mas também avançando para o âmbito da habitação.

Yona Friedman, por volta de 1956, cria o conceito de *Ville Spatiale*, um manifesto que apresenta a flexibilidade como chave de uma arquitetura móvel, pois defende que esta aumenta a liberdade de escolha. Ao contrário de outros, Friedman não integrou o veículo na sua visão da máquina habitacional, mas conferiu mobilidade à cidade a partir da variabilidade que uma mega estrutura potencia.

A *Ville Spatiale* consiste num sistema para projetos de habitação em massa, que se traduz numa estrutura tridimensional que se ergue sobre territórios livres ou sobre cidades existentes, e que incorpora unidades personalizadas que podem ser distribuídas consoante a vontade dos moradores. O caso da sobreposição de dois layers, o novo sobre o antigo, apresenta-se com o objetivo de que a cidade possa continuar a crescer sem aumentar o impacto no solo e sem a necessidade de demolir edifícios existentes. Permite também a possibilidade de fácil desmontagem a qualquer altura, facto que dá à cidade a liberdade de se autorregenerar consoante a circunstância em que se encontre.

Para além de pensar no suporte que sustenta o habitante, propõe também a climatização da cidade através da criação de uma cobertura que a protege do sol e da chuva. Com esta ação a ideia de controlo do ambiente e proteção da atmosfera envolvente é também aplicada no exterior, com o intuito de exponenciar o conforto e máxima utilização do espaço público.

<sup>14</sup> STEINER, Hadas, "Off the Map", in HUGHES, Jonathan, SADLER, Simon, *Non-Plan*, 2000, p. 128

Friedman propõe a ideia de mobilidade e flexibilidade não só na cidade, mas também no interior do lar, de modo a alterar a sua conceção convencional. Propõe tornar os serviços da casa multifuncionais e transportáveis, criando assim uma casa adaptável.

“O uso e as instruções de uma peça da habitação é indeterminável até à eternidade. Nós podemos querer eventualmente transformar uma cozinha num quarto, ou o contrário. (...) A habitação moderna necessita de uma adaptabilidade às mudanças na maneira de viver. A cozinha ou a casa de banho têm que ser mutáveis como o mobiliário. A nova técnica permite que sejam transferíveis da mesma forma que o rádio, as lâmpadas ou a máquina de lavar.”<sup>15</sup>

Deste modo, esta cidade ideal insere-se num contexto de *non-plan*, no qual o indivíduo deve ter a liberdade de uso de todos os espaços, quer da cidade quer da habitação consoante as necessidades do seu modo de vida, criando uma sociedade livre e não afetada pela ideia do planeador. É desta forma que as vontades dos habitantes formam a expressão arquitetónica da nova cidade, culminando numa “estética da aleatoriedade”<sup>16</sup>.

Cedric Price, tal como Fuller, também se opunha ao culto da preservação como um fim em si mesmo<sup>17</sup>. Contudo para contrapor o problema, propõe uma nova atitude perante a arquitetura que se fundamenta na capacidade de adaptabilidade da mesma, a partir da alteração das suas funções consoante a necessidade; fundamenta-se na ação de transformar o objeto arquitetónico personalizando-o – *do-it-yourself* –; e pretende que a arquitetura tenha um uso tanto pessoal, como comum. Price concretizou todas estas ideias no projeto *Fun Palace* (1961-1964), um edifício que era uma máquina transformável perante a participação do utilizador, que nunca chegou a ser realizado. Contudo, o arquiteto ultrapassou o patamar utópico executando as suas propostas no projeto *Inter-Action Centre* (1971).

O grupo Archigram também perseguiu a ideia de que o habitante pode explorar e manipular o espaço consoante o seu desejo, indo de encontro ao

15 Citação de uma imagem presente em [www.yonafriedman.nl/](http://www.yonafriedman.nl/) visto a 10/05/2016

16 [www.yonafriedman.nl](http://www.yonafriedman.nl/) visto a 10/05/2016

17 PRICE, Cedric, “Cedric Price’s Non-Plan Diary, in HUGHES, Jonathan, SADLER, Simon, Non-Plan, 2000, p.28



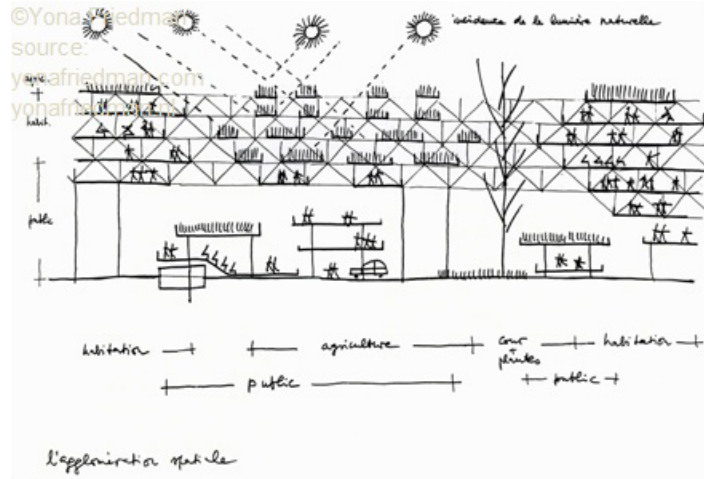
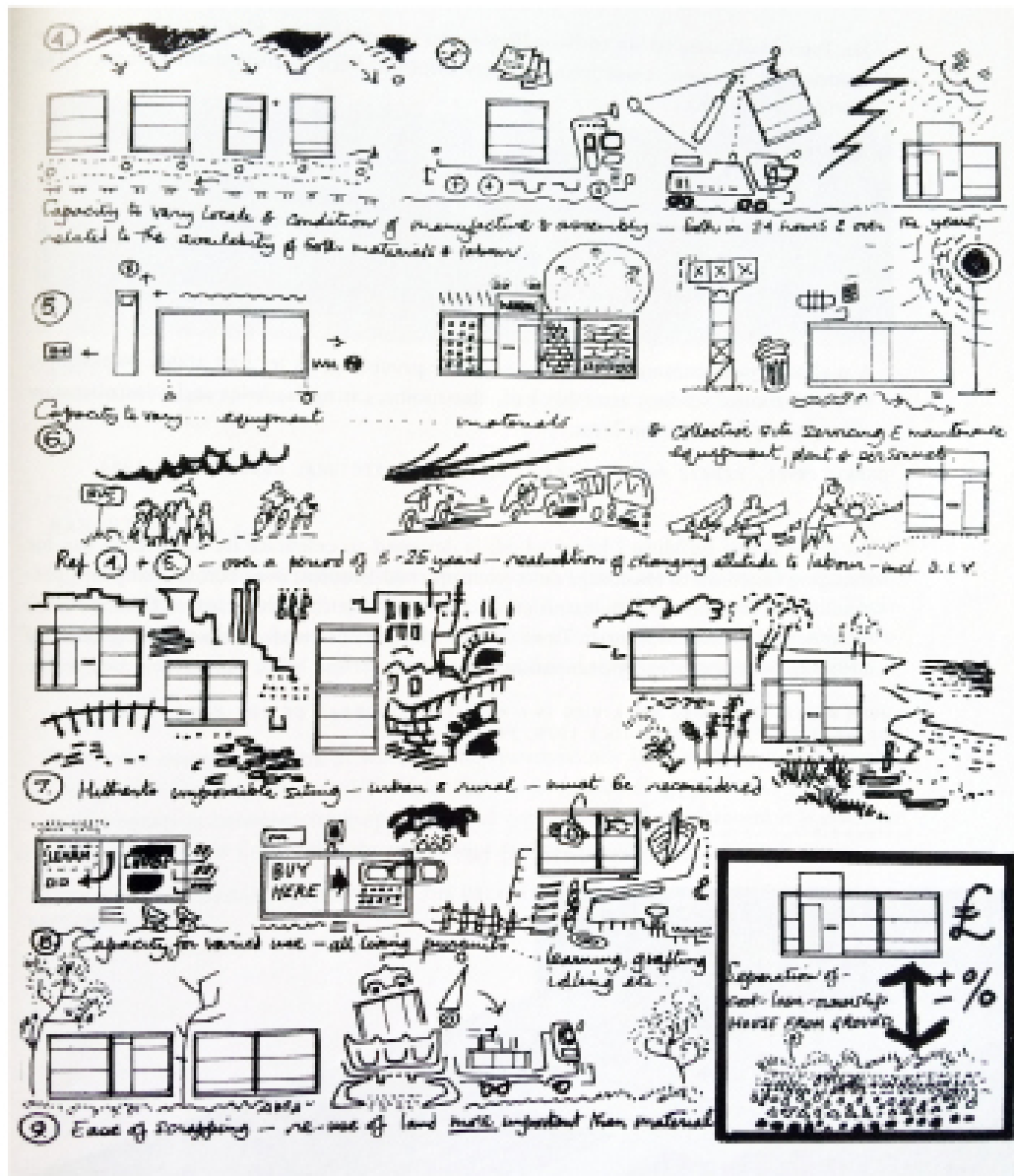


Fig. 4. Princípios da Ville Spatiale, desenho de Yona Friedman. Fonte: www.yonafriedman.nl

Fig. 5. Princípios da Arquitetura de Cedric Price. Fonte: Non-Plan: Essays on Freedom Participation and Change in Modern Architecture and Urbanism.



conceito de estética personalizada que Friedman e Price defendiam. Esta estética foi explorada a partir de uma arquitetura flexível, que pode adaptar-se a partir do movimento ou de adição de partes. Porém, esta é idealizada a partir de uma visão mais excêntrica e ficcional que as utopias anteriores.

Em vários dos seus projetos o grupo Archigram viu também o carro como um elemento maquinal da habitação que é capaz de oferecer movimento de forma prática. Aqui, explorou-se a ideia de interconexão entre o dispositivo móvel e a habitação, que Krutikov já havia lançado, e visionou-se também o carro como máquina habitacional autossuficiente. Assim sendo, um carro pode ser muito mais que um veículo; pode ser usado como um *plug-in* num espaço habitacional, ideia que em tudo se relaciona com o projeto *Flying City*.

No projeto *Drive-in Housing* (1966), Michael Webb tenta implementar uma arquitetura que seja adaptável às necessidades, através da possibilidade de utilizar o carro como um componente móvel de um sistema de habitação constituído por carros, edifícios drive-in e serviços. Webb aplica o que acontece nos espaços drive-in ao espaço habitacional, pois defende que se existissem casas móveis não seria necessária a duplicação de recursos, tais como alojamento ou equipamentos. Se alguns dos equipamentos que preenchem a casa pudessem ser transportados no carro, poderia fazer-se uma casa em qualquer lugar. Desta forma, com todos os equipamentos no dispositivo móvel, este tipo de vida assemelhar-se-ia ao modo de vida que uma casa convencional fixa oferece.

No modelo arquitetónico *Drive in Housing* os serviços (cozinha, casa de banho, etc.) são unidades fixas, enquanto as áreas de estar (quartos ou salas) são concebidas a partir do carro, podendo suprimir-se ou acoplar-se qualquer uma a qualquer momento. Ou seja, a estrutura da casa pode ser transformável consoante as necessidades, sendo o carro o elemento que confere esta liberdade/flexibilidade.

Os Archigram visionavam sistematicamente o carro como um dos principais elementos catalisadores das ações. Os projetos *Free Time Node* (1966) de Ron Herron e Barry Snowden, e *Instant/Moment Village* (1968) de Peter Cook, são exemplos de sistemas de habitação onde o carro é a peça que ativa a arquitetura.

No *Free Time Node*, idealizaram espaços compostos por estruturas

reguláveis, onde a partir do método *plug-in* os veículos acoplavam-se a equipamentos móveis e serviços que integravam a estrutura. Neste caso, a estrutura é feita para receber o veículo e só quando este se conecta é que passa a ser ativada como serviço da habitação.

No entanto, no projeto *Instant/Moment Village*, Cook vai mais além. Visiona o carro como a única fonte de recursos que permite, a partir dele, construir uma instalação de espaço habitável à sua volta. Aqui é o próprio veículo que fornece toda a energia, sistemas e estruturas para a formação do espaço. Deste modo, o dispositivo móvel tem a capacidade de gerar um espaço habitável em qualquer lugar que se estacione, e o encontro ou agrupamento de vários carros e instalações de apoio gera uma comunidade casual.

Este princípio foi diretamente apropriado por Richard Wodiczko quando desenvolveu o projeto *The Homeless Vehicle* (1988-1989). Na sua ideia, o veículo é a máquina habitacional que se desdobra em inúmeras funções, tornando-se autossuficiente a dar resposta às necessidades de um sem-abrigo. Este é um objeto que contém os serviços básicos de um espaço de habitar – dormir, sentar, lavar – e que tem a capacidade de oferecer ao indivíduo uma relativa privacidade e autonomia.<sup>18</sup> O indivíduo sem casa passa a ter um abrigo que com ele caminha para qualquer lugar.

O conceito de casa itinerante também é explorado, mais tarde, por Vito Acconci. Este pensa no veículo, não como elemento que oferece somente uma habitação, mas como um dispositivo que transporta uma porção de cidade. No projeto *Mobile Linear City* (1991), Acconci constrói num camião uma sequência de pequenos módulos habitacionais que conformam uma “cidade portátil”. Os módulos podem ser replicados até ao ponto de formar uma cidade linear itinerante. Ao inverso do raciocínio de Soria y Mata, Acconci não adapta o tecido urbano ao veículo, ele cria a cidade linear no próprio veículo, dando-lhe a oportunidade de se mover pelo tecido urbano.

18 SCHWARTZ-CLAUSS, Mathias, VEGESACK, von Alexander, *Living in Motion*, 2002, p.61



Fig. 6. Ilustração do projeto *Drive-in Housing* (1966), de Archigram. Fonte: [archigram.westminster.ac.uk](http://archigram.westminster.ac.uk)



Fig. 7. Ilustração do projeto *The Homeless Vehicle* (1988-89), de Richard Wodiczko. Fonte: [adhocracy.athens.sgt.gr/krzysztof-wodiczko/](http://adhocracy.athens.sgt.gr/krzysztof-wodiczko/)

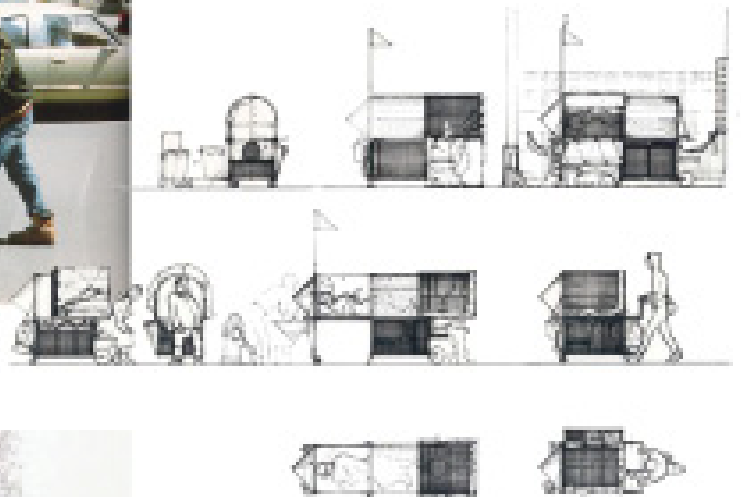


Fig. 8. Mobile Linear City (1991), de Vito Acconci. Fonte: [museumarteutil.net/projects/mobile-linear-city/](http://museumarteutil.net/projects/mobile-linear-city/)

Resumindo o discurso utópico dos paradigmas da cidade no breve panorama da teoria e história da arquitetura abordado, pode assumir-se que os fatores que o determinaram ao longo dos tempos sofreram um processo evolutivo. O espaço arquitetónico da primeira idealização de cidade fundamentava-se na forma do conjunto construído. Regia-se por um planeamento rigoroso da disposição dos elementos no espaço, a partir de um desenho geométrico regular e uniforme centrado num núcleo.

Com o passar dos séculos, o suporte foi-se libertando da rigidez e estaticidade, tornando-se adaptável à circunstância do indivíduo. A máquina arquitetónica começou a ser pensada a partir de vários elementos que se interconectam e que procuram novas relações entre si, pretendendo transformar consigo a sociedade que os envolve.

A conexão do veículo à arquitetura passou do plano exterior referente ao desenho urbano e tornou-se um componente do espaço interior da máquina habitacional. Passou, não só a ser parte integrante da arquitetura, como passou ele próprio a ser arquitetura. Permitiu tornar móvel o fixo, mutável o estático, efémero o perene, e próximo o longínquo. Permitiu tornar a casa livre, expandindo e transformando a sua presença na cidade. Passou da procura do lugar ideal, para entender qualquer lugar como um potencial sítio.

No ideal utópico, a máquina passou a permitir que o indivíduo a manipulasse e, por vezes, a colocasse numa posição de constante indeterminação. Passou a adaptar-se à vontade do habitante, ao invés da vontade do planeador. Passou a explorar a maximização do uso do território, em vez de se circunscrever a um só perímetro. Nestas utopias arquitetónicas, a cidade torna-se cinética no espaço; transforma-se ao longo do tempo.

As funções elementares da arquitetura – o suporte e abrigo para o homem, e o conforto e bem-estar que o ambiente controlado oferece – começaram a ser idealizados para o habitante, em detrimento da forma, do objeto ou da linguagem.

A questão que pode colocar-se neste momento é porque é que estas ideias não se implementaram no contexto da arquitetura, dado o seu carácter reformador?

Houve várias razões para que estas propostas não tivessem sido modelos de sucesso implementados no território, desde questões económicas, a questões políticas e de mercado. Ainda houve vários modelos que chegaram a ser postos em prática, no entanto, por exemplo, tiveram o seu insucesso devido à falta de adesão da população, ou devido à falta de capital, ou à dificuldade na aquisição da propriedade do solo, ou devido a questões de adaptação ao território e ao panorama cultural.

Contudo, existiram alguns autores nos quais os princípios das suas ações referidas nesta dissertação tinham como objetivo implementar ideias no pensamento arquitetónico, principalmente o grupo Archigram.

O objetivo deste grupo experimentalista era divulgar ideias que contrapusessem a cultura da época e as convenções arquitetónicas impostas até então. A sua ambição eram as conquistas ideológicas que se fundamentavam na liberdade e desejo individual, e no conceito de um ambiente flexível. Queriam mudanças em múltiplas escalas, desde a cidade ao lar, até ao quotidiano do homem. Exploravam a descentralização da cidade a partir da sua mobilização e abertura para o mundo, criando uma sociedade em rede. Estes eram projetos que pretendiam antever e influenciar a ideologia da cidade do futuro. Era difícil distinguir nas suas ideias o que pertencia ao campo real e ao imaginário, pois os seus projetos eram uma especulação do que os avanços tecnológicos poderiam potenciar.

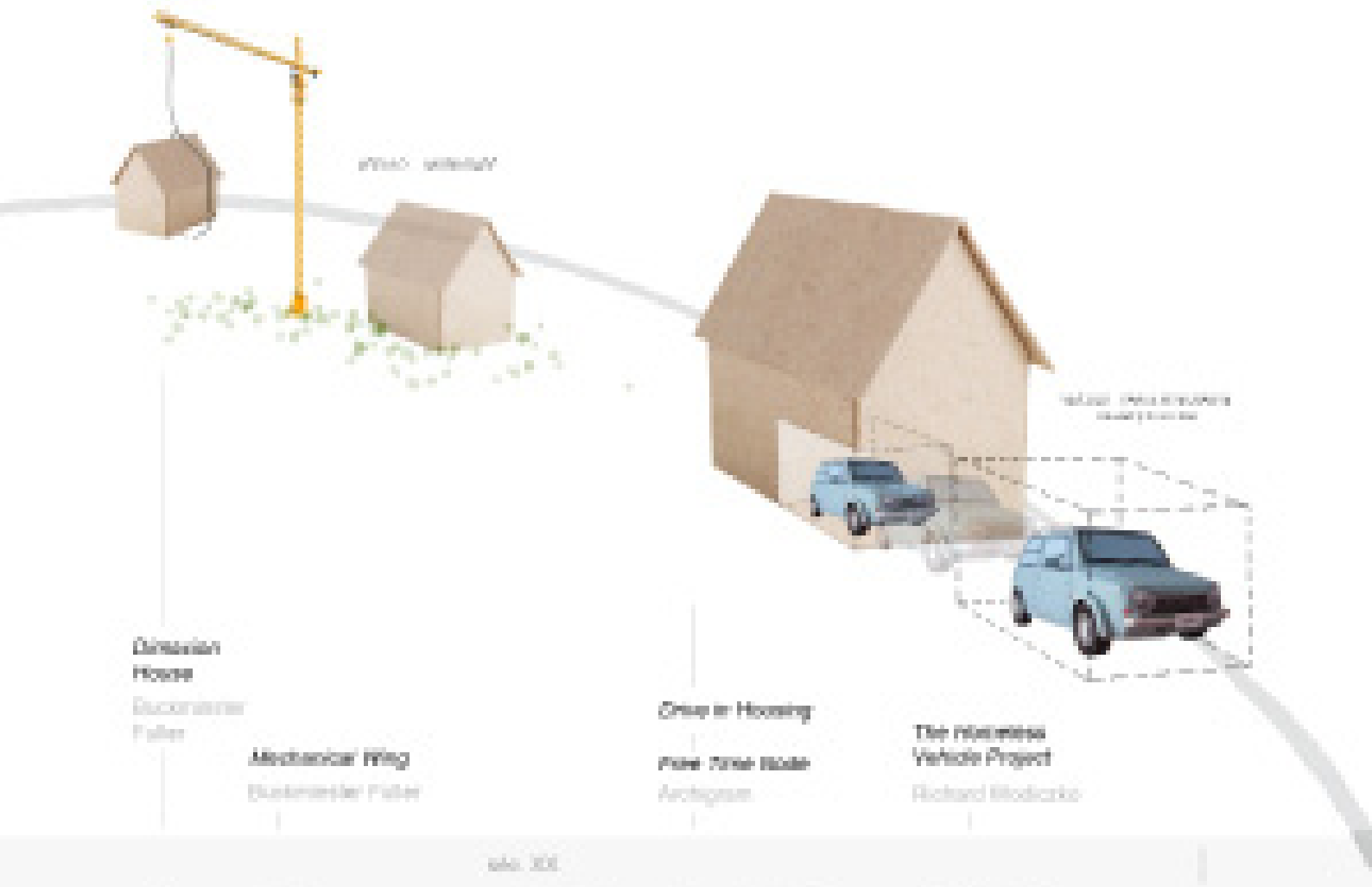
Deixando agora de lado o Grupo Archigram e passando para um panorama geral, as utopias do século XX pretendiam moldar a sociedade para um quotidiano redefinido pela ação em vez da valorização do produto – o que, na arquitetura, se traduz no culto do objeto arquitetónico. Contudo, esta ideia de o indivíduo ter um dispositivo habitacional capaz de se adaptar a diferentes circunstâncias não se enquadra no panorama de consumismo da sociedade daquela época. O modelo económico e cultural da época, até hoje, baseia-se numa alimentação da sociedade do consumo que nos persuade que os bens em si amplificam a nossa felicidade, tal como Marx explora no conceito de *“fetichismo da mercadoria”*. Esta pode ser uma das razões para

que este modelo de arquitetura raramente se tenha concretizado, e não se visiona num futuro próximo.

Esta nova arquitetura experimentalista do século XX mantém-se num nível utópico e até agora, grande parte das vezes, apenas se expandiu através de imagens, representações e simulações da arquitetura como um processo.









## VIA PRAGMÁTICA

De origem grega, *pragma* significa ação. Desta forma o que é pragmático é determinado por uma dimensão da decisão e do que advém da ação.

Charles Sanders Peirce foi o iniciador do movimento filosófico pragmatista, com origem na América, no final do século XIX. O autor defende que o homem não pode aceitar nenhuma crença se esta se contradisser com a experiência, ou seja, o valor prático de uma experiência é o elemento de validação de um conceito.<sup>19</sup>

Apesar de ter origem no raciocínio de Peirce, o conceito de pragmatismo foi dado a conhecer por William James em 1907, no seu texto intitulado “What Pragmatism Means”, o qual defende que o método pragmático está relacionado com a interpretação de cada noção a partir das suas consequências práticas:

Para obter perfeita clareza nos nossos pensamentos de um objeto, então, precisamos apenas de considerar que efeitos concebíveis de um tipo prático o objeto pode envolver – que sensações esperaremos dele e para que reações nos temos de preparar. A nossa conceção destes efeitos, quer imediata quer remota, é então para nós toda a nossa conceção do objeto, na medida em que essa conceção possa ter significado positivo.<sup>20</sup>

Deste modo, é possível apreender que não interessa de que é que uma noção ou objeto é feito, o que o compõe ou constitui, o que é preponderante é o efeito que produz ou as suas consequências práticas. Assim, no elemento pragmático a vertente racional aplica-se quando a lógica é construída para chegar a um fim, o que faz com que a vertente empírica se suplante ao método puramente racional. William James relaciona os conceitos de racionalismo e empirismo no movimento pragmatista, para demonstrar que qualquer

19 PEIRCE, Charles Sanders, “A Definition of Pragmatism”, in MENAND, Louis (ed.), *Pragmatism*, 1997, p.56-58

20 JAMES, William, “What Pragmatism Means”, em MENAND, Louis (ed.), *Pragmatism*, 1997, p.95 Citação original: “To attain perfect clearness in our thoughts of an object, then, we need only consider what conceivable effects of a practical kind the object may involve – what sensations we are to expect from it, and what reactions we must prepare. Our conception of these effects, whether immediate or remote, is then for us the whole of our conception of the object, so far as that conception has positive significance at all.”

hipótese pode ser explorada desde que se revele concretamente útil:

o Racionalismo prende-se à lógica e ao empírico. O Empirismo prende-se aos sentidos externos. O Pragmatismo está disposto a pegar em qualquer coisa para seguir qualquer lógica ou os sentidos, ou para dar importância às mais humildes e mais pessoais experiências. Ele terá em conta experiências místicas se estas tiverem consequências práticas.<sup>21</sup>

Desta forma, o método pragmático é um guia de orientação para as ações humanas; é uma atitude que não olha apenas para os princípios de algo, mas foca-se diretamente nas consequências, resultados ou factos.

No seu conceito de pragmatismo, James mostra que não há uma ideia absoluta de verdade: “uma crença é verdadeira se nos beneficiar pensá-la”<sup>22</sup>; ou seja se esta nos levar a relações mais úteis com o mundo, e se as suas consequências práticas forem funcionais. Assim, extrapola-se que é verdadeiro o que triunfa. A verdade encontra-se no processo de verificação da própria ideia.

Deste modo, o pragmatismo rejeita a instituição de dogmas e da crença cega em qualquer tipo de teoria, o que permite o questionamento de qualquer raciocínio institucionalizado.

John Dewey utilizou o raciocínio pragmático para definir *experiência*, *natureza* e *arte*. Dewey afirmou que na cultura grega a experiência significava um armazenamento de sabedoria prática que se revelava em intuições úteis que conduziam os assuntos da vida. Tudo o que era apreendido a partir da experiência era tido em conta no processo de desenvolvimento da cultura e da sociedade. Logo, o conhecimento surgia do ato de acumular a sabedoria originada a partir da superação de certos problemas.<sup>23</sup>

O filósofo tem a necessidade de distinguir experiência artística de experiência estética. Para ele, arte é o processo de montar e manipular os materiais até alterar o seu estado original, ou seja, até produzir uma satisfação não proporcionada pela sua condição bruta. Por outro lado, estética é o prazer que advém da participação ativa de todos os sentidos,

21 JAMES, William, “What Pragmatism Means”, in MENAND, Louis (ed.), *Pragmatism*, 1997, p.111

22 Idem, p.109

23 DEWEY, John, “Experience, Nature and Art”, in MENAND, Louis (ed.), *Pragmatism*, 1997, p.233

como a visão e audição, facto que a torna na ação de apreciar e assimilar os objetos independentemente de participar na sua produção.<sup>24</sup> Deste modo, a opinião acerca da experiência estética deve considerar todas as sensações proporcionadas ao indivíduo, pois é na ideia de prazer ou satisfação que se encontra o verdadeiro valor estético de algo. A arte vem da experiência que é vivenciada.

Dewey, a par de Lefebvre, defendeu que a vida quotidiana devia ser dotada da riqueza, imaginação e possibilidades de liberdade que descobriram com a arte.<sup>25</sup> Segundo o filósofo, a arte surge da necessidade, da falta ou da privação de algo, contudo, arte não deve ser somente um modo de dar resposta a uma necessidade, nem deve ter uma ambição puramente formal, pois no seu raciocínio

artes que sejam meramente úteis não são artes mas rotinas; e artes que são meramente finais (“*fine arts*”) não são artes mas apenas divertimentos passivos e distrações, diferentes de outras dissipações indulgentes apenas na dependência num certo refinamento adquirido ou “cultivação”.<sup>26</sup>

Aqui, Dewey define como “útil” algo que é eficaz em tornar possíveis certas comodidades, nas quais não é questionado ou exigido um efeito sobre a experiência humana, pois o processo de criação pára no momento em que a utilidade é evidente. Tal como o autor afirma,

[a] necessidade característica do Homem é para a posse e apreciação do sentido das coisas, e esta necessidade é ignorada e insatisfeita na noção tradicional do que é o útil.<sup>27</sup>

E encara a rotina como as uniformidades e recorrências da natureza, que, a par do capricho ou impulso cego, cruza a “espontaneidade e a necessidade, o regular e o romance, o acabado e o iniciado”. A “*fine art*” é entendida

24 DEWEY, John, “Experience, Nature and Art”, in MENAND, Louis (ed.), *Pragmatism*, 1997, p.234

25 MCLEOD, Mary, “Social Life and Everyday World” in OCKMAN, Joan (ed.), *The Pragmatist Imagination*, 2000, p.174

26 DEWEY, John, “Experience, Nature and Art”, in MENAND, Louis (ed.), *Pragmatism*, 1997, p.239 Citação original: “For arts that are merely useful are not arts but routines; and arts that are merely final are not arts but passive amusements and distractions, different from other indulgent dissipations only in dependence upon certain acquired refinement or “cultivation”.”

27 Idem, p.240

como parte de uma indústria comercializada que oferece um *status* convencionalmente aprovado.<sup>28</sup>

Transpondo o raciocínio da filosofia pragmática para o contexto da arquitetura, é possível dizer que a arquitetura pragmática não engloba noções fixas de verdade ou beleza. Assim sendo, o pragmatismo na arquitetura implica que esta não se fundamente em estilos, teorias ou práticas institucionalizadas; o pragmatismo encara a arquitetura como uma prática, não como um discurso. Neste sentido, a verdade e o ideal estético da arquitetura estão diretamente relacionados com todas as experiências humanas e com as consequências práticas que advirão da obra.

Na sua origem, o conceito de estética estuda a natureza da “beleza” da arte, dando bases que permitem ter uma perceção do que é considerado “belo”, focando-se nas emoções que a obra espoleta no homem e na técnica artística da sua conceção. No entanto, quando se define o conceito de estética pragmática, esta não pretende alcançar apenas o ideal de beleza, como visto anteriormente; esta passa a incluir a ideia de consequência no seu discurso, pois passa a ter um propósito final prático, e não apenas conceptual. Desta forma, o conceito filosófico de estética alarga o seu domínio narrativo incluindo nele o discurso prático, concreto e funcional do pragmatismo.

Richard Shusterman, um filósofo pragmatista, defende que

o alargamento emancipatório da estética envolve conceber de novo a arte em termos mais livres, libertando-a da sua exaltada clausura, onde permanece isolada da vida e contrastante com formas mais populares de expressão cultural.<sup>29</sup>

Shusterman defende que a arte, a vida e a cultura popular sofrem com o facto de a arte se querer conotar com o discurso da “*high fine art*” e, de modo a contrapor este facto, o filósofo deseja que o modo de conceção da arte passe a ser mais expansivo e democrático. Para tal é preciso que a dimensão

28 DEWEY, John, “Experience, Nature and Art”, in MENAND, Louis (ed.), *Pragmatism*, 1997, p.241

29 SHUSTERMAN, Richard, “On Pragmatist Aesthetics”, in OCKMAN, Joan (ed.), *The Pragmatist Imagination*, 2000, p.117 Citação original: “the emancipatory enlargement of the aesthetics involves reconceiving art in more liberal terms, freeing it from its exalted cloister, where it remains isolated from life and contrasted to more popular forms of cultural expression.”

discursiva da experiência humana se imponha sobre o discurso narrativo da “*high fine art*”.<sup>30</sup>

É preciso alterar o paradigma da estética narrativa da arquitetura da contemporaneidade, a partir da ambição de um produto final cuja presença no contexto demonstre o seu valor prático, preponderante e enriquecedor da experiência humana.

O pragmatismo na arquitetura redefine os valores morais do desenho como um processo para alcançar um fim, o qual apenas deve ser questionado tendo em atenção as especificidades, as contingências e as consequências práticas. O pragmatismo ambiciona a resolução dos problemas da existência diária e pretende expandir o potencial da vida.

A partir deste ponto no qual já se tem uma noção geral do conceito teórico de Pragmatismo, impera perceber como é que todos estes princípios se realizam na prática. De que forma é que a solução pragmática se pode aplicar à arte ou à arquitetura? Antes de abordar o conceito no âmbito da conceção arquitetónica, será primeiro analisado um método artístico que pode ser rapidamente relacionado com a noção de Pragmatismo – o *Adhocism*.

## ADHOCISM

Na definição de *Adhocism* está presente um princípio pragmático de consequência: *ad hoc* quer dizer “para esta” necessidade específica ou propósito.<sup>31</sup>

Uma prática *ad-hoc* é definida pela utilização de um sistema disponível ou tecnologia existente, de uma nova maneira, e a partir da inserção do objeto num novo contexto. A ação exercida sobre o objeto pode ser a atribuição de uma nova função, ou a adição de novas partes – *clip-ons*. Esta prática tem um princípio de ação económico, ou rápido e eficiente, e com um propósito.

O raciocínio de Nathan Silver que refere que

“juntando vários recursos que estejam imediatamente-à-mão num esforço para satisfazer uma necessidade particular, o *adhocism* pode satisfazer o problema específico com a justaposição de soluções-parte”<sup>32</sup>

30 SHUSTERMAN, Richard, “On Pragmatist Aesthetics”, in OCKMAN, Joan (ed.), *The Pragmatist Imagination*, 2000, p.120

31 JENCKS, Charles, SILVER, Nathan, *Adhocism*, 2013, p.15

32 Idem, p.110 Citação original: “by bringing together various, immediately-to-hand resources in an effort to satisfy a particular need, *adhocism* may satisfy the specific problem with a juxtaposition of part-solutions.” P.110

revela-se um pensamento completamente pragmático pois concebe/ transforma o objeto tendo em vista uma consequência prática que terá um reflexo na experiência humana. A prática *ad-hoc* repersonaliza os objetos segundo fins específicos, molda-os às necessidades do utilizador.

Este processo é radicalmente democrático e pragmático, dá a liberdade de ultrapassar o discurso original do objeto, alterando-o com o que quer que esteja disponível, e adaptando-o a novas necessidades. Este ato de agir perante o objeto pode ser uma ação única, ou uma ação contínua, pois mantém sempre em aberto a possibilidade de novas alterações. Desta forma, considera-se um processo de ação *open-ended*.

O Adhocism não procura alcançar o objeto ideal, não quer a perfeição. Pelo contrário, este modo de fazer procura o desenho otimizado em vez do perfeito; procura a máxima acomodação, tal como Reyner Banham exemplifica a partir da análise de uma cadeira comum. Banham critica o critério de conforto puro de muitas cadeiras modernas, ao demonstrar que uma cadeira é concebida para dar resposta à necessidade de sentar, mas no entanto é apropriada para uma variedade de funções, como apoiar os pés, trocar uma lâmpada, manter uma porta aberta ou encerrada, entre muitas outras coisas.<sup>33</sup> Ou seja, os objetos são concebidos para responder de forma ideal a um único uso, o que faz com que a forma do objeto não tenha em atenção todas as maneiras como o indivíduo se apropria dele.

A perseguição inconsciente pela máxima acomodação a qualquer objeto ou espaço é inerente ao quotidiano de todos, e esta ideia é revista na forma como Charles Jencks resume a teoria de Banham dizendo que

“o que é verdade para as cadeiras, também é verdade para os quartos, edifícios, comunidades, cidades e todos outros objetos e instituições desenhadas pelo homem.”<sup>34</sup>

Este processo artístico foi introduzido na arte pelos movimentos surrealista e dadaísta, nos quais os artistas se libertaram do método de pintura

33 JENCKS, SILVER, *Adhocism*, p.118

34 *Idem*, p.118



convencional e começaram a utilizar objetos de produção em massa, que retiravam do seu contexto habitual e colocavam numa nova situação. Através da noção de *adição*, *montagem* e *improvisação*, os artistas pretendiam rever o valor e significado dos objetos, e, para tal, transformavam-nos a partir da justaposição de coisas e partes.<sup>35</sup> No entanto, o processo artístico de *Adhocism* afasta-se do conceito artístico de *Détournement* criado pelos Situacionistas. Este processo é disruptivo, subverte o que existe. Apesar de também fazer uso de adição e montagem, não o faz com uma vertente pragmática, mas sim como um ataque às instituições e quadros de valores que se encontram por trás das coisas.

Marcel Duchamp foi um dos artistas que mais explorou o método de fazer arte *ad-hoc*. Duchamp deixou a pintura convencional e começou a fazer arte a partir de subsistemas<sup>[c]</sup> ready-made, combinando-os numa nova maneira. O processo de *ready-made* é utilizar objetos industrializados tal como são – apropriação de algo que já está feito, e que tem um carácter prático e não artístico – e elevá-los à categoria de obra de arte. Aqui o artista não cria o objeto, apenas o escolhe.

“*Fountain*”<sup>[d]</sup>, criado em 1917, é uma das obras mais representativas deste processo artístico. Duchamp apropriou-se de um urinol, reposicionou-o, assinou-o com um pseudónimo e apelidou-o de “Fonte”, ações que lhe atribuíram um novo carácter ou identidade.

Em 1913, criou a “*Bicycle Wheel*”, peça que surgiu da ideia de fixar uma roda de bicicleta a um banco de cozinha e ficar a vê-la girar, e proclamou-a como objeto artístico, tornando-se na sua primeira obra ready-made. Contudo esta não era um simples ready-made, mas sim um processo *ad-hoc* no qual montou dois subsistemas a partir da adição de duas partes disponíveis. Este foi provavelmente o primeiro artista que explicitamente apresentou o *adhocism* de mera escolha e combinação como arte.<sup>36</sup>

No processo de *adhocism* a identidade original do objeto mantém-se sempre presente, pois apesar da adição e improvisação, é possível o reconhecimento contínuo das peças como partes. Torna visível a pluralidade dos fragmentos.

[c] O termo “subsistema” enquadra-se na ideia de que uma obra pode ser composta por várias soluções-parce, sendo cada uma delas um subsistema.

[d] Existe a possibilidade de ter ocorrido um erro na atribuição da autoria desta peça de arte a Marcel Duchamp. “*Fountain*” pode ser uma réplica de uma obra original da Baronesa Elsa von Freytag-Loringhoven. Visto em: <http://old.theartnewspaper.com/articles/Did-Marcel-Duchamp-steal-Elsas-urinal/36155> no dia: 03/05/2016

35 JENCKS, SILVER, *Adhocism*, p.24

36 Idem, p.139



Fig. 9. "Fountain" de  
Marchel Duchamp (1917).  
Fonte: [www.sfmoma.org](http://www.sfmoma.org)



Fig. 10. "Bicycle Wheel"  
de Marchel Duchamp (1913),  
exemplo do movimento  
artístico *Ready-made*. Fonte:  
[www.moma.org/learn/  
moma\\_learning](http://www.moma.org/learn/moma_learning)

O conceito de *ad hocism* foi também usado como modo de crítica à arquitetura moderna. Esta impôs-se como a convenção do “bom gosto” e segundo Charles Jencks tornou-se um subterfúgio para não se encarar as verdadeiras necessidades da época.

Hoje estamos imersos em forças e ideias que impedem o cumprimento dos propósitos humanos; grandes corporações estandardizam e limitam a nossa escolha; filosofias do comportamentalismo (*behaviorismo*) condicionam as pessoas a negar o seu potencial de liberdade; a “arquitetura moderna” torna-se a convenção do “bom gosto” e uma desculpa para negar a pluralidade das necessidades reais. Mas um novo modo de ação direta está a emergir, o renascimento de um modo e estilo democrático, onde cada um pode criar o seu ambiente pessoal livre de subsistemas impessoais, quer sejam novos ou antigos. Percebendo as suas necessidades imediatas, combinando *ad-hoc* partes, o indivíduo cria-se, sustenta-se e transcende-se. Moldar o ambiente local em direção a fins desejados é uma chave para a saúde mental. O ambiente presente, vazio e “sem resposta”, é uma chave para a idiotice e a lavagem cerebral.<sup>37</sup>

Perante tal facto, Charles Jencks encara o *ad hocism* como um potencial método para chegar a uma nova arquitetura que tenta solucionar as contradições de extrema simplicidade visual e extrema complexidade funcional que se impõem com o Movimento Moderno, onde “o drama é sacrificado pela harmonia, e a verdade pela beleza”<sup>38</sup>

Jencks defende que, em vez de se criar uma solução universal que resolva a realidade do mundo, deve admitir-se que muitos problemas são intratáveis segundo essas regras e carecem de soluções diferentes. É aqui que o *ad hocism* se revela um método potencial, pois em vez de querer negar a

37 JENCKS, SILVER, *Adhocism*, p.15 Citação original: “Today we are immersed in forces and ideas that hinder the fulfillment of human purposes; large corporations standardize and limit our choice; philosophies of behaviorism condition people to deny their potential freedom; “modern architecture” becomes the convention for “good taste” and an excuse to deny the plurality of actual needs. But a new mode of direct action is emerging: the rebirth of a democratic mode and style, where everyone can create his personal environment out of impersonal subsystems, whether they are new or old, modern or antique. By realizing his immediate needs, by combining ad-hoc parts, the individual creates, sustains and transcends himself. Shaping the local environment towards desired ends is a key to mental health; the present environment, blank and unresponsive, is a key to idiocy and brainwashing.”

38 Idem, p.77

dificuldade, torna-a o sujeito para a expressão<sup>39</sup>, que pode advir de sistemas-soluções de caracteres diferentes mas que justapostos oferecem uma resposta eficaz.

Charles Jencks faz alusão ao projeto “Add Hox” de Peter Cook como uma das formas de pensar este problema. Peter Cook, no seu “Add Hox Project” cria diferentes sistemas que podem ser adicionados a qualquer edifício, através de acoplagem, consoante as necessidades dos habitantes. Na ideia do membro dos Archigram, cada um destes elementos poderia ser comprado e permitiria um elevado grau de alteração e improvisado por parte do indivíduo.<sup>40</sup> Assim, de um modo simples, a arquitetura seria refeita consoante as “consequências práticas” que cada indivíduo necessita e deseja, o que poria em prática a customização do edifício.

Esta ação sobre o edifício não se prende com discursos de estilo, convenções institucionalizadas no pensamento da sociedade ou teorias aprovadas pela prática comum. Para ela, o ideal estético está diretamente relacionado com as experiências humanas, sendo a respostas a estas necessidades a beleza e a verdade do edifício.

O “Add Hox Project” de Peter Cook é um processo em constante evolução, que torna a arquitetura num produto que não se esgota no momento em que termina o ato construtivo. Assim, a própria arquitetura revela-se um reflexo da vida do habitante e da sociedade.

Quando fala de sistemas que encaram a arquitetura como um processo, à semelhança do de Peter Cook, Charles Jencks defende que estes são uma esperança para um enriquecimento do ambiente urbano, que oferecem respostas mais eficientes, que enfrentam a realidade, e que contam a verdadeira história da vida de cada um.

Quando estes sistemas industriais são colocados lado a lado e separados por uma junta, teremos um ambiente visualmente rico, muito mais suscetível às necessidades, e muito mais excitante na sua dramática justaposição. Ao invés de uma arte do fácil, de superfícies fluentes que negam a realidade dos problemas, podemos ter uma arte de irregularidades, cataclismos articulados que clamam o problema de cada esquina. Para um sistema de

39 JENCKS, SILVER, *Adhocism*, p.77

40 archigram.westminster.ac.uk visto em 14-05-2016

embalagem que encerra em si toda a função diferente e caráter por trás de uma fachada semelhante, podemos ter um modo de articulação que vai explicar um ambiente complexo aos homens. Ao combinar diversos subsistemas *ad hoc*, o designer mostra o que foi a sua história prévia, porque é que as partes foram colocadas juntas e como estas funcionam.<sup>41</sup>

Passando do raciocínio de Charles Jencks, que se fundamenta no método de *Adhocism*, para o plano do concreto na arquitetura, a partir deste ponto serão dados exemplos de projetos e ações pragmáticas que encaram a arquitetura como uma prática e não como um discurso, onde a ideia do objeto está presente nas experiências e consequências práticas que este proporciona. De modo a demonstrar todos estes princípios foi tomada a opção de explorar o método projetual de Lacaton e Vassal.

## LACATON & VASSAL

A dupla de arquitetos Anne Lacaton e Jean-Philippe Vassal tem uma obra que é um modelo arquitetónico pragmático. Estes conseguem exemplificar, a partir de um modo mais realista que o exemplo anterior de Peter Cook, a forma como este modo de fazer enfrenta a realidade de forma eficaz e livre.

Lacaton e Vassal acham que as tipologias de habitação tradicionais não são capazes de dar uma resposta eficaz ao modo de vida do indivíduo, e para as contraporem, defendem que o emprego de novas técnicas na arquitetura é capaz de proporcionar espaços mais generosos, que se traduzem em mais potencial, mais vida e experiência.<sup>42</sup>

De modo a expandirem a prática arquitetónica, e de forma a fugirem da atitude convencional, Jean-Philippe Vassal diz que

é preciso lutar contra as regras, as normas, os sistemas. É importante libertar-se de todos os pontos de referência e dirigir-se, de maneira radical,

41 JENCKS, SILVER, *Adhocism*, p.77 Citação original: “when this industrial systems are placed together and separated by a juncture, we will have a visually rich environment much more responsive to needs and much more exciting in its dramatic juxtaposition. Instead of an art of easy, flowing surfaces that denies the reality of problems, we can have an art of jagged, articulated cataclysm that shouts out the problem from every corner. For a system of packaging that encloses every different function and character behind a similar façade, we can have a mode of articulation that will explain a complex environment to men. By combining diverse subsystems ad hoc, the designer shows what their previous history was, why the parts were put together and how they work.”

42 RUBY, Ilka, RUBY, Andreas, Lacaton & Vassal, p.14

numa nova direção.<sup>43</sup>

Deste modo, pode dizer-se que o pensamento de Vassal, que renuncia o hiperfuncionalismo<sup>44</sup> da conceção habitual do espaço, revê-se nas palavras de George Perec em *Espécies de Espaços*. Perec demonstra que na casa quotidiana existe uma discordância entre o que pode ser uma soma de funções e os modos de apropriação de lugares que, sozinhos, podem atribuir-lhes sentido pela diversidade das práticas. Desta forma, no seu discurso o autor mostra-se convicto de que as práticas sempre potencialmente novas suplantariam as lógicas funcionais limitadoras da forma convencional como se vê o espaço.<sup>45</sup> Este raciocínio vai de encontro ao pensamento anteriormente exposto de Reyner Banham, quando refere a procura da máxima acomodação, no exemplo da cadeira.

Com o intuito de resolver esta questão, Lacaton e Vassal apropriaram-se da ideia de “loft” a qual permite uma utilização livre do espaço, e liberta-o das limitações e do universo de ideias pré-concebidas da prática comum habitacional. Vassal exalta a importância da necessidade de oferecer espaços nos quais os habitantes possam intervir, moldando-os a si próprios, o que possibilita desta forma liberdade, diversidade e prazer.

O primeiro projeto de habitação da dupla foi a *Casa Latapie*, no ano de 1993, e o próprio projeto foi um manifesto. Este projeto teve início com a ideia de utilizar uma tecnologia ready-made, a estufa, e deslocá-la do seu contexto agrícola habitual para o contexto habitacional. A opção da estufa foi tomada tendo em conta os seus parâmetros de inteligência construtiva, eficiência climática e produção económica, e dado ser um sistema que permitia pôr em prática a ideia de planta livre – “loft.” Esta tornou-se uma técnica utilizada em vários dos seus projetos posteriores.

*Na casa Latapie*, e em grande parte das suas obras, foram escolhidos materiais de baixo custo, como painéis de policarbonato ondulados (permitem transparência), painéis de madeira (permitem opacidade), alumínio, etc., de modo a possibilitar construir o dobro do espaço com o mesmo orçamento. No

43 RUBY, Ilka, RUBY, Andreas, Lacaton & Vassal, p.136

44 Idem, p.154 “Será que estamos a favor de los hangares decorados tan apreciados por Robert Venturi? A favor de la unión de la eficacia y la política? En todo caso, no queremos encerrarnos en una especie de hiperfuncionalismo, bajo el dictado de “la forma sigue a la función.”

45 PEREC, Georges, *Especies de espacios*, 2001, p. 53-54

Fig. 11. "Casa Latapie"  
de Lacaton e Vassal (1993).  
Fonte: [www.lacatonvassal.com](http://www.lacatonvassal.com)



Fig. 12. "Casa Latapie"  
de Lacaton e Vassal (1993).  
Fonte: [www.lacatonvassal.com](http://www.lacatonvassal.com)



Fig. 13. "Casa Cap Ferret"  
de Lacaton e Vassal (1998).  
Fonte: [www.lacatonvassal.com](http://www.lacatonvassal.com)



entanto, esta dicotomia entre opacidade e transparência permite, não só gerir os usos consoante a ambição de privacidade, mas também dá a possibilidade de o indivíduo se adaptar ao espaço consoante as circunstâncias de Inverno e de Verão, dado uma metade da casa ser totalmente opaca e a outra metade totalmente transparente. O projeto permite a transformação da casa a partir de um espaço encerrado para um espaço aberto.

Lacaton e Vassal optam pelos materiais que estão disponíveis e parecem adequar-se à situação em causa, tal como o sistema de estufa ou componentes da paisagem, como as árvores na *Casa em Cap Ferret*, e converte estes elementos em materiais de construção de modo a aproveitar a oportunidade que cada situação oferece. Não se preocupam com estilos ou convenções, e libertam o material do discurso teórico, pois olham somente às suas consequências práticas.

Neste modo de fazer arquitetura presente na Casa Latapie, os arquitetos não procuram a forma mas sim o efeito produzido. Procuram um efeito de flexibilidade capaz de proporcionar o máximo conforto ao habitante, dado oferecer variadas possibilidades de uso. O critério de privacidade, intimidade, transparência, proteção ou ventilação é totalmente ditado pela vontade de utilização do espaço habitacional, e pelo uso e posicionamento dos elementos no espaço. Seguindo este raciocínio, para eles a procura da forma perfeita não deve ser o objeto de trabalho. Esta aparece por si mesma, sendo uma consequência da resolução de determinado problema.

A partir da lógica de todas as suas ações, é possível entender quais os fatores que os arquitetos acreditam que verdadeiramente potenciam ou catalisam a arquitetura: estes são a resolução rápida, eficaz e prática dos problemas, e o superior interesse e bem-estar do utilizador do espaço. Aqui não se equacionam técnicas inovadoras por si só, ou conceitos estéticos, apenas se reflete sobre a forma como estes fatores podem influenciar a experiência humana.

Para eles, o potencial arquitetónico da tecnologia não reside na sua ideia ou função primária, mas sim no seu potencial de reprogramação e combinação com outros elementos<sup>46</sup>; assim, e só desta forma, a tecnologia é vista como símbolo do progresso na arquitetura. Anne Lacaton indaga-se

46 RUBY, Ilka, RUBY, Andreas, Lacaton & Vassal, p.19



acerca do papel da tecnologia dizendo que

não há sistemas bons ou maus, nem bons ou maus materiais. Há coisas que se adaptam a uma situação. Esta ideia pode transpor-se perfeitamente para a arquitetura. (...) um bom tema de reflexão sobre a tecnologia. Não perdemos o norte sobre a sua introdução? A tecnologia pode ser interessante quando é fonte de prazer, de uso, de conforto, de eficácia, contudo seguramente não como montra decorativa.<sup>47</sup>

Trata-se de uma arquitetura que não persegue uma imagem pura, de fácil e imediata aceitação e apreciação global, mas antes persegue a totalidade da experiência do indivíduo no espaço, porque é para a vivência do homem que ela nasce.

Talvez Vassal tenha descoberto o segredo de como será uma verdadeira definição de arquitetura pragmática que proclama a experiência e revoga a convenção.

Quem sabe a arquitetura seja o cruzamento entre um sítio e um programa concretos, determinantes de certas limitações que devem resolver-se com a maior eficácia possível (...).<sup>48</sup>

Assim sendo, a ação arquitetónica deve ambicionar resolver o problema de acordo com a circunstância em que se insere, em vez de se limitar à execução de uma solução imediata ditada pela prática comum.

47 RUBY, Ilka, RUBY, Andreas, Lacaton & Vassal, p.134 Citação original: "no hay sistemas buenos o malos, ni buenos o malos materiales. Hay cosas que se adaptam a una situación. Esta idea puede transponerse perfectamente a la arquitectura. (...) Un buen tema de reflexión sobre la tecnología. No habremos perdido el norte sobre su aportación? La tecnología puede ser interesante cuando es fuente de placer, de uso, de confort, de eficacia, pero seguramente no como alarde decorativo." p.134

48 Idem, p.155 Citação original: "Quizá la arquitectura sea el cruce entre un sítio y un programa concretos determinantes de unas limitaciones que deben resolverse con la mayor eficacia posible".



## II. TEORIA II (ESPACIAL): CASO DE ESTUDO - A FEIRA

“O espaço é um lugar praticado. Assim a rua geometricamente definida por um urbanismo é transformada em espaço pelos pedestres.”<sup>49</sup>

49 CERTEAU, Michel, *L'invention du quotidien*, 1990, p.202



Neste ponto da dissertação, já se explorou a forma como a mecânica da arquitetura é idealizada no argumento utópico e pragmático, sempre com a ambição de servir o homem e de se adaptar às circunstâncias expectadas.

Pondo isto de lado por uns momentos, a partir daqui será feita a passagem da Teoria Maquinal para a Teoria Espacial. O intuito que predomina agora é perceber o efeito que os constituintes da máquina, e a forma como são articulados, produzem no espaço. A intenção é explorar quais os critérios que o homem utiliza na produção espacial.

Para tal, o objeto de estudo é agora a feira ambulante. Este processo de assentamento humano, que se sedimenta num ato de apropriação espontânea do espaço e território, permite observar de forma clara os critérios e consequências da formação do objeto arquitetónico. Neste objeto em análise pode observar-se uma aproximação aos conceitos de mobilidade e flexibilidade idealizados nas utopias arquitetónicas do século XX, previamente discutidas, não deixando de demonstrar uma atitude rápida, prática e eficaz na produção do espaço, tal como será discutido no último capítulo.

Porém, neste ponto da dissertação a análise vai cingir-se simplesmente a todos os factos analisados em trabalho de campo, sem a pretensão de enquadrar qualquer ação nas ideias vistas no capítulo anterior. Aqui será realizada uma análise conceptual e empírica ao modo como a arquitetura, na síntese de suporte e climatização, tem reposta.

## A IMPLANTAÇÃO: CRIAÇÃO DE UM ESPAÇO COMUM

A análise do caso de estudo está subdividida em duas partes: na primeira será explorado o modo de formação do espaço comum, e a segunda está direcionada a um olhar mais aproximado às ações realizadas por parte de cada feirante, e que visiona o dispositivo móvel como elemento catalisador de todas as ações.

Nesta parte, especificamente, tudo o que foi observado em trabalho de campo referente ao fenómeno de criação do espaço comum da feira, partirá de uma análise conceptual que analisará os dados recolhidos à luz de alguns conceitos da teoria da arquitetura, de modo a ajudar na compreensão de todo o fenómeno.

Toda e qualquer cidade é desenhada e pensada consoante princípios relativos ao ato de edificar e planear o espaço urbano.

A feira ambulante ocupa dois tipos de espaços das cidades: espaços projetados para receber a feira, e espaços não projetados para o evento. Nos espaços projetados, por vezes, a feira é a única atividade que se desenvolve no lugar, existindo uma ausência de uso nos restantes dias. Contudo, existem outros exemplos que acolhem também outras funções urbanas nos dias em que não existe feira (aparcamento de carros, via pública, etc.), ocorrendo uma acumulação de funções.

O mesmo acontece nos espaços que não foram projetados para receber o evento. Estes são projetados para dar resposta a outras funções urbanas e, num determinado dia da semana, acabam por ser apropriados pelo evento ambulante. Deste modo, esta circunstância provoca uma construção e reconstrução constante das relações com o lugar por parte da população residente, dado as feiras serem “momentos de perturbação passageira na ordem pré-determinada pela estrutura física da cidade e pelos hábitos do quotidiano”.<sup>50</sup>

No conjunto da cidade, existem vários padrões de locais onde a feira

50 COELHO, Polivalência e mutação em espaço público na cidade consolidada: Metodologias para a intervenção, 2005, p. 51

é implantada. Espaços públicos abertos e de caráter significativo na malha urbana da cidade, como praças, campos e rossios, são lugares privilegiados para a implementação e a dinamização de eventos urbanos. As características físicas e simbólicas destes espaços, e acima de tudo a sua relevância e centralidade na articulação das relações urbanas, constituem as condições adequadas para estes eventos da urbe.

Analisando agora o fenómeno em si, este traduz-se num processo de assentamento humano que é um ato produtor de espaço público e recriador da urbe. Por mais casual que este assentamento humano aparente ser, através de um olhar aprofundado, são detetadas inúmeras especificidades na sua forma de gerar urbanidade.

A cada dia do evento, cada comerciante preenche uma parcela do território, tornando-se, ao longo do dia, o campo da feira num conjunto de unidades territoriais apropriadas por múltiplas individualidades. O que acontece é que as opções tomadas para cada unidade interagem em conjunto construindo um espaço e dinâmica comuns.

À imagem de um idealismo democrático, no que diz respeito à posse do solo, todos os intervenientes têm o mesmo direito a tudo, dissipando-se, assim, os preconceitos inerentes à ideia de propriedade. Neste assentamento humano ambulante, as propriedades são partilhadas por todos os elementos, pois cada um apoia-se na estrutura do vizinho próximo, criando de um modo informal sistemas de interajuda. Na relação com o chão, o espaço é de todos e para usufruto de toda a comunidade, apesar de cada parcela de território estar arrendada pelo feirante que a ocupa.

Nesta forma de conceber a urbe, atinge-se a mais ampla igualdade entre os membros da sociedade feirante. Nenhum espaço se sobrepõe a outro, e quando existe algum tipo de hierarquia instituída no modo de conceber o espaço comum, esta é relativa aos anos de trabalho naquela feira específica por parte do feirante, a qual dá direito a uma opção de escolha que se sobrepõe à dos feirantes mais recentes. Esta pode ser também atribuída pelo regulamento de feiras da câmara de cada cidade, o qual organiza o território de feira consoante os tipos de produtos vendidos por cada comerciante. Apesar de tudo, todos tiram o máximo partido daquilo que o território oferece.

Após este breve enquadramento da implantação das feiras nas

idades, a seguir, neste capítulo o espaço de feira será relacionado com vários conceitos teóricos da arquitetura, com os quais detetarei semelhanças e criarei analogias, de modo a compreender melhor o funcionamento do evento e os dados observados em trabalho de campo.

O primeiro conceito explorado será o método de desenho de N. John Habraken, o segundo será o conceito de Mat-building segundo a abordagem de Alison Smithson, e por último o processo e dinâmica de implantação do evento da feira serão analisados tendo em conta os princípios de uma estrutura rizomática, explorada por Gilles Deleuze e Félix Guattari.



## O DESENHO DE SUPORTES: N. John Habraken

O estudo realizado por N. John Habraken tem o propósito de procurar a melhor estratégia para resolver os problemas do desenho e da construção de habitação em grande escala. Este método traduz-se num processo projetual que trabalha sobre a ideia de um conjunto de unidades separáveis que atuam sobre um suporte, sendo que “uma unidade separável é aquela área sobre a que o individual decide” e “um suporte implica aquelas decisões sobre as quais a comunidade tem o controlo”.<sup>51</sup>

Neste sentido, este processo de conceber arquitetura pode ser completamente transponível para o processo de assentamento da feira ambulante, pois pode classificar-se cada parcela apropriada por cada comerciante como uma unidade separável, e cada parcela de território urbano onde os ambulantes se instalam como um suporte que oferece as suas características e potencial próprio.

Este método fundamenta-se num desenho de suporte, que se baseia numa distribuição de zonas e margens consoante as funções específicas a que cada espaço dá resposta. Estas apresentam uma configuração idêntica a um padrão escocês de modo a otimizar a organização espacial do suporte e a estudar as alternativas de distribuição programática.

Partindo desta base teórica de Habraken, a seguir eu proponho aplicar este método de desenho de suporte ao modo de implantação da feira ambulante pois, para mim, é perceptível a existência de uma delimitação clara das diferentes zonas que compõem cada unidade separável e que conformarão posteriormente o conjunto do campo de feira.

Esta analogia vai ser feita por etapas que vão aumentando gradualmente a sua escala de análise, começando primeiramente pela observação pormenorizada do modo de montagem de cada unidade separável; passando a seguir para uma análise das zonas e margens em que esta pode ser subdividida; posteriormente partindo para uma análise dos setores; e culminando na análise da implantação territorial do conjunto de todas as unidades separáveis – o suporte.

51 HABRAKEN, N. John, El diseño de soportes, 2000, p.18

## UNIDADE SEPARÁVEL

Mas então o que é que constitui uma unidade separável e de que modo é que esta se desenvolve no espaço? A tarefa é simples e prática. Para se apropriar do território e para erguer a estrutura ambulante, cada comerciante necessita apenas de:

- Dispositivo móvel (serve de transporte aos feirantes e às mercadorias)
- Perfis
- Toldo ou guarda-sóis
- Gizmos (objetos transformadores do espaço):
  - Prateleiras – Armário (despensa)
  - Varões – Armário (guarda fatos)
  - Fogão – Cozinha
  - “Mesa” – Sala de jantar
- Mercadoria (em alguns casos a mercadoria é um elemento produtor de espaço; funciona como um equipamento auxiliar)

Existem depois outros elementos usados na ação de montar a exposição:

- Acessórios: Cordas, cruzetas, manequins...
- Mercadoria/Artigos a ser vendidos

São estes os elementos que vão formar uma unidade separável. A ordem de execução da montagem é especificamente esta:

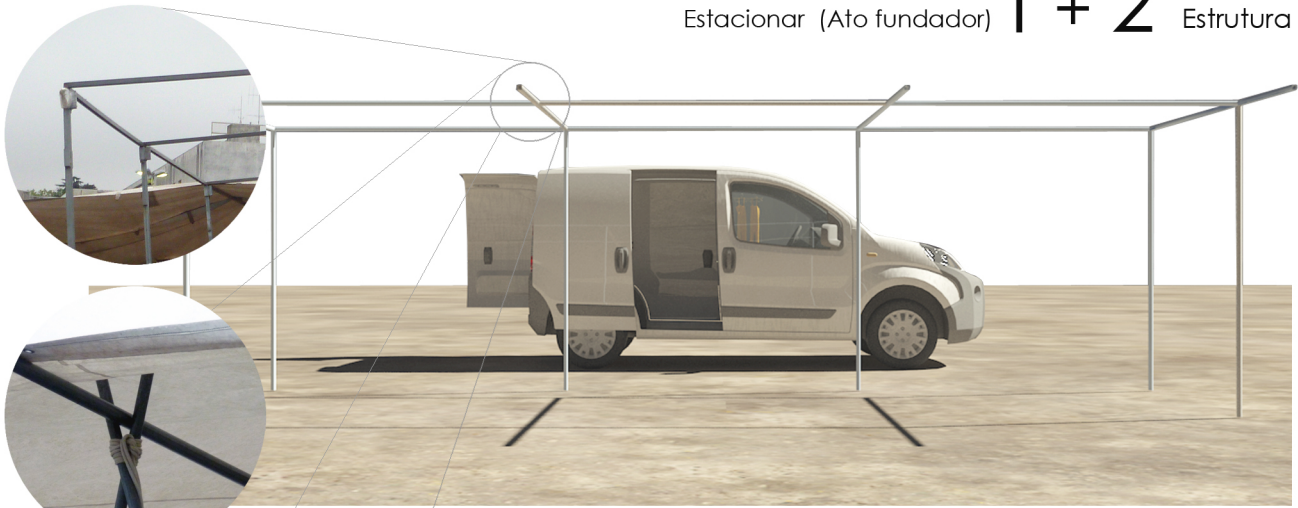
- 1º Estacionar o dispositivo móvel (ato fundador);
- 2º Erguer uma estrutura com os perfis (metálicos ou de madeira);
- 3º Colocar o toldo – utilizar as cordas na estrutura do carro e nos elementos verticais da paisagem para esticar a cobertura (com uma ligeira inclinação de modo a permitir o escoamento das águas);
- 4º Dispor no terreno os suportes para a exposição;
- 5º Expor os artigos da forma mais exaustiva possível.

“A montra é exibicionista por nascimento e vocação”<sup>52</sup>

52 DOMINGUES, Álvaro, A Rua da Estrada, 2009, p. 75



Estacionar (Ato fundador) 1 + 2 Estrutura



MODOS DE FAZER

MODOS DE FAZER



3 Toldo

# 4 Suportes para a exposição



MODOS DE FAZER



MODOS DE FAZER



## ZONAS E MARGENS

Para além da divisão entre unidade e suporte, Habraken ainda propõe considerar o espaço segundo zonas e margens, e ainda segundo sectores e grupos de sectores. Zonas e margens “são áreas dentro do suporte em que certos tipos de espaços se situam de acordo com regras específicas”,<sup>53</sup> sendo que uma margem é entendida como “uma área entre as zonas, com as características de ambas as zonas”.<sup>54</sup>

Após analisar como se define cada unidade separável, é possível ainda extrapolar uma regra geral de organização de cada uma das unidades no espaço de cada parcela de feira. Adotando a nomenclatura de Habraken verifica-se uma estratificação em zonas e margens.

Contudo, existem exceções ao modelo de estratificação do solo que serão apresentadas a seguir. Na maior parte das vezes, quando a exposição parte do interior do dispositivo móvel e se espalha para o espaço que o envolve, tornando-se este um “veículo montra”, as áreas da implantação são feitas de um modo distinto, existindo uma nova ordem de zonas e margens. Assim sendo, serão apresentados dois modelos de estratificação: o caso 1 referente à regra geral, e o caso 2 referente ao caso “veículo montra”.

“veículo-montra” - ver  
página 103

### CASO 1 “GERAL”

- **MARGEM** – área da comunidade feirante (situação ocasional) – resguardada do olhar e circulação do público, de usufruto próprio de cada comerciante, onde ocorrem algumas atividades mais pessoais/privadas de interação e convívio entre os mesmos. Alguns exemplos de usufruto desta área são a realização de atividades de entretenimento, como jogar às cartas, ou brincadeiras entre crianças. Esta zona revela-se um espaço especificamente destinado à comunidade trabalhadora.

- **ZONA** – área privada (dispositivo móvel) – onde ocorre o ato fundador de cada unidade separável, através da ação de estacionar o veículo. O interior do dispositivo móvel é a única zona que, em alguns casos, pode ser considerada totalmente privada. Este espaço é capaz de oferecer intimidade, revelando

53 HABRAKEN, El diseño de soportes, p.49

54 Idem, p.50

ser o lugar que permite ao indivíduo distanciar-se dos acontecimentos da envolvente. É o espaço que está ao serviço unicamente do(s) indivíduo(s) proprietário(s) do dispositivo.

- **MARGEM** – área de intermediação (espaço onde se coloca o comerciante) – este é o espaço diretamente relacionado com o dispositivo móvel e com a área expositiva, onde o comerciante se posiciona no ato de vender. Este espaço funciona também como lugar onde se satisfazem algumas necessidades, como cozinhar, comer, repousar, dado estar conectado com a fonte direta de recursos que é o automóvel.

- **ZONA** – área de exposição – área onde se expõem a maior parte dos produtos mercantis e onde ocorre o manuseamento e troca comercial dos artigos. Esta é a área que faz a interface entre o público e o “privado”, o cliente e o vendedor. Quase sempre, funciona como barreira física que separa o vendedor do freguês, mas, por vezes, é permeável à circulação do público de modo a facilitar a visualização e análise das matérias-primas.

- **MARGEM** – área de paragem do público – área onde o público se posiciona para poder observar, manusear os artigos, e iniciar a comunicação com o vendedor.

Existe ainda mais um espaço, que já não é considerado zona nem margem, pois comparando com o método de Habraken, o autor já o considera exterior ao edifício. Esta é a área de circulação do público; é o espaço exclusivamente destinado à circulação e deambulação da população que aflui ao evento. É a área de percurso que interliga as várias unidades separáveis que constroem o espaço de feira, formando, no conjunto, novas ruas, novos cruzamentos, e novas conexões na urbe.

## CASO 2 “VEÍCULO MONTRA”

- **MARGEM** – área da comunidade feirante (situação ocasional)

- **ZONA** – área do dispositivo móvel/exposição – onde ocorre o ato fundador de cada unidade separável, através da ação de estacionar o veículo. Neste caso, apenas a cabine do dispositivo móvel é o espaço considerado totalmente privado, capaz de oferecer o refúgio. A “caixa” do dispositivo, e, em alguns casos, parte do solo envolvente são neste momento área de exposição dos produtos mercantis.

- **MARGEM** – área de intermediação – área onde se coloca o comerciante e também área de paragem do público para observar e manusear os artigos. Neste caso, o cliente e o vendedor encontram-se na mesma área, sendo esta o espaço de comunicação entre ambos. Este espaço funciona também como lugar onde se satisfazem algumas necessidades, como cozinhar, comer, repousar. No entanto, por vezes, o comerciante opta por se posicionar no meio das mercadorias, separando-se assim do lugar do público.





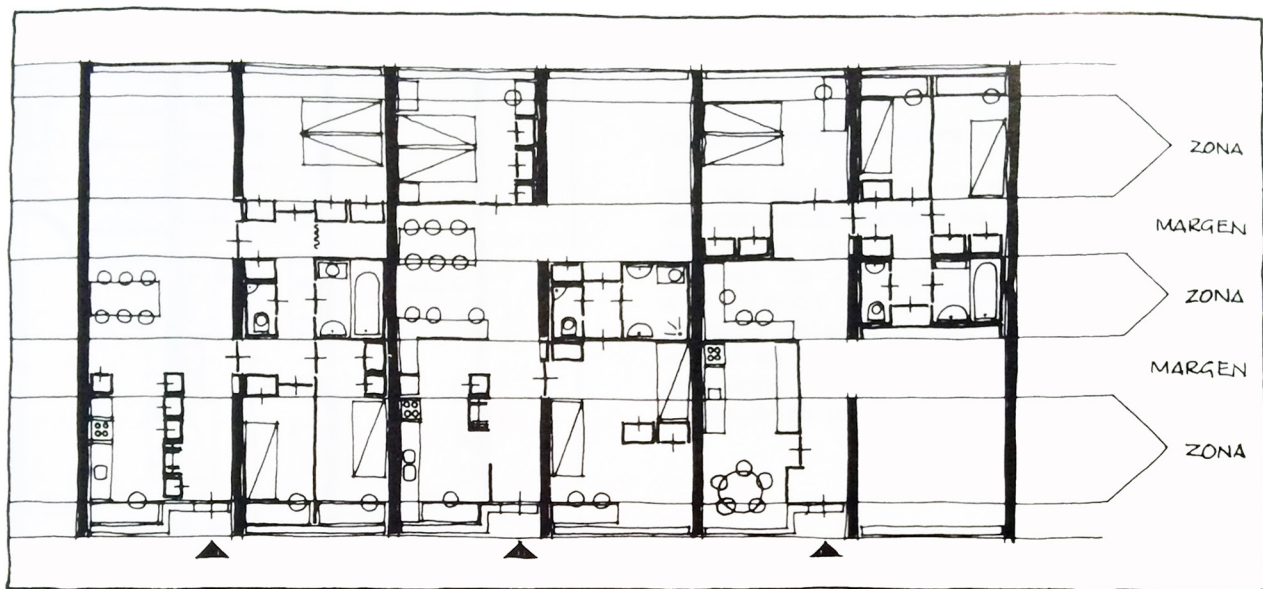


Fig. 14. Desenho de suportes de N. John Habraken. A estratificação da planta em zonas e margens delinea a organização do espaço.



**CASO 2 "VEÍCULO MONTRA"**



Fig. 15. Estratificação do espaço da feira em zonas e margens, segundo o esquema de Habraken. No Caso 1 é possível observar uma delimitação clara das funções do espaço apropriado, ao contrário do que se observa no Caso 2, onde se denota uma relação diferente entre as zonas e margens, e consequentemente entre vendedor e comprador. Ambos se misturam no mesmo espaço.

## SECTORES

Após a análise da organização por zonas e margens pretende perceber-se ainda se o espaço de cada zona é subdividido, criando-se *sectores*. Segundo a definição do autor, um sector é parte de uma zona e pode planificar-se com toda a liberdade, sendo que a divisão do espaço em sectores é feita pelos elementos estruturais.<sup>55</sup>

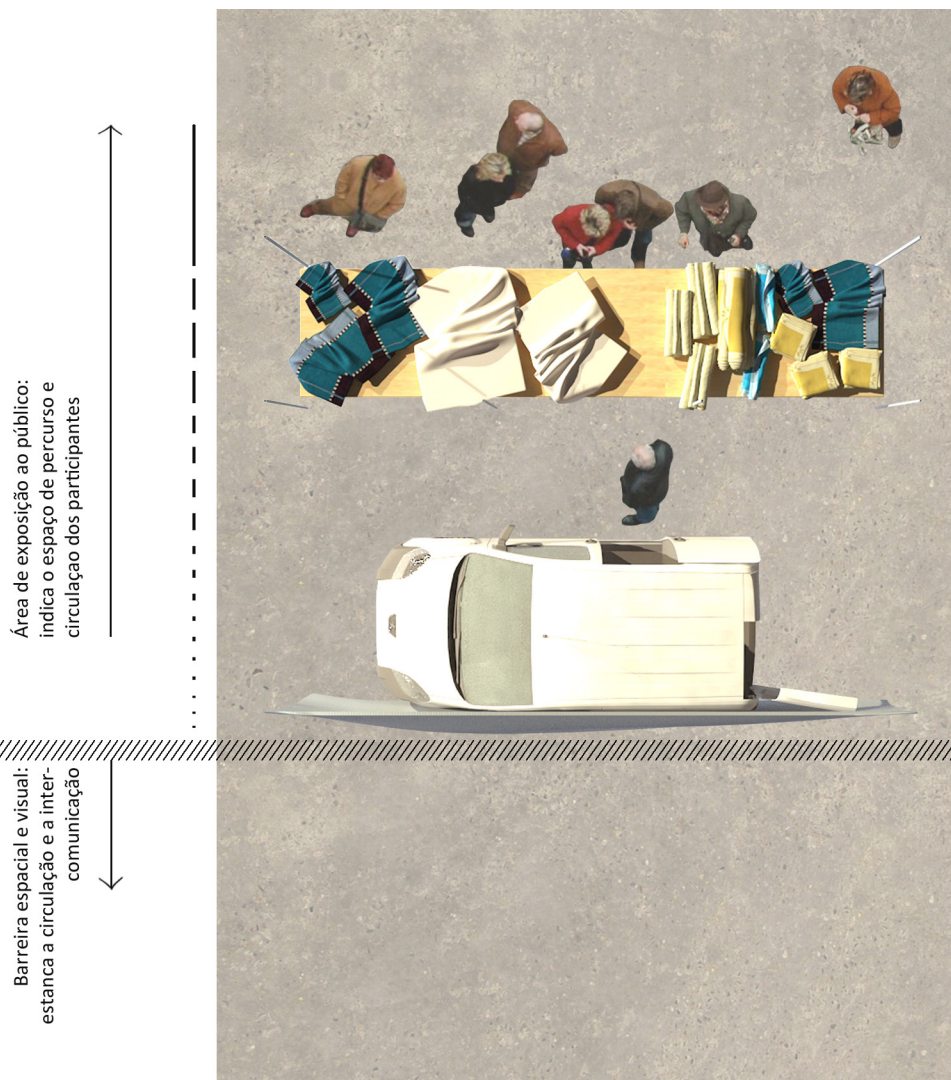
Será que no espaço de feira, para além da divisão de uma pequena unidade separável em zonas, ainda é possível compartimentá-la em sectores? A resposta não é imediata; cada um utiliza o seu espaço de forma livre e espontânea. Neste caso, os setores não são criados por elementos estruturais como no desenho de Habraken. Contudo, por vezes, é visível uma sectorização do espaço quando é criado algum tipo de barreira vertical que o resguarde, aumentando o nível de privacidade, feita com tecidos ou com mercadoria.

Um exemplo de criação de um sector pode ser mostrado quando, por exemplo, os feirantes usam algum objeto para criar uma barreira que reduza a visibilidade do público no local onde fazem a refeição, pois o espaço de cozinhar é montado obedecendo ao critério de privacidade no ato da refeição, por parte de cada um. Um sector também é criado quando é erguido um pano para produzir um espaço de vestiário, sendo que este pano se torna na barreira física vertical que separa os espaços.

Ver "O doméstico: as práticas comuns" na página 107

55 HABRAKEN, El diseño de soportes, p. 62

A partir desta estratificação do espaço, denota-se que o dispositivo móvel é um demarcador territorial, dado ser a partir deste elemento que se vai delineando a (im)permeabilidade da circulação do público. À medida que os espaços se vão aproximando do dispositivo, vão-se tornando cada vez mais resguardados da população em geral. Do lado contrário à exposição dos artigos, o dispositivo perfaz uma barreira espacial e visual, estancando a circulação e a intercomunicação. Isto proporciona o carácter de traseiras, e é esta mesma ideia que permite, em algumas ocasiões, criar a zona “exclusiva” da comunidade feirante. Pelo contrário, do lado da exposição mercantil, à medida que o espaço se vai distanciando do dispositivo móvel, vai aumentando progressivamente o grau de mobilidade do público.



## SUPORTE

Segundo Habraken, “um suporte, por definição, é uma estrutura que permite eleição na distribuição de cada unidade de habitação”<sup>56</sup> Ou seja, o suporte é o sistema estrutural construído que sustenta todo o complexo habitacional, e no qual as várias unidades separáveis se vão instalar. Habraken refere que as decisões referentes à posição e tamanho dos componentes do suporte têm uma influência decisiva na quantidade de distribuições espaciais possíveis no suporte em questão.<sup>57</sup> Um suporte apresenta uma composição semelhante a um padrão escocês, como já mencionado, conformada pelo conjunto da subdivisão das unidades em zonas e margens.

Um suporte é considerado também “aquela parte de uma estrutura habitável sobre a qual o residente não tem um controlo individual”<sup>58</sup>, pois este é resultado de um conjunto de unidades separáveis – as quais são o espaço onde o indivíduo tem o controlo de decisão – que no seu somatório vão dar forma a um espaço comum. Logo, este espaço coletivo é consequente das decisões que cada indivíduo tomou na sua unidade.

Contudo, o método de desenho de suportes criado por Habraken é destinado para um ato de projetar permanente que se aplica a um só lugar. No caso da feira estas premissas de projeto não se enquadram, dado ser uma situação efémera e itinerante. No entanto, neste trabalho propõe-se adaptar a ideia de suporte ao espaço que acolhe a feira ou do qual o evento se apropria. Neste sentido, e pegando na definição de Habraken que refere que o suporte é a estrutura que permite eleição na distribuição de cada unidade, o suporte vai ser entendido como uma parcela de território urbano onde se distribuem as unidades separáveis que conformam o fenómeno ambulante.

No caso da feira, é essencial perceber quais os limites espaciais pré-existentes que regem o ato da apropriação do suporte, dado serem estas fronteiras que estruturam, ou não, o espaço de circulação do mesmo. Assim sendo, e perante os factos observados em trabalho de campo, é possível classificar três tipos de suporte.

Existe o suporte liso, o qual não tem nenhum tipo de elemento que faça uma demarcação territorial, o que pode ser, por exemplo, um descampado

56 HABRAKEN, El diseño de soportes, p.41

57 Idem, p. 67

58 Idem, p.102

ou terreno de terra batida. Neste caso, as unidades separáveis instalam-se no terreno e criam uma organização. As decisões relativas a esta distribuição espacial têm como consequência a configuração de novas ruas na porção de território em questão (transformação do suporte), onde os novos percursos são demarcados pelas terminações das unidades separáveis que fazem frente de rua. O surgimento de novos espaços de rua, cruzamentos, e espaços cobertos dão um novo sentido e significado àquele espaço urbano. As vias, os limites, os cruzamentos, e os núcleos temáticos de produtos, tal como acontece na urbanidade de um bairro ou cidade, organizam sequencialmente este suporte, servindo de referência e pontos de orientação a quem descobre e vagueia no campo de feira.

Existe o suporte que apresenta marcas de organização do território, o qual é preparado para receber o evento. As marcas do chão como um traço de tinta, um desnível de um passeio, uma descontinuidade do pavimento, uma diferença de cotas, ou elementos verticais da paisagem são os principais elementos que fazem a fronteira entre áreas de espécies diferentes funcionando como referências. Este pode ser um espaço urbano ou um recinto. Neste último caso, grande parte das vezes, nos restantes dias da semana os recintos são lugares encerrados, nos quais não é permitida a passagem. Assim sendo, nos dias em que ocorre a feira, por vezes surgem novos pontos de atravessamento do território, dado esse espaço passar a ser aberto para a cidade. Devido à criação de circulação em torno do comércio, que é preenchida por espaços de percurso, paragem e cruzamento, e por fluxos de movimento, muitas vezes ocorre uma alteração relativamente aos costumes do quotidiano do cidadão num dia sem feira, no que diz respeito, por exemplo, a percursos diários ou à vivência da cidade.

E existe ainda o suporte que é um espaço urbano pensado para outras funções, e sem nenhuma marca territorial propositadamente colocada para o evento ambulante. Esta é uma situação em que, por exemplo, os feirantes se apropriam de modo espontâneo de ruas ou praças da cidade, onde passeios, mudanças de pavimento e diferenças de cotas poderão servir de limite para a apropriação espacial, à imagem do que é visto no exemplo anterior.

Após a percepção de toda a organização física do suporte, parte-se para uma procura de um zonamento por categorias de produtos, referente à existência ou não de continuidades temáticas, à imagem de “bairros mercantis”, procurando-se uma continuidade que pode consistir em componentes como texturas, formas, detalhes, tipos de produtos, tipos de compradores ou público-alvo.

Apesar de haver casos em que o território não se encontra organizado por zonamentos, devido a falhas ou ajustes na gerência do território, na maior parte das vezes existem áreas onde se concentra a venda específica de determinados produtos. Nesta análise é possível sectorizar, até certo ponto, as unidades separáveis que comercializam artigos específicos, subdividindo-as por categorias como vestuário, calçado, costura, cerâmica, artesanato, mobiliário, decoração, todo o tipo de utilidades domésticas, produtos alimentares, etc.

Partindo da análise física do suporte de feira e da sua organização, é possível afirmar que a feira parte de um modelo destinado a uma arquitetura fixa e permanente, e adapta-o ao seu modelo de mobilidade e efemeridade arquitetónica, ainda que não seja a partir de um ato consciente de conhecimento teórico, pois os feirantes atuam segundo mera espontaneidade.

Deste modo, quando Habraken refere que “todos aqueles implicados no processo de construção têm algum controlo sobre o desenho do suporte”, esta ideia pode aplicar-se à feira a partir do momento em que, neste evento, o desenho de suporte é entendido como o desenho conformado pela implantação das unidades separáveis numa parcela de território urbano. Na feira o conjunto das decisões individuais de cada feirante recria a imagem final do suporte/território. Tal como no método de Habraken, as opções para a unidade interagem em conjunto e constroem um lugar-comum.<sup>59</sup>

Para além do poder de participação e decisão na criação do lugar-comum por parte de toda a coletividade, caso uma unidade separável se queira mover no espaço, ou eventualmente anular a sua presença, a estrutura (o suporte) não colapsa.<sup>60</sup> Uma unidade separável não é um elemento estrutural, logo pode ser suprimida. Isto só é possível porque o desenho

59 HABRAKEN, El diseño de soportes, p.73

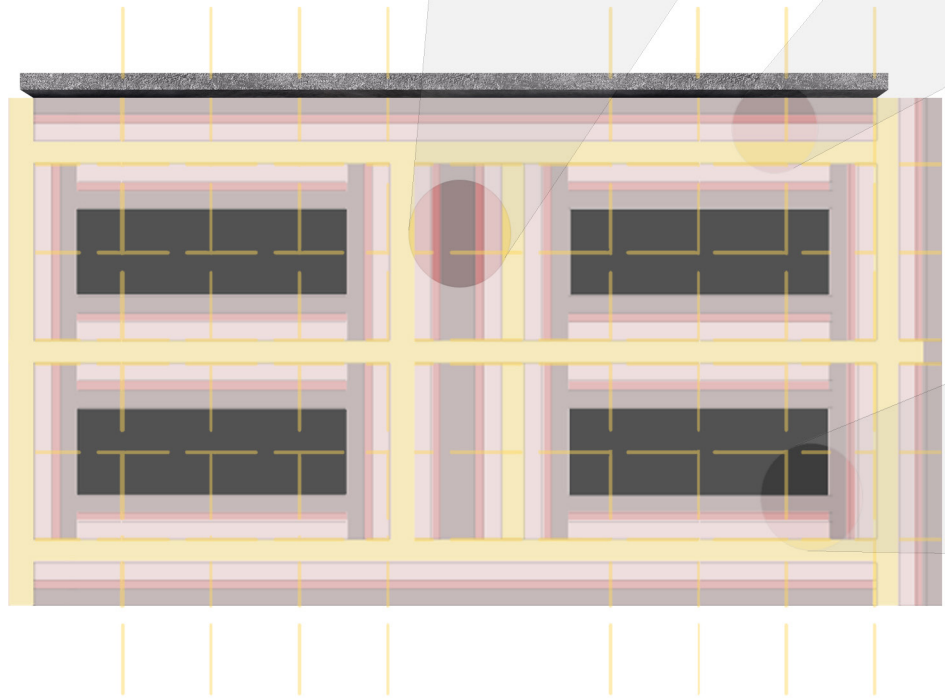
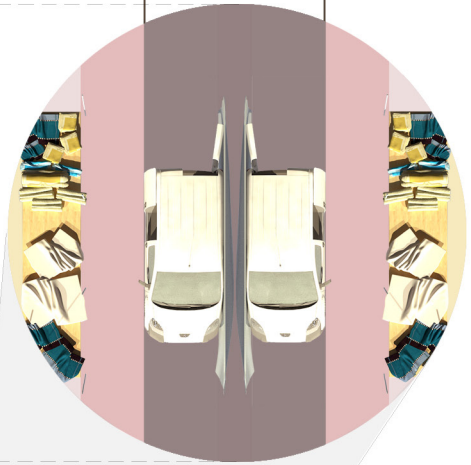
60 Idem, p.18



de suportes é um sistema que funciona horizontalmente, onde pode haver cheios ou vazios que se vão distribuindo pelo território. Esta afirmação pode ser comparada com os princípios do conceito arquitetónico de *Mat-building*, tal como exposto por Alison Smithson, que será analisado a seguir.



ZONA  
DISPOSITIVO  
MÓVEL



## O SUPORTE

*suporte liso*

LIMITES *desenho de chão*

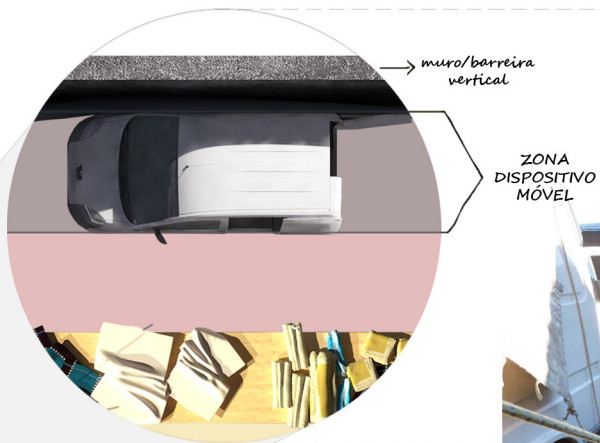


MARGEM DE PARAGEM E  
INTERMEDIÇÃO

ZONA  
DISPOSITIVO  
MÓVEL

ZONA DE  
EXPOSIÇÃO

MARGEM DOS FEIRANTES

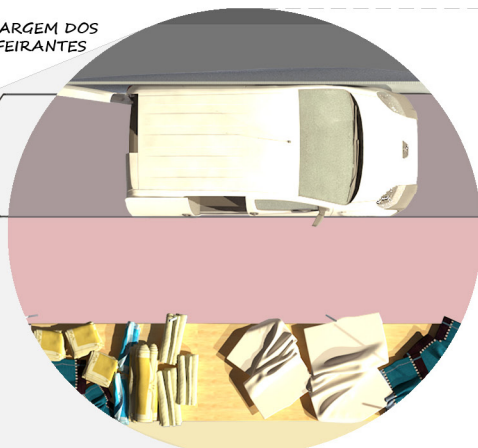


ZONA DISPOSITIVO MÓVEL



MARGEM DOS FEIRANTES

ZONA DISPOSITIVO MÓVEL



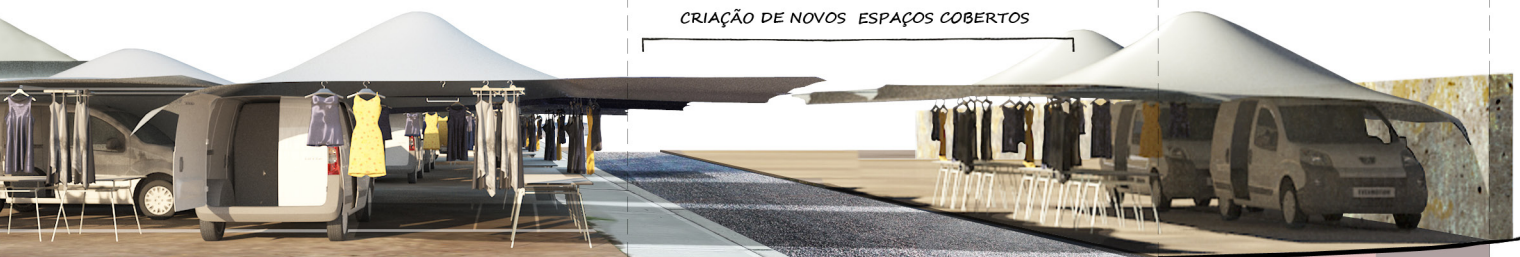
suporte com marcas de organização do território

diferença de pavimento

diferença de cota

elemento vertical da paisagem

CRIAÇÃO DE NOVOS ESPAÇOS COBERTOS



ZONA DISPOSITIVO MÓVEL

MARGEM DE INTERMEDIÇÃO

ZONA DE EXPOSIÇÃO

MARGEM DE PARAGEM

## MAT-BUILDING: Alisson Smithson



Fig. 16. Projeto de Le Corbusier para o Hospital de Veneza. Este projeto, que é uma representação de um Mat-building, nunca chegou a ser executado. Fonte: socks-studio.com/2014/05/18/the-building-is-the-city-le-corbusiers-unbuilt-hospital-in-venice/

“Pode considerar-se que Mat-building representa o coletivo anónimo; nele, as funções vêm enriquecer a trama, e o individual atinge novas liberdades de ação através de uma ordem nova e misturada, baseada na interconexão, em padrões de associação compactos e em possibilidades de crescimento, de diminuição e de mudança.”<sup>61</sup>

Alison Smithson, no seu texto intitulado “How to recognise and read Mat-Building”, explica o conceito de “mat-building” como um sistema horizontal, que se instaura num processo contínuo de desenvolvimento,

61 SMITHSON, Alison, “How to Recognise and Read Mat-Building”, in SARKIS, Hashim (ed.), Case: Le Corbusier’s Venice hospital and the mat building revival, Munique: Prestel Verlag, 2001, p.91 Citação original: “Mat-building can be said to epitomise the anonymous collective; where the functions come to enrich the fabric, and the individual gains new freedoms of action through a new and shuffled order, based on interconnection, close-knit patterns of association, and possibilities for growth, diminution and change.”

a partir da hipótese de conexão de novos elementos por padrões de associação. Este fenómeno arquitetónico é dotado da possibilidade de ser adaptado, aumentado, e de estar em constante mutação ao longo do tempo. É uma estrutura cheia de paragens e começos, que cresce de um modo “espontâneo”, consoante as necessidades vão aumentando, o que a torna um processo de configuração contínuo que tem um início, mas não uma única solução de produto final. Pode mudar a sua constituição, mas o propósito será sempre análogo.

O facto de este ser um sistema que permanece aberto nas diversas direções contribui para uma ampla conexão e um maior respeito relativamente aos elementos envolventes já existentes e aos que advirão.

Deste modo, os princípios de um fenómeno urbano de feira ambulante podem traduzir-se nos princípios de um *Mat-building*. Como já foi exposto, o sistema de feira é composto por um conjunto de unidades separáveis que se justapõem lado a lado num suporte, formando uma nova malha que se estende horizontalmente pelo tecido urbano, e onde se podem acoplar mais unidades, à medida que haja essa necessidade. Assim, mostra ser também um sistema aberto nas diversas direções, com possibilidades de crescimento, diminuição e mudança consoante a presença ou ausência de alguns comerciantes. Estas ausências e aparições proporcionam a cada dia de feira, e ao longo do dia, um padrão de tecido urbano diferente.

É possível também dizer, tal como Alison Smithson, que um *Mat-building* é um sistema composto, não só pelas três dimensões canónicas da conceção espacial, mas também pela quarta dimensão – o tempo. Este fator revê-se na supressão ou multiplicação de elementos, preconizando uma mudança num curto ciclo de tempo, que forma novos padrões.<sup>62</sup>

No caso do evento ambulante, para além das feiras de diferentes dias, o fator tempo também é visível no facto de o sistema ser suficientemente flexível ao longo de um só dia. A montagem e desmontagem de todas as unidades separáveis não é feita simultaneamente; cada comerciante (ou unidade separável) tem uma decisão individual e independente sobre o seu horário de trabalho, o que resulta em mutações graduais da composição do suporte ao longo do evento.

62 SMITHSON, Alison, “How to Recognise and Read Mat-Building”, in SARKIS, Hashim (ed.), Case: Le Corbusier’s Venice hospital and the mat building revival, Munique: Prestel Verlag, 2001, p.96

No entanto, no que diz respeito ao processo de implantação, existem certas dissonâncias entre a implantação num suporte confinado a um recinto (hortus conclusus) e num suporte não confinado a um recinto, ou seja, aberto. Estas diferenças podem ser melhor explicadas a partir de uma comparação com um projeto do arquiteto Kisho Kurokawa, que ilustra um *mat-building*.

Kisho Kurokawa, em 1960, realizou o projeto *Agricultural City Plan*, representativo do Movimento Metabolista. Realizado com o intuito de redesenhar a cidade agrícola de Aichi, Japão, após um desastre natural que ocorreu na cidade, o arquiteto projetou uma malha urbana de 500x500m, que contem uma infraestrutura que pode ser extensível, e que se encontra elevada do solo 4 metros de modo a preservar o solo para a agricultura.

A intenção de Kurokawa era criar uma cidade com crescimento horizontal e não em altura, contrapondo a tendência da época. Através de uma sobreposição de malhas destinadas a diferentes usos e fluxos de movimento, permite a coexistência de atividades agrícolas com atividades urbanas, e alcança assim uma fusão entre o campo e a cidade.

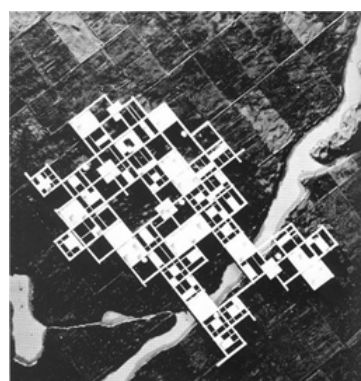


Fig. 17. *Agricultural City Plan*. A primeira versão do projeto circuncreve-se a uma malha de 500x500. Fonte: socks-studio.com/2015/02/24/agricultural-city-by-kisho-kurokawa-1960/

Fig. 18. *Agricultural City Plan*. A segunda versão é uma malha dinâmica que pode proliferar-se pelo território. Fonte: socks-studio.com/2015/02/24/agricultural-city-by-kisho-kurokawa-1960/

Na conceção do projeto existiam duas hipóteses: uma limitava-se à malha urbana base de 500x500; e a outra era a extensão desta própria malha, capaz de crescer de forma orgânica e espontânea pelo território, adaptando-se às futuras necessidades da população.

Na primeira hipótese, a malha inicial da *Agricultural City* limita-se pelas medidas 500x500, ficando circunscrita a este perímetro, sem se expandir em nenhuma direção. O mesmo acontece num suporte confinado a um recinto, no qual a implantação do fenómeno de feira é limitado a um perímetro. O

facto de o fenómeno se encontrar circunscrito num perímetro ou barreira, faz com que o sistema se volte para o interior.

Por sua vez, quando a feira se apropria de um suporte não confinado a um recinto a implantação estende-se pelo território, à imagem do que acontece na segunda opção de Kurokawa. Esta hipótese apresenta uma possibilidade mais vasta de dar resposta a necessidades que advenham no futuro, ganhando uma nova liberdade de ação, que permite maior flexibilidade e interação com a envolvente.

Fig. 19. Suporte de feira confinado a um recinto. A implantação volta-se para o interior.

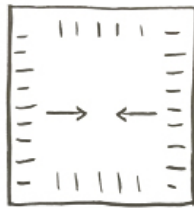
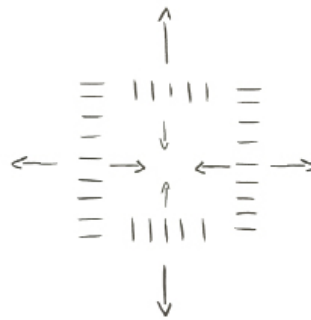


Fig. 20. Suporte de feira não confinado a um recinto. A implantação expande a sua interação com a envolvente.



Enquanto que no projeto de Kurokawa existe uma sobreposição de funções a diferentes níveis de altura, na feira, a sobreposição da sua malha com a malha da cidade é feita no mesmo nível, o que permite alcançar uma ampla fusão entre ambas. O evento da feira proporciona uma coexistência entre as atividades urbanas comuns e a atividade comercial de feira através de uma sobreposição de atividades, o que provoca uma elevada intercomunicação entre ambas e uma fusão de duas realidades distintas.

06h30



08h30



11h40



13h00



15h00



Fig. 21. Observação da apropriação do espaço ao longo de um dia de feira, na cidade de Ponte de Lima. Fotos de autor



## RIZOMA: Gilles Deleuze e Félix Guattari

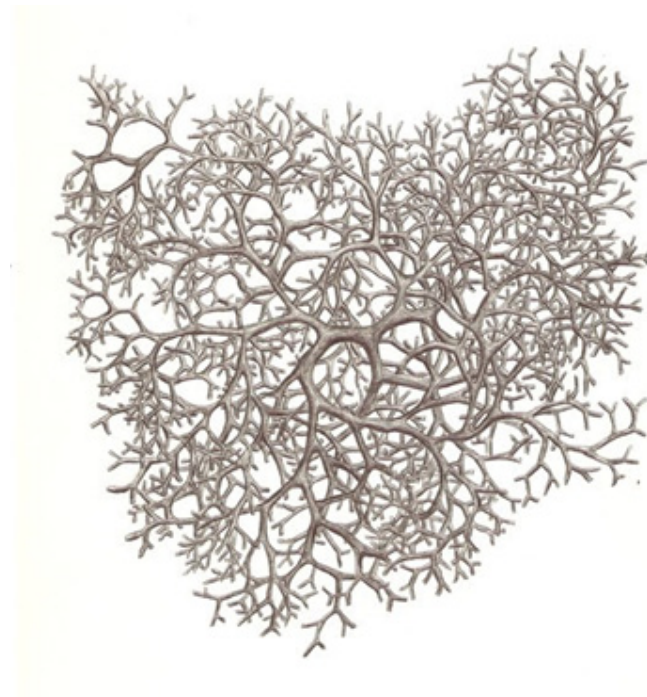


Fig. 22. Ilustração de um Rizoma. Fonte: [razaoinadequada.com/2013/09/21/deleuze-rizoma/](http://razaoinadequada.com/2013/09/21/deleuze-rizoma/)

O *rizoma* é um tipo de planta vascular, considerado um caule subterrâneo que tem o crescimento horizontal paralelo à superfície do solo. Este pode ramificar-se em qualquer ponto e transformar-se num bulbo ou num tubérculo, podendo também funcionar como raiz, talo ou ramo, independentemente da sua localização na planta. Uma raiz rizomática tem a capacidade de conectar um ponto da sua estrutura a qualquer outro, dado não ter uma raiz pivotante, ao contrário de um sistema arborescente. Ou seja, as ramificações podem surgir de qualquer lugar e ramificar-se em todos os sentidos.

A partir de uma definição botânica de rizoma, é possível extrair diversos conceitos viáveis de aplicar em vários âmbitos. Gilles Deleuze e Félix Guattari utilizaram-no para construir um modelo epistemológico, segundo o qual

tudo é coextensivo a tudo. Assim as divisões só podem corresponder a placas, a estrias paralelas, com diferenças de escala, correspondências e articulações dos platôs, datados mas copresentes.<sup>63</sup>

63 DELEUZE, G., GUATTARI, F., Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia, 1995 (sem páginas)

Neste sentido, a estrutura do conhecimento, segundo este raciocínio, não deriva de um conjunto de princípios base. Pelo contrário, desenvolve-se a partir da influência de diferentes observações e conceptualizações que ocorrem em simultâneo no mesmo espaço temporal. No fenómeno rizomático as formas espalham-se em todas as direções, crescem onde há espaço, assimilam tudo o que as envolve através de uma elevada capacidade de reação.

Deleuze e Guattari definiram seis princípios inerentes a um pensamento rizomático. O primeiro e o segundo princípios são a *conexão* e *heterogeneidade* sobre os quais referem que “qualquer ponto de um rizoma pode ser conectado a qualquer outro e deve sê-lo”.<sup>64</sup> Ou seja, um ponto pode conectar-se a outro sem pertencer à mesma linhagem, sendo que elementos opostos podem ser igualmente conectados. Ao contrário do que acontece numa estrutura de uma árvore, não existe uma ordem ou hierarquia dos pontos conectados. As conexões são feitas por contágio ou contacto.

Olhando para a feira à luz destes princípios, pode dizer-se que está presente o princípio de conexão. No entanto a presença de heterogeneidade é relativa. Isto significa que, na feira, qualquer unidade separável pode conectar-se a qualquer outra por contacto e padrões de associação, desde que pertença à mesma categoria temática, respeitando o zonamento. Muitas das vezes, existe um princípio pré-determinado que rege o posicionamento das unidades no espaço relativamente às adjacentes que são os pontos de referência ou o desenho de chão, caso existam.

O terceiro é o da *multiplicidade* que acontece

quando o múltiplo é efetivamente tratado como substantivo (...), ele não tem mais nenhuma relação com o uno como sujeito ou como objeto (...).<sup>65</sup>

Não tem relação como sujeito nem como objeto, tem apenas determinações, grandezas, dimensões. No fundamento deste conceito, a inexistência de

64 DELEUZE, G., GUATTARI, F., Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia, 1995 (sem páginas)

65 Idem (sem páginas)

unidades na ideia de um todo é a característica principal.

Na feira, a conexão e acoplagem das unidades separáveis constituem uma multiplicidade que determina a organização do espaço e das dimensões do suporte. Os toldos criam uma textura contínua pelo território, e é principalmente a partir deles que é possível visualizar uma unificação de todas as unidades. A intercomunicação e a rede de interação criadas entre as várias unidades opõem-se à ideia do múltiplo como objeto uno, tal como acontece no sistema de desenho de suportes visto anteriormente. No entanto, a ideia de que as unidades se dissipam totalmente na formação de um conjunto, no caso da feira, é relativa. Apesar de as várias unidades operarem como uma ideia de coletividade que cria o rizoma, no final do evento cada uma se separa. Esta ação anula a imagem de objeto único.

O quarto princípio é o de *rutura a-significante*, sobre o qual os autores afirmam que ele é:

Contra os cortes demasiado significantes que separam as estruturas, ou que atravessam uma estrutura. Um rizoma pode ser rompido, quebrado num lugar qualquer, e também retoma segundo uma ou outra das suas linhas (...). Faz-se uma rutura, traça-se uma linha de fuga, mas corre-se sempre o risco de reencontrar nela organizações que reestratificam o conjunto, formações que dão novamente o poder a um significativo, atribuições que reconstituem um sujeito.<sup>66</sup>

No caso da feira, analogamente ao rizoma, quando existe uma rutura, o local que sofreu o corte rapidamente se adapta à nova circunstância. A rutura passa a ser a-significante porque ocorre logo a seguir uma reinterpretação do espaço, podendo este transformar-se num novo ponto de passagem, ou podendo conferir uma nova frente de montra à unidade adjacente. A rutura na imagem da continuidade, rapidamente regenera o seu papel no espaço envolvente.

O quinto e sexto são os princípios de *cartografia e decalcomania*.

66 DELEUZE, G., GUATTARI, F., Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia, 1995 (sem páginas)

A cartografia é entendida como o ato de traçar mapas, e a decalcomania é o processo que permite transferir imagens para outra superfície. O que acontece é que um rizoma configura um mapa que a toda a hora está em mudança, logo dificilmente poderá ser processado por um decalque, dado este ser uma reprodução de um instante, semelhante a uma foto que não capta uma ação, mas sim um momento dessa ação. Ou seja, ao reproduzir um rizoma num mapa, cria-se um decalque de um determinado instante dele.

Assim sendo, “um mapa é uma questão de performance, enquanto que o decalque remete sempre a uma presumida “competência”<sup>67</sup>. Ou seja, o decalque reconfigura a imagem captada segundo os seus próprios eixos de significado e subjetivação, algo que pode paralisar o carácter inerente a um rizoma.

Num processo ativo, já visionado na analogia entre a feira e um *Mat-building*, percebe-se uma constante alteração da composição do suporte, através da ocupação e desocupação do espaço que ocorre ao longo de um dia. Isto inviabiliza uma única imagem ser reprodutora de uma solução de implantação no campo de feira, dado não existir um produto final singular e constante.

Após a observação da feira à luz dos princípios de Deleuze e Guattari, nota-se que este fenómeno urbano se enquadra, até certo ponto, nas características de uma estrutura rizomática.

Tal como o rizoma, a feira tem a imagem de uma mancha que se espalha pelo território, que apresenta uma elevada capacidade de assimilação e reação aos elementos pré-existentes e às conjunturas. Neste evento, a natureza da mancha não se altera com as flutuações internas, reproduzindo sempre o mesmo tipo de textura. Esta textura deriva da formação do espaço coletivo que surge da interação entre os espaços produzidos por cada feirante, criados em prol do mesmo objetivo- a vinda da população à feira.

Assim, a solução arquitetónica é igual a uma textura que se propaga pelo solo, e não a uma forma pré-estabelecida.

67 DELEUZE, G., GUATTARI, F., Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia, 1995 (sem páginas)

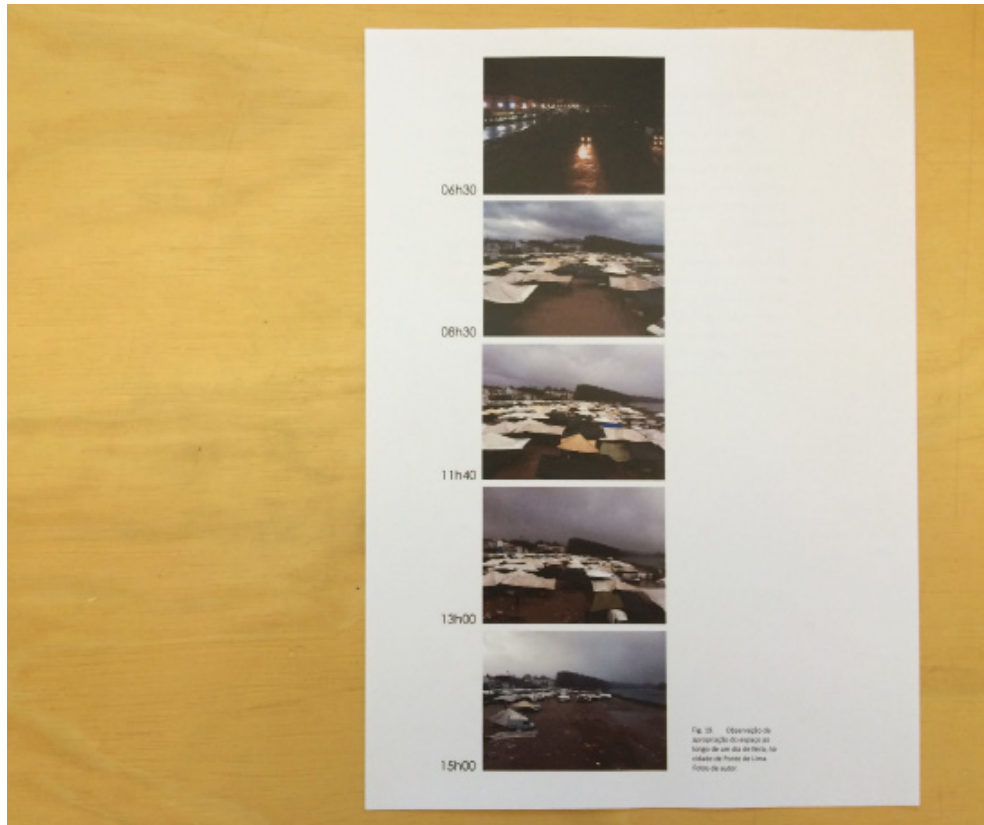


Fig. 23. A solução arquitetônica é igual a uma textura que se propaga pelo solo. Foto de autor

“Trata-se do modelo que não pára de erigir e se entranhar, e do processo que não pára de se alongar, de romper-se e retornar.”<sup>68</sup>

68 DELEUZE, G., GUATTARI, F., Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia, 1995 (sem páginas)



## O DISPOSITIVO MÓVEL COMO ELEMENTO CATALISADOR DAS AÇÕES

A feira é um evento cíclico que faz parte de uma tradição cultural das cidades portuguesas, e que semanalmente chega a cada uma delas com a chegada dos feirantes nos seus furgões ou camiões. A história de como a atividade nómada se implanta a cada dia nas cidades será contada nesta parte a partir unicamente de um olhar que observa o modo de atuação de cada dispositivo móvel no evento, percebendo primeiro como este elemento tem a capacidade de reativar o espaço que o envolve, e de seguida analisando detalhadamente cada uma das tarefas que o dispositivo desempenha ao longo de um dia de trabalho, a partir de uma análise puramente empírica de tudo o que foi observado em trabalho de campo.

### O ATO FUNDADOR: REATIVAÇÃO DO LUGAR

Tudo começa num percurso sobre rodas até uma nova cidade, onde o fenómeno urbano de um episódio feiral faz desaparecer a pacatez de um dia comum. Este vira azáfama e o fluxo frenético das ruas atrai a um só local, que é preenchido de dispositivos e personagens que ativam o lugar, criando uma metamorfose das suas funções comuns.

Tudo começa com o ato de parar. O ato fundador é a ação de estacionar o dispositivo móvel na porção de solo que é atribuída a cada feirante. Quando cessa o movimento, a paragem do dispositivo inicia uma marcação territorial, à imagem de um menir, que origina o sentido de propriedade e inicia uma contaminação dos acontecimentos da envolvente. Paradoxalmente, é o cessar do movimento que inicia as ações que ocorrerão ao longo do dia. É a partir do dispositivo que todas as ações construtivas e programáticas terão o seu ponto de partida.

Ao contrário da simbologia monumental e perene de um menir, o facto de o dispositivo em análise ser um elemento móvel transforma toda esta ação arquitetónica num fenómeno efémero, o qual tem a mera duração de um dia em cada região. Esta ação reverte-se numa arquitetura portátil e

desmontável capaz de se adaptar a diversos condicionamentos inerentes ao lugar, e capaz de atuar sempre com os mesmos princípios em qualquer que seja o território onde se localiza.

Este comportamento reduz o valor que geralmente é atribuído às contingências geográficas, pois este modo de atuar situa-se numa posição que contraria uma prática comum no exercício da arquitetura. Habitualmente, um projeto é desenhado e pensado para um lugar específico, ou seja, o ato de fazer arquitetura baseia-se numa prática projetual que tem como premissas a integração na envolvente e uma subordinação ao lugar, tendo como um dos principais pontos em análise as contingências geográficas. Neste caso, o facto da instalação efémera de uma feira se realizar sempre de acordo com os mesmos cânones, independentemente do lugar onde se realize (tal como observado à luz do desenho de suportes, mat-building e rizoma), reduz o peso das características do território. O processo de instalação de uma feira vai sempre improvisar uma solução para se adaptar a qualquer lugar e adversidade que encontre.

Deste modo, o dispositivo móvel é um objeto que tem a capacidade de transformar a “dimensão” do lugar que o envolve. Tal como uma luz é capaz de tornar um espaço utilizável<sup>[e]</sup> (sem ela a falta de visão incapacitaria o movimento do homem); tal como uma fogueira, através do calor que proporciona, oferece melhores condições de habitabilidade e reúne as pessoas à sua volta; tal como uma sombra cria o conforto em dias de calor

<sup>[e]</sup> “Uma lâmpada pendurada sobre a mesa define precisamente o centro de atenção. A luz que difunde à sua volta faz com que as pessoas e seus atributos modelem, juntos, o espaço, conduzindo por fim a uma fusão entre as pessoas e o lugar.” HERTZBERGER, Herman, Lições de arquitetura, 1999, p.191 (citação referente ao quadro ilustrado).



Fig. 24. Quadro de Vincent Van Gogh “Comedores de Batatas” (1885). Fonte: [www.vangoghmuseum.nl](http://www.vangoghmuseum.nl)

tórrido; um dispositivo móvel tem esta capacidade transformadora, através da reinterpretação espacial que provoca.

O conjunto dos dispositivos que se agrupam e dão vida à feira



ambulante tem o potencial de (re)ativar lugares que por vezes nos dias remanescentes da semana são espaços públicos destinados a outras ações ou espaços simplesmente inativos.

#### RECRIAÇÃO DA CAPACIDADE DE SERVIR

Para além do potencial de (re)ativação do lugar, este objeto tem também o potencial de diariamente ser suporte para o quotidiano (re)ativando a sua própria capacidade de servir.

Hertzberger refere a necessidade de incrementar o “potencial de acomodação” nos espaços projetados. Este potencial de acomodação traduz-se na forma como o espaço se consegue adaptar consoante as vontades do indivíduo que dele usufrui, dotando o espaço de uma capacidade natural de polivalência e flexibilidade.<sup>69</sup>

Um carro, numa pré-conceção canónica, é olhado como um objeto programado para corresponder aos atos de movimentar e transportar pessoas e objetos, sendo automaticamente associado a um simples objeto de locomoção. Neste sentido, este aparelho aparentemente de mobilidade, é, numa atividade ambulante, visionado como um aparelho que se adapta a várias tarefas, não funcionando simplesmente para a sua função mais imediata.

O quotidiano do dispositivo móvel que participa na feira ambulante, subdivide-se no desempenho de várias tarefas. O dispositivo começa por ser transformado num armazém onde se guarda tudo o que será necessário para um dia de trabalho, depois numa questão de segundos, volta à sua função original de meio de transporte que desloca o trabalhador ao local do trabalho. Lá fará parte de todas as ações que englobam a atividade da feira, tais como desempenhar uma função estrutural e integrante da estrutura da tenda, adaptando-se no momento a seguir a uma nova função primordial de mostruário, respondendo ao mesmo tempo à função de habitáculo, onde os intervenientes se apropriam do veículo como lugar de comer e recarregar energias ao longo do dia.

Deste modo, este dispositivo auxilia e faz parte de todo o processo de instalação, como se constatará a seguir num olhar mais aproximado,

69 HERTZBERGER, Herman, Lições de Arquitetura, 1999, p.176

demonstrando ser dotado de um elevado “potencial de acomodação”. O discurso do carro enquanto simples peça de locomoção altera-se, pois este ganha novas funções, expandindo as potencialidades inicialmente projetadas para o seu uso. Reinventa-se a cada passo do processo de instalação e de atuação na atividade, acomodando-se a usos diferenciados e transformando a sua função mais imediata na de menor relevância que desempenha ao longo do dia. Desta forma, é possível subdividir as ações do dispositivo em cinco tarefas:

**VEÍCULO** (meio de transporte) + **ARMAZÉM + ESTRUTURA + MONTRA + HABITÁCULO** (comer, descansar)

A seguir, cada uma destas funções vai ser tratada individualmente numa análise aprofundada, de modo a explorar o papel do dispositivo no quotidiano. Nesta fase só se vai tratar aqui do que diz respeito estritamente ao aproveitamento do espaço interior do veículo, e da forma como influencia o espaço que o envolve. A análise às várias etapas será feita a partir de uma sequência centrífuga, pois inicia-se numa análise ao núcleo interior do dispositivo móvel, e segue, expandindo-se gradualmente, para uma observação do contacto do dispositivo com elementos que lhe são exteriores.

O intuito é mostrar que um carro, através do extravasamento do que a forma e a sua função imediata ditam, ultrapassa o significado do objeto em si mesmo, alcançando várias identidades que advêm da máxima utilização do seu espaço. Neste sentido, o objeto carro, por si só, é uma pré-existência.

## VEÍCULO

Um veículo é um objeto mecanizado desenvolvido para o transporte de pessoas e dos seus bens, que permite a deslocação de um sítio para outro. Este é o dispositivo móvel selecionado para participar ativamente na atividade da feira, que revela ser o principal componente espacial do lugar.

O carro, para além de ser o meio de transporte das pessoas que vão atuar no espaço, é também o transporte das mercadorias e dos elementos da estrutura que vão erguer cada unidade separável.

O itinerário de um veículo feirante tem uma rotina diária cíclica. O percurso inicia-se com o empilhar dos materiais e da mercadoria do comércio para o interior do veículo, de seguida dirige-se para o lugar da feira, que difere a cada dia semanal, e chegado ao destino, fixa-se no interior da área que foi atribuída ao comerciante pelo regulamento da cidade. A partir do momento do estacionamento, inicia-se a ativação do espaço a partir de três processos: o processo de montagem da estrutura, o processo de atuação comercial, e no término do dia, o processo de desmontagem das estruturas implantadas.

**Local de feira – Fixação no lugar** (ativação do espaço: MONTAGEM – ACTUAÇÃO- DESMONTAGEM)

Pondo agora de parte o olhar sobre a ideia do movimento que o veículo nos oferece, procede-se ao olhar aproximado ao próprio dispositivo móvel, tentando perceber o modo como a máquina funciona.

Do ponto de vista do uso todos os automóveis podem ser “divididos” em duas partes: uma refere-se ao Habitáculo (parte frontal), espaço que responde às necessidades de conforto no transporte de pessoas, e é especificamente pensado para melhor corresponder aos processos motores humanos, como os atos de sentar, levantar, por vezes deitar, entre outras coisas; e a segunda diz respeito à parte da mala (parte traseira), especificamente desenvolvida como uma caixa destinada ao ato de acumular e transportar objetos.

Este segundo componente espacial do dispositivo móvel, a “Caixa”, é o elemento fundamental que vai dar resposta aos requisitos da atividade comercial, e é a partir das suas características que é escolhido o veículo a ser utilizado. As questões da dimensão da caixa, e o lado e o movimento de

abertura da mesma têm influência direta na forma como o espaço exterior é apropriado. As características destas aberturas, tal como os vão e caixilharias de um espaço habitável, ditam a forma como os espaços se relacionam e interligam.

Existem dois tipos de veículos de uso generalizado:

a) O furgão no qual a mala tem abertura lateral a partir de uma porta que faz um movimento de correr, e tem também uma abertura traseira. São utilizados vários tipos de furgões, sendo que as diferenças essenciais se encontram no tamanho do dispositivo e na localização das portas nos planos respetivos. A abertura da porta traseira nuns modelos é feita num movimento de rotação lateral, e noutros num movimento ascendente. Com a abertura total dos planos de porta o espaço interior do carro torna-se semiaberto.



Fig. 25. Espaço do furgão fica semi-aberto para o espaço que o envolve. Foto de autor



Fig. 26. Relação parcial com o espaço envolvente. Foto de autor

b) O camião com abertura dos três lados na qual os planos/portas abrem num movimento ascendente. A planificação superior do objeto provoca uma total abertura e proporciona momentos de sombra e abrigo. Aqui a estrutura da caixa pode ser rígida, ou pode ser composta por uma estrutura, que por vezes é em grelha, e que posteriormente é coberta por um oleado. Os planos de porta e os seus movimentos de abertura são sempre idênticos.

Fig. 27. Espaço do veículo funde-se com a envolvente. Espaço totalmente aberto. Foto de autor



Fig. 28. Espaço do veículo funde-se com a envolvente. Espaço totalmente aberto. Foto de autor



Existe apenas um caso observado em campo que difere destas situações e que pode ser considerado um subtipo da tipologia b). Neste caso a abertura dos planos é feita num movimento descendente. (a análise de campo revelou uma utilização menos frequente deste subtipo, relativamente às restantes tipologias.)

Fig. 29. Espaço do veículo totalmente aberto. Foto de autor



## ARMAZÉM MÓVEL

Após perceber que a mala/caixa do dispositivo móvel é o elemento fundamental que dá resposta aos requisitos da atividade comercial, segue-se para uma análise da forma como este espaço é utilizado, e percebe-se que uma das suas principais funções é a de servir de armazém móvel. Aqui será visto o modo como a máquina pode ser completada e de que forma esta ganha um novo funcionamento.

Um armazém é na generalidade um espaço físico onde se guardam matérias-primas ou produtos até ao momento de serem transferidos à próxima fase da cadeia de distribuição.

Partindo desta constatação, o espaço Caixa do dispositivo móvel é o local onde se guardam e deslocam todos os elementos necessários para a execução da atividade – desde as mercadorias, a todos os componentes espaciais que serão transportados para o local de labor, os quais a partir daí serão distribuídos para os compradores – o que confere a este espaço as características de um armazém móvel.

Este espaço, tal como num armazém convencional, é algumas das vezes subdividido e seccionado, de forma a criar compartimentos distintos para cada tipo de mercadoria. O comerciante, de forma intuitiva, cria estruturas ou plataformas secundárias no interior da caixa, que conformam por vezes novos planos de chão e novos planos de parede, de modo a conseguirem tirar partido do espaço vazio que fica entre esses mesmos planos.

Segundo Reynar Banham, estes elementos que se acrescentam no espaço e o transformam são designados como *gizmos*. Um *gizmo*

é uma unidade contida em si própria com uma elevada performance em relação ao seu tamanho e custo, cuja função é transformar um qualquer conjunto indiferenciado de circunstâncias numa condição mais próxima dos desejos humanos.<sup>70</sup>

Neste caso, as plataformas que cumprem a função de estantes

70 BANHAM, Reynar, "The Great Gizmo", in BANHAM, Reyner, Design by Choice, 1981, p.110 Citação original: "is a small self-contained unit of high performance in relation to its size and cost, whose function is to transform some undifferentiated set of circumstances to a condition nearer human desires."

ou suportes são os *gizmos* que transformam o espaço da caixa consoante as necessidades do homem, permitindo-lhe um melhor desempenho na atividade e um melhor aproveitamento da espacialidade, aumentando o seu potencial de acomodação. (Os *gizmos* também são utilizados na parte da montagem da exposição como se verá mais à frente.)

Neste sentido, estes acessórios têm a capacidade de ser transformadores do objeto (através da forma como o completam), atribuindo-lhe novas características capazes de dar resposta a novas funções. Por vezes os mais simples objetos que o homem transporta diariamente ganham uma nova dimensão: um utensílio, uma ferramenta, ou um mero objeto do quotidiano, adapta-se a novas realidades e reinventa-se no desempenho de novas funções distintas da original. O uso dos objetos consoante uma resposta direta às necessidades do homem, confere novas responsabilidades e identidades não só ao espaço, mas também ao próprio utensílio. Ou seja, tal como Banham afirma, na lógica do *gizmo* a “caixa”

torna-se pouco mais que um invólucro indiferenciado no qual engenhos podem fazer o seu trabalho, e a sua forma externa adquire uma qualidade ligeiramente improvisada, uma forma indecisa.<sup>71</sup>

Neste sentido, analisando esta premissa no contexto da feira ambulante, é perceptível que existe uma notória aptidão de improviso com a qual o feirante completa a máquina, moldando o seu espaço interior, e a mune com novas habilidades através de ferramentas comuns – *gizmos* – de modo a

Fig. 30. Adaptação do espaço interior do veículo ao exercício da feira. Improvisação a partir da colocação de *gizmos*. Prateleiras transformam em armário (despensa); Varões transformam em armário (guarda fatos) Desenho de autor



71 BANHAM, Reynar, “The Great Gizmo”, in BANHAM, Reyner, Design by Choice, 1981, p.112 Citação original: “In the process, the structure of the US house becomes little more than an undifferentiated shell within which the gizmos can do their work, and its external form acquires a slightly improvised quality, an indecisive shape.”

exponenciar a máxima execução de tarefas possíveis no mesmo espaço.

O padrão de alteração espacial mais observado na caixa é a elevação de um segundo nível de “chão”. Este ato cria um espaço que passa a ser o lugar de arrumação de todos os elementos que vão compor a estrutura exterior ao veículo, tais como perfis metálicos ou perfis de madeira que vão formar as vigas e os pilares, e os planos de madeira ou as paletes que vão dar forma aos planos horizontais das mesas. Esta revela-se a estratégia mais adotada devido a estes serem os elementos mais utilizados por grande parte dos feirantes para erguerem as suas estruturas de tenda.

Muitas vezes também é observada a criação de elementos de suporte, horizontais ou verticais, que proporcionam um método de arrumação com um maior nível de organização. É muito visível a criação de prateleiras nos planos laterais do carro, que ajudam no seccionamento e agrupamento dos artigos, e a criação de vigas horizontais junto ao plano de teto, utilizadas para pendurar artigos têxteis em cruzetas.

Todavia, em muitos outros casos, não existe nenhuma estratégia de arrumação do espaço de armazém, funcionando este simplesmente como um invólucro onde as pessoas depositam de forma espontânea os artigos em caixas ou sacos, o que torna mais difícil e demorado o processo de montagem da exposição no exterior dos produtos a ser vendidos.





Fig. 31. Adaptação do espaço interior do veículo ao exercício da feira. Foto de autor



Fig. 32. Adaptação do espaço interior do veículo ao exercício da feira. Foto de autor



Fig. 33. Adaptação do espaço interior do veículo ao exercício da feira. Foto de autor

## ESTRUTURA

A partir daqui, a análise deixará de ter apenas um olhar dirigido ao espaço interior do veículo e passará a estudar a interação do dispositivo com elementos que lhe são exteriores.

Após desempenhar as funções anteriores de veículo e de armazém móvel, chega a hora de montar a estrutura que se erguerá para criar o espaço de exposição e para criar o abrigo tanto para as pessoas como para os artigos. As estruturas geralmente utilizadas nas feiras podem ser divididas em dois grupos, os quais diferem na relação de dependência com a máquina ou com outros elementos do território.

Existem as estruturas independentes, ou seja, que não interagem com o dispositivo móvel, e que não necessitam de se apoiar em dispositivos da paisagem. Deste grupo fazem parte as estruturas montadas a partir de guarda-sóis dispostos no terreno. Estas são estruturas mais simples e mais rápidas de erguer, que não estão condicionadas a outros recursos, e que acabam por desempenhar a mesma função de abrigar do sol e da chuva, tal como o toldo, mas abrangendo uma área menor. Em alguns casos, quem utiliza este tipo de estrutura ergue também um toldo para abrigar o espaço que fica entre os guarda-sóis e o dispositivo móvel, caso este não esteja resguardado, principalmente em dias de chuva.

O segundo grupo, onde se incluem as estruturas analisadas neste capítulo, são as estruturas dependentes da máquina e, por vezes, também de elementos do território. Estas, como se verá a seguir, são compostas por perfis que servirão para erguer o toldo, e por outros que erguerão os planos de mesa.

O processo de montagem das estruturas dependentes inicia-se com a articulação de perfis verticais e horizontais que atuam como vigas e pilares, nuns casos em materiais mais primitivos como simples varas de madeira, noutros em materiais mais industriais como perfis metálicos, construindo a estrutura que suportará a exposição e o toldo que abriga tanto os materiais como os feirantes e os clientes.

O que acontece frequentemente é que parte dos elementos construtivos são apoiados no próprio veículo funcionando este como um dos

principais elementos de suporte de alguns elementos horizontais (vigas).

Para além de o automóvel funcionar como um alicerce da estrutura, o seu chassi também serve de apoio para os elementos que esticam o toldo que faz a cobertura. Cordas que servem de tirantes são fixadas às rodas do carro esticando o toldo, o qual, em muitos casos, envolve a própria viatura tornando-a parte integrante do conjunto. Contudo, a fixação do toldo no veículo e na estrutura não basta para erguer a cobertura, sendo necessário recorrer a dispositivos auxiliares de montagem tais como: argolas fixas ao chão (existentes na maior parte dos campos de feira); elementos verticais da paisagem como árvores ou postes de eletricidade; ou a elementos das estruturas envolventes pertencentes a outros feirantes, provocando uma grande interação entre os mesmos, inclusivamente na hora de montagem e desmontagem.

Deste modo, é visível que a utilização deste tipo de estruturas, por vezes, carece de uma grande interação com o sítio. Esta premissa permite verificar que apesar de o carro ser um elemento preponderante no processo de montagem da estrutura, por vezes, não é autossuficiente na função estrutural. A necessidade da utilização de dispositivos do terreno provoca uma dependência relativamente aos elementos existentes no lugar. Esta subordinação aos elementos do terreno torna preponderante para os comerciantes a criação de estratégias de adaptação e fusão com o território, pois a instalação efémera recria-se a cada dia em lugares com características diferentes.



Fig. 34. Montagem de uma estrutura metálica. Estrutura dependente da máquina. Foto de autor



Fig. 35. O veículo torna-se parte integrante da estrutura. Foto de autor



Fig. 36. Processo de montagem de uma cobertura a partir de varas de madeira. Foto de autor



Fig. 37. Dispositivo móvel, por vezes, funciona como alicerce da estrutura. Foto de autor

## MONTRA

A estrutura já foi erigida, logo neste momento só falta expor todos os artigos. Também aqui, em alguns casos, o dispositivo móvel terá um papel preponderante no desempenho de mostruário.

O objeto “carro”, na sua essência e na sua rotina diária, pode ser conotado com a ideia de montra. O carro é montra de si próprio e uma extensão da personalidade do seu condutor. Este é capaz de demonstrar os gostos e interesses pessoais do proprietário, ou a sua capacidade económica, e até alguns traços da sua personalidade extrapolados a partir da aparência, do tratamento e do cuidado com o veículo. Estas ilações demonstram que muitas vezes, e para grande parte das pessoas, o carro é uma “montra” do *status* social, e um ícone de atração visual. Ou seja, o carro é um objeto centrado na sua aparência e na imagem que transmite, sendo um objeto que ambiciona a exaltação da sua própria imagem.

No evento da feira, este papel é invertido. Aqui, em alguns casos, o carro é utilizado também como suporte para a exposição de produtos, passando automaticamente a ser montra, não de si próprio, mas dos objetos que se sobrepõem à sua própria imagem e que ambicionam exaltar o seu próprio valor, sendo esses mesmos objetos o alvo da atenção.

Os comerciantes que utilizam a tipologia de veículo camião com abertura dos três lados na qual os planos/portas abrem num movimento ascendente (referente à tipologia de veículo *b*) mencionado anteriormente), apropriam-se das portas que depois de abertas se encontram num plano superior para pendurar os seus artigos. Utilizam pequenas aberturas que existam no tecido que reveste o carro, grelhas que fazem parte da estrutura que dá forma ao invólucro do veículo, ou pequenas ranhuras ou encaixes presentes no desenho do dispositivo móvel.

Pendurado na estrutura do coberto, cai uma camisa, um vestido, que se segue de mais um e de outro, num estendal improvisado, que mostra a sequência das malhas, dos cortes, do colorido e do padrão. Uns pendurados lado a lado, de um modo serial, outros suspensos uns nos outros, sem critério nem minúcia. Horizontal ou verticalmente, expor todos os artigos, captando de todas as formas a atenção, é o intuito principal.

Olhando mais para baixo, a montra continua. Num nível inferior a mostra faz-se também no plano de chão do veículo expondo material sobre material, ou posicionando-os por alturas ou tamanhos. Outros reutilizam os apoios horizontais de prateleiras ou os perfis que funcionam como cabide, criados para ajudar no transporte e armazenamento. Desta forma, o interior do carro torna-se um espaço ativo na arte de fazer feira.

Noutros casos, o interior do veículo funciona apenas como o local onde o feirante guarda as reservas e os produtos armazenados, funcionando apenas como espaço de armazém no desenrolar do dia de comércio.

Algo que acontece sucessivamente é que o terreno da envolvente do carro, também é apropriado e preenchido de artigos dispostos em mesas (ou outro tipo de suportes) ou então no próprio solo. As estratégias de exposição são as de agrupamento de tipos de materiais, expondo-os em série, por sequência ou repetição de formas, objetos, cores ou texturas, à imagem de sectores como numa grande loja; em bancada onde se vai elevando sucessivamente o nível de exposição; ou também a amontoação dos materiais de forma desordeira.

Como é possível observar nas imagens que se seguem, o dispositivo veste-se com os materiais que compõem a exposição, dissimulando-se no ambiente que o envolve. A sua aparência camufla-se no desempenho do ofício. A imagem do objeto “carro” torna-se quase impercetível num primeiro olhar. Os objetos expostos que compõem o cenário sobrepõem-se à presença do dispositivo móvel, conferindo-lhe uma nova dimensão. Esta nova dimensão relativiza a importância da materialidade do próprio dispositivo móvel, anulando a sua aparência e transformando a sua imagem. O que acontece é que a imagem observada não é a do objeto em si, mas sim a do que ele é capaz de produzir.

Resumindo um panorama geral, todos os elementos que compõem as estruturas e até os dispositivos móveis são apropriados numa vontade de expor e de aproveitar tudo o que está ao dispor, exaltando-se os artigos como as principais personagens do cenário.

O tempo de montagem das estruturas e da exposição também é uma questão a observar. Este varia entre 1 hora a 3h30, o que para uma atividade

que dura cerca de 10 a 12 horas por dia, representa cerca de 10% a 30% do tempo, o qual posteriormente será novamente necessário no ato de desmontar. A soma destes períodos resulta, em alguns casos, em metade do tempo de trabalho gasto somente no ato construtivo.



Fig. 38. O carro é utilizado como suporte para a exposição dos produtos. Artigos expostos em sequência no espaço, e agrupados por formas ou tamanhos. Foto de autor



Fig. 39. O espaço do dispositivo móvel torna-se um espaço ativo na arte de fazer feira. Foto de autor



Fig. 41. O espaço do dispositivo móvel torna-se um espaço ativo na arte de fazer feira. Exposição dos artigos por sequência ou repetição. Foto de autor



Fig. 40. Os artigos exaltam a sua imagem e camuflam o dispositivo móvel, dissipando a sua presença na paisagem. Foto de autor



Fig. 42. O veículo é parte integrante da montra. Exposição dos artigos por sequência ou repetição. Foto de autor



Fig. 43. O veículo transforma-se numa montra. A montra da sala de estar. Foto de autor



Fig. 44. O veículo transforma-se numa montra. Foto de autor



Fig. 45. O carro é utilizado como suporte para a exposição dos produtos. Foto de autor



## HABITÁCULO

Montada toda a estrutura e exposição, é tempo de apregoar e vender as malhas, as roupas, os utensílios, até o negócio findar. Porém, as horas de laborar precisam de se intercalar com momentos de refeição e repouso, que terão resposta mais uma vez no próprio veículo, dado não haver hora para o comércio parar.

A origem de todos os acontecimentos parte do interior do invólucro móvel. Esta constatação remete-nos para a afirmação de Groff Conklin quando afirma que

uma habitação é nada mais que um invólucro vazio... um invólucro é tudo o que uma casa ou qualquer estrutura em que seres humanos vivam ou trabalhem, realmente é.<sup>72</sup>

Seguindo este raciocínio, a cabine do automóvel é o invólucro/lar de que se fala. Se a caixa é o lugar do trabalho, a cabine frontal do automóvel é o lugar do habitar, é o espaço que soluciona todos os caprichos e vontades provenientes de carências fisiológicas de uma rotina diária, que têm costumeiramente resposta no lugar-comum que é a casa.

Reyner Banham desenvolveu um projeto utópico – o *standard-of-living package* – que é um manifesto contra a monumentalização e sacralização da arquitetura permanente com o intuito de demonstrar que a arquitetura pode ser móvel e ter níveis semelhantes de habitabilidade à imóvel, com possibilidades extremas de liberdade e variação em relação à envolvente. O *Standard-of-living package* é um *kit* que é composto por uma cúpula em forma de bolha, feita numa membrana de plástico transparente e inflada por uma saída de ar-condicionado, que no seu interior contém um dispositivo apto para providenciar água, luz, aquecimento, um mecanismo para cozinhar e ainda um espaço de casa de banho. Este Kit de um estilo de vida nómada, pretende demonstrar que é possível viver num dispositivo móvel, caso haja total liberdade de recursos energéticos e sanitários, caso seja eficiente a dar resposta às necessidades básicas humanas, e caso seja capaz de proporcionar

72 BANHAM, Reynar, *A Home is not a House*, 1965, p.73 Citação Original: "A house is nothing but a hollow shell... a shell is all a house or any structure in which human beings live and work, really is."

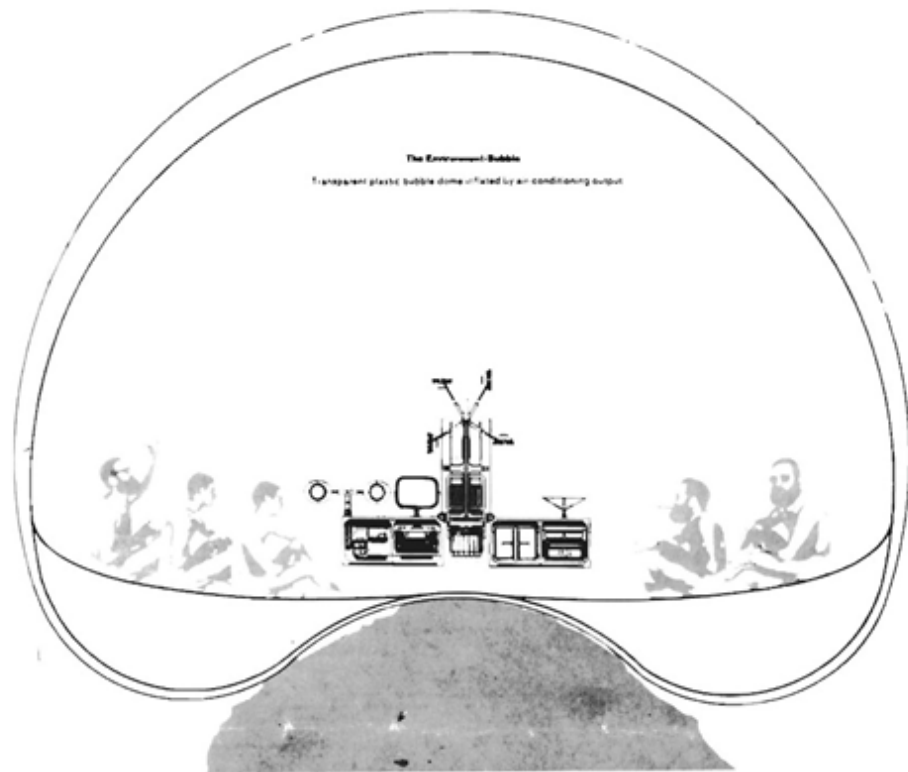


Fig. 46. Standard-of-living-package, ilustrado por François Dallegret. Fonte: A Home is not a House, de Reyner Banham

condições aprazíveis de habitabilidade.

Neste sentido, é possível comparar a cabine do veículo, no seu pragmatismo, ao standard-of-living package de Banham, na sua “utopia”, afirmando que ambos oferecem um modo de habitar relativamente autossuficiente.

O carro é capaz de fornecer luz, um elemento que possibilita tornar os objetos visíveis, e revelando-se essencial para o trabalho nas horas do amanhecer e do entardecer quando a iluminação é escassa. O carro é capaz de fornecer calor através do seu sistema de ar condicionado e refrigeração, proporcionando maior conforto a partir da manipulação da temperatura, ou seja melhores condições de habitabilidade. O carro é capaz de fornecer energia, música, água, comida, o próprio assento e tudo o mais com o que o indivíduo o abastecer, o que transforma o dispositivo móvel numa fonte direta de recursos presente no local do ofício. Este facto torna o dispositivo num elemento central ao qual o feirante recorre constantemente ao longo do dia, ou seja, todas as ações têm um movimento centrípeto no qual o carro é o núcleo.

A cabine do carro, através da morfologia dos elementos que a constituem, fornece o banco (especificamente desenhado como elemento transmissor de conforto) que possibilita os atos de sentar e por vezes deitar, de forma a minorar a sensação de fadiga que marca o dia (normalmente a feira é uma atividade familiar, logo torna-se no principal lugar de repouso de muitas crianças que acompanham o ofício), e facilita o ato de comer na hora das várias refeições diárias, indispensáveis no quotidiano do homem.

Nuns casos, os comerciantes optam por improvisar um banco que possibilita um momento de estar e repouso; noutros, optam pelo uso da própria cabine do dispositivo móvel, dado ser um espaço mais íntimo e recatado dos olhares do público. Neste sentido, a passagem para o interior do dispositivo móvel permite uma transição clara de um espaço público para um espaço privado, num local totalmente destinado a uma atividade pública. Desta forma, através do dispositivo, é criado um lugar “idílico” que reserva o privado no meio do público.

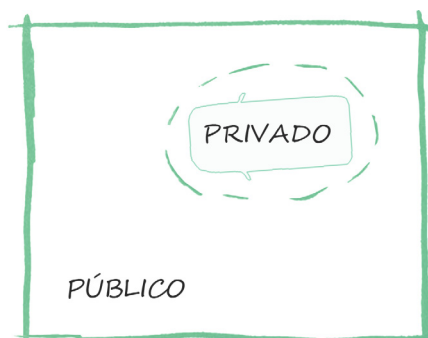


Fig. 47. Lugar privado reservado no meio do espaço público.

Olhando para todas estas premissas é possível afirmar que o habitáculo do veículo é apropriado como um *standard-of-living package*, pois é neste espaço que durante o horário de trabalho as pessoas respondem às necessidades do habitar e do existir. Ambos são espaços nos quais o interior é o núcleo que é uma fonte de recursos, o que provoca que todas as ações vão ter àquele ponto. Uma questão em que o projeto de Banham e o dispositivo em análise diferem, é que o primeiro é um espaço em constante relação visual com o exterior, dada a sua transparência, enquanto que o segundo permite um total encerramento em relação ao que se passa do lado de fora.

Este lugar fornece também um espaço de intimidade que permite um distanciamento de tudo o que acontece na envolvente, tornando-se num local de refúgio, à imagem de um lar, presente no lugar do ofício. Logo, existe

quase a criação de um outro lugar “idílico” que explora a dicotomia entre o espaço doméstico e o espaço laboral.

As respostas às necessidades do indivíduo vêm sobre rodas até ao local público de trabalho no seu próprio carro.

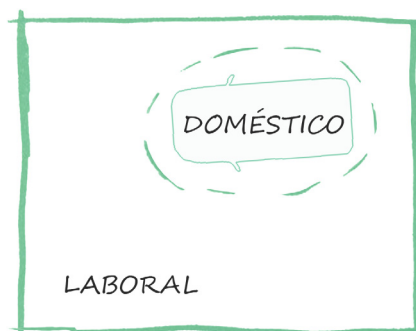


Fig. 48. Lugar doméstico presente no espaço laboral.

## O DOMÉSTICO: AS PRÁTICAS COMUNS

O espaço de feira é um lugar de hábitos, costumes e tradições. Só a partir de uma perceção real e atenta do modo como o espaço é habitualmente apropriado pelo conjunto de indivíduos e a partir de variadas conversas com os mesmos, é que se torna possível compreender um carácter familiar e de comunidade onde existem práticas *comuns*.

A rotina doméstica subdivide-se em várias práticas ao longo do dia, entre as quais vai ser aprofundado a seguir o estudo do momento da refeição, e da resposta às necessidades fisiológicas.

Existe mais um espaço recriado na feira que faz parte de um ambiente doméstico de um lar: o espaço de vestir - este é criado não para satisfazer uma necessidade do feirante, mas para responder a uma necessidade de privacidade do cliente. O modo como dão resposta a esta necessidade também será analisado a seguir.

### REFEIÇÃO

O momento de refeição é um dos que mais se aproxima de um ambiente de lar. Por vezes, são consumidas refeições pré-feitas em casa, ou petiscam-se algumas coisas aqui ou ali, fáceis de levar, comer e guardar. Contudo, na maior parte das vezes, a refeição é mesmo confeccionada no lugar

do trabalho, através do improviso de uma cozinha e até de um espaço de comer.

Com um “campingaz”, uma panela, um garrafão de água e um cesto de alimentos, recriam uma cozinha. Umas vezes usam o espaço exterior próximo do dispositivo móvel; outras usam o carro como suporte para o fogão e panelas; enquanto que noutras utilizam o próprio espaço interior do veículo para cozinhar. Este modo de usar o espaço relaciona-se diretamente com a forma como o espaço de cozinha é pensado na arquitetura comum, no espaço doméstico de cada um.

Na época do movimento moderno, os arquitetos Le Corbusier, Walter Gropius e Moisei Ginzburg numa tentativa de minimizar os serviços na habitação, criam e exploram o conceito de um habitar mínimo, a partir da racionalização de espaço. Entre outros, estes tiveram como uma das suas preocupações o espaço de cozinha, dando-se nesta altura a transformação deste compartimento da habitação. Este espaço era habitualmente um compartimento encerrado, não diretamente relacionado com outros espaços do habitar, e de modo a alcançar uma melhor distribuição do espaço num habitar mínimo, foi criado o conceito de *kitchenette*. Este é um espaço de cozinha que perdeu o seu caráter fechado e abriu-se para o espaço de comer ou estar.

Transpondo esta ideia para a feira, pode dizer-se que, no evento, quando usam o interior do dispositivo móvel como suporte para o fogão e panelas e se posicionam no exterior do mesmo para cozinhar, recriam o conceito de *kitchenette*. Por outro lado, quando se encerram no interior do veículo para cozinhar e comer, recriam o espaço de uma cozinha comum (esta opção é tomada com o objetivo de se resguardarem do frio, para a comida não arrefecer tão depressa, e para o cheiro da confeção da comida não proliferar pelo espaço exterior).

Enquanto a comida se encontra ao lume, o calor que ele emana é aproveitado como uma forma de combate ao frio. O calor e o vapor, tal como uma fogueira, transformam-se numa fonte de aquecimento para quem está próximo.

A refeição está pronta, logo chega a hora de improvisar o espaço de comer. Uns utilizam o plano horizontal que serve para amostragem dos

produtos, apropriando-se de uma parte do mesmo como mesa de refeição; outros optam por empilhar mercadorias ou caixas de forma a criar uma mesa; outros levam uma mesa portátil fácil de montar e desmontar; outros, como já referido, comem no próprio dispositivo móvel, por uma questão de conforto; e há também aqueles que optam por estender uma manta no chão e fazer um “piquenique”.

A loiça suja, posteriormente, é guardada por lavar, ou há ainda quem armazene bacias cheias de água que lhe permitam executar ainda esta tarefa no local do ofício.

As soluções são muitas, mas a questão mais pertinente a analisar nesta situação é a forma como lidam com o olhar observador de estranhos num momento mais pessoal. As opções referentes à escolha do espaço de comer têm em grande parte a ver com a questão da privacidade. Uns lidam de forma natural com a interação com o público neste momento, não apresentando a necessidade de se resguardarem; outros “escondem-se” por trás de mercadoria, construindo algum tipo de barreira visual de modo a preservarem-se do olhar observador de quem vagueia; enquanto que outros, mais uma vez, tiram partido do próprio dispositivo móvel. Ou seja, cada um constrói o espaço e posiciona-se nele consoante o seu desejo de privacidade.

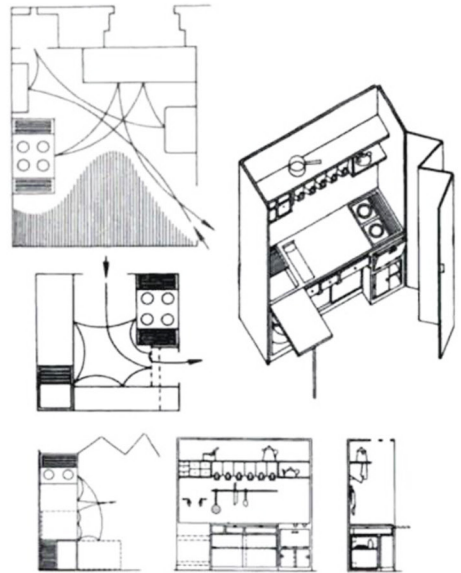


Fig. 49. "Minimum Kitchen" (1929), de Moisei Ginzburg. Esta cozinha era um elemento pré-fabricado, que podia ser fechado, e foi desenvolvido a partir de uma análise às distâncias percorridas no espaço habitacional. O projeto "Minimum Kitchen" foi utilizado no complexo habitacional Narkomfin, Moscovo. Fonte: *Frame and generic space: a study into the changeable dwelling proceeding from the permanent*, de Bernard Leupen (p.114).



Fig. 50. Kitchenette na feira. Desenho de autor

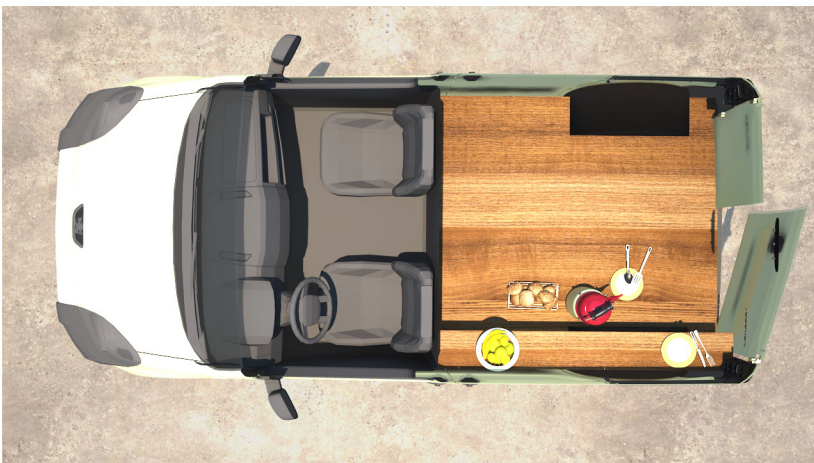


Fig. 51. Cozinha na feira. Desenho de autor



Fig. 52. O espaço de comer relaciona-se com o espaço de Kitchenette. Neste caso o feirante mantém uma relação com o público que vagueia. Desenho de autor



Fig. 53. Por vezes a mercadoria perfaz uma barreira visual que confere privacidade ao momento da refeição. Desenho de autor



Fig. 54. Espaço de comer. O chão também pode ser o plano que propicia uma refeição, à imagem de um piquenique. Desenho de autor

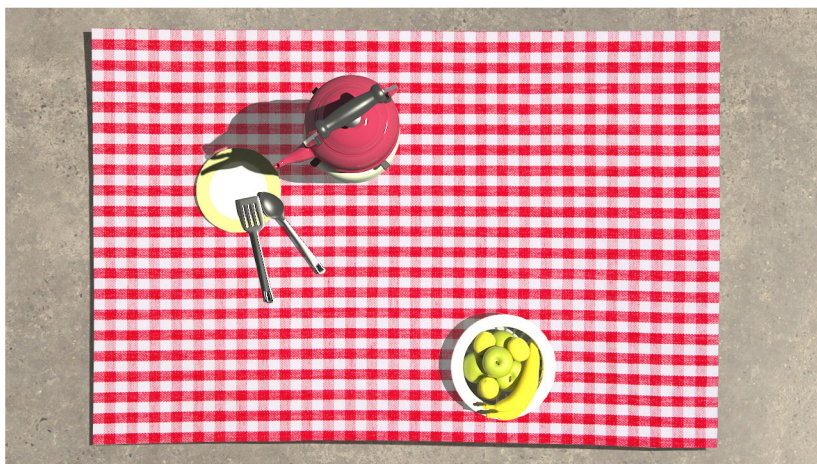




Fig. 55. Kitchenette na feira: o "fogão". Foto de autor



Fig. 56. Kitchenette na feira. Foto de autor



Fig. 57. A cozinha. Foto de autor



Fig. 58. A mesa: a mercadoria empilhada dá origem à “mesa” da refeição. Foto de autor



Fig. 59. A mesa. Foto de autor



Fig. 60. O momento da refeição. Foto de autor



Fig. 61. Muitas vezes a mercadoria serve de barreira visual que resguarda o momento da refeição. Foto de autor



Fig. 62. O espaço de comer. Foto de autor



Fig. 63. A mesa. Foto de autor



Fig. 64. O momento da refeição. Foto de autor



Fig. 65. O momento da refeição. Foto de autor

## INSTALAÇÕES SANITÁRIAS

Relativamente às necessidades fisiológicas de cada indivíduo e ao acesso ao recurso a água, estas são questões que têm resposta em casas de banho públicas presentes no espaço do campo de feira, as quais podem ser estruturas físicas do local ou contentores portáteis. No caso de estas não existirem, os participantes têm que utilizar as infraestruturas de um estabelecimento comercial próximo.

Este ponto é dos únicos problemas diários que não encontra resposta na unidade espacial de cada comerciante, dado necessitar de infraestruturas específicas que dificilmente se podem improvisar.

Este raciocínio faz voltar à questão do standard-of-living package, quando Banham afirma que só é possível viver desta forma, se existir total liberdade de recursos e instalações. O seu Kit de um estilo de vida nómada continha no seu núcleo interior instalações sanitárias, logo, tinha uma eficácia total a dar resposta às necessidades básicas humanas. Tal como visto, o dispositivo móvel geralmente utilizado na feira não é dotado deste recurso específico. No entanto, o que por vezes acontece, muito eventualmente, é a utilização de uma segunda viatura, que alguns dos feirantes possuem – uma roulotte. Esta sim, já se encontra equipada de instalações sanitárias e de depósitos de água, o que a torna desta forma num elemento complementar do espaço criado por cada feirante, apesar de não se encontrar no lugar do ofício.

## VESTIÁRIO

Existe mais um espaço recriado na feira que faz parte de um ambiente doméstico de um lar: o espaço de vestir. Roupas, calças, casacos representam grande parte dos artigos comercializados na feira, e são comprados consoante o ajuste das suas medidas em relação ao corpo do comprador. Isto implica que no espaço de cada comerciante, exista um espaço de provador. Este muitas vezes é improvisado no lugar do carro, onde se estende na porta da mala um pano que desempenha a função de cortina, o qual limita a visibilidade e proporciona privacidade e conforto. Outra estratégia consiste em erguer uma pequena estrutura de tecido que cria um pequeno compartimento

alheio dos restantes observadores. Outras vezes, os feirantes tiram partido dos elementos verticais do território, como árvores, postes iluminação, sinais de trânsito, e elementos das estruturas que criaram, para esticar um pano de forma a criar um perímetro interior que resguarda do olhar de quem passa.

Fig. 66. Criação de uma pequena estrutura que gera um novo compartimento. Foto de autor



Fig. 67. Utilizam a porta do dispositivo móvel para erguer o tecido que perfaz a barreira visual. Foto de autor



Fig. 68. Utilizam elementos verticais do espaço para erguer o tecido que perfaz a barreira visual. Foto de autor



Fig. 69. Criação de uma pequena estrutura que gera um novo compartimento. Foto de autor







**III. TEORIA III**  
**A FEIRA COMO UMA UTOPIA PRÁTICA**



No capítulo anterior, foi realizada uma análise empírica e conceptual do modo de atuação no espaço da feira, atenta aos diversos hábitos, costumes e tradições presentes no evento. O argumento parte agora para uma fase que tenta compreender os comportamentos que criam o espaço de feira, segundo um olhar de arquiteto. Analisando a feira à luz do discurso da arquitetura, este capítulo trata de perceber de que modo as soluções propostas no evento se inserem no método utópico e pragmático. Será que se pode ler no processo ações que imergem numa idealização utópica que visiona as coisas para além da sua compreensão geral? Será que se lê uma atitude muito mais imediata apenas com a intenção de dar resposta a um problema? Ou será que a feira, na sua complexidade, conjuga o antagonismo entre o utópico e o pragmático, numa vontade de recriar o espaço? É o que se verá a seguir.

Pode dizer-se que a feira é uma ação contínua de (re)equação do espaço. A feira faz as suas próprias proposições. Usa as coisas do mundo e reinventa-as. Liberta-se da forma como é entendido por todos aquilo que existe. Para além disso, este evento cria uma intensa relação entre o quotidiano do ato oficial e de uma rotina doméstica, na vida do feirante. Este, ao longo de um dia de feira é ser humano que desempenha um grande número de rotinas: é transportador, é arquiteto de um novo espaço urbano, é construtor desse espaço, é comerciante, etc.

A feira é um “*event-space*” que anda de cidade em cidade. Por onde passa provoca uma reconversão dos usos, quer a nível urbano, quer a nível de todos os objetos de que se apropria. Existe a transformação de um lugar citadino, não só a partir de uma nova função, mas também a partir de uma sobreposição de uma nova malha urbana que interage com tudo o que a envolve, pois ergue-se uma nova estrutura num espaço da urbe. A cidade pré-existente funde-se com o surgimento de novas formas urbanas, e a rotina diária comum adapta-se ao evento, durante um dia por semana. A cidade autorregenera-se logo a seguir.

A feira é uma síntese clara da ideia de que a função mais elementar da arquitetura se reverte no conceito de “suporte” e de “climatização”. A instalação tem origem na criação de uma estrutura que apoia e permite o posicionamento de todos os elementos que vão compor o espaço, sendo o suporte criado para a existência e permanência de tudo o que vai ocupar esse mesmo espaço. O suporte dá as condições físicas, quer estruturais ou de serviços, que permitem que o indivíduo execute o ofício e as suas rotinas diárias naquele espaço.

Contudo, a criação do espaço neste evento não se limita à criação de condições físicas. Aqui, predomina uma intenção geral de proporcionar a otimização do conforto tanto no espaço público, como no pequeno espaço que resguarda a privacidade do feirante – o dispositivo móvel. Para tal, de modo a exponenciar o bem-estar e a vinda dos cidadãos para o espaço público, a feira climatiza a porção de cidade de que se apropria. Como é que o faz? Os toldos que se erguem no espaço protegem o lugar, controlam o ambiente. Protegem do sol, da chuva e do vento, atenuando as circunstâncias atmosféricas, facto que atrai e incentiva o uso do espaço público. Se se voltar atrás no

argumento, percebe-se que esta ação dá resposta a um dos princípios que o manifesto da arquitetura móvel de Yona Friedman expôs – a climatização da cidade. Por vezes, esta ação é também realizada interferindo diretamente na meteorologia, através do calor que o lume emana na hora de cozinhar, ou no interior do veículo a partir do ar-condicionado ou refrigeração. Estas práticas conferem novas características ao espaço; são uma ação completamente arquitetónica.

A forma de conceber e articular estes dois princípios - o suporte e a climatização - é o que dá origem à criação do espaço de feira. A anatomia da feira é composta por elementos construídos totalmente a pensar nas suas consequências diretas, e não em prol do resultado da forma, do objeto, ou da linguagem, como se aprofundará a seguir.

Mas então, partindo desta análise, qual é a essência das propostas da feira? Por um lado, é possível fazer uma leitura de fenómenos ou processos que são próprios de utopias arquitetónicas.

Olhando para a presença na cidade, vê-se que a feira é efémera, móvel e itinerante, dada a capacidade de rápida construção e desconstrução. Esta é veloz num ritmo de azáfama diária e na presença fugaz que tem na cidade. É um novo ponto de concentração da urbe, pois o agrupamento de feirantes nos seus dispositivos móveis e nas suas novas estruturas faz os cidadãos convergirem a um novo centro. Esta tem a capacidade de encarar qualquer lugar como um potencial “sítio”.

O facto de ser um *mat-building* e um fenómeno rizomático confere-lhe um constante processo de mutação, dado poderem acrescentar-se-lhe ou retirar-se-lhe partes. Isto acaba por ser uma solução de implantação nunca definitiva; é uma solução aberta à necessidade; é um “*open-end*”; uma indeterminação pronta a adaptar-se.

Na feira observa-se uma transformação da realidade, que visiona novas potencialidades e propõe novos hábitos, características ou identidades para o que existe. Nesse sentido, e ainda que sem intenção, cria um novo discurso que forma novas identidades e significações. A feira constrói um novo diálogo entre as características dos espaços e o modo como o indivíduo, feirante ou cidadão, se apropria deles transformando-os e recriando-os. Ou seja, o espaço torna-se adaptável, personalizado segundo a ideia de “*do-it-*

*yourself*” e passa a ter um uso pessoal e comum, como Cedric Price defendia.

Esta ideia do “comum” também se reverte para o planeamento do espaço. No evento o espaço é comum a todos, não existe um planeador. Cada um planeia o seu próprio espaço a partir das suas vontades; a partir de criações espontâneas nas quais as formas são uma resposta às necessidades dos indivíduos, em vez de ambicionarem dar resposta a critérios pré-determinados. Todas essas decisões formarão um conjunto, no qual o “objeto arquitetónico” é produto do desenvolvimento ativo do sujeito. Ou seja, a vontade do indivíduo forma a expressão arquitetónica do novo espaço urbano. Esta ideia é símbolo da liberdade individual perseguida por muitas das utopias arquitetónicas do século XX, como se viu anteriormente.

Outra questão preponderante é a função do veículo como máquina criadora do espaço da feira. Aqui, acontece uma concretização da tendência que se visionou no século passado, de o veículo ser parte integrante e catalisadora da arquitetura. Este é o elemento que, à imagem do que Fuller visionava com o potencial do carro, liberta o evento da restrição a um único ponto do mapa, como acontece no comércio convencional - ideia de fixação - e possibilita a deslocação do fenómeno a várias cidades.

No entanto, tal como nas ideias dos Archigram e de Wodiczko, na feira o veículo torna-se muito mais que símbolo de mobilidade. O potencial deste dispositivo está constantemente a ser (re)equacionado, transformando-se a cada fase do dia. Esta transformação deve-se a um elevado potencial de acomodação que se revela através da polivalência e flexibilidade na execução das 5 tarefas - veículo, armazém, estrutura, montra, habitáculo - devido a um olhar para além daquilo que existe, visionando novas hipóteses. O carro é não só reservatório e fonte de energia, como é também a fonte de recursos que permite, a partir dele, construir uma instalação de espaço habitável à sua volta, e no seu interior, em qualquer lugar que se estacione. Aqui, é o próprio veículo que fornece os sistemas, estruturas e componentes para a formação do espaço, facto que o torna o núcleo de todas as ações.

Como foi visível na análise ao objeto de estudo, o espaço e os objetos (tanto do labor, como do habitar) são multifuncionais e transportáveis, o que permite a criação de espaços adaptáveis, à imagem do que Banham e Friedman propõem para o espaço habitacional. Tal como Friedman defende,

é o objeto que se encontra no espaço que lhe atribui a função; é o fogão que transforma a cabine do veículo numa cozinha, ou seja, são os *gizmos* que atribuem a identidade ao espaço do veículo e ao espaço que o envolve.

Portanto, num panorama geral, nota-se que o fenómeno da feira concretiza muitas das ideias perseguidas por vários idealismos utópicos do século XX, e pode ser encarada como uma representação prática da cidade de alguns futuros imaginados nesta época. Transforma o anteriormente utópico em algo concretizável e eficaz. A feira põe em prática as ideias da arquitetura como um processo, presentes nas utopias “vanguardistas”, que quase nunca ultrapassam as representações, simulações e imagens.

A questão que se coloca é: de que modo é que na feira o anteriormente utópico é transformado em algo concretizável? A resposta a esta pergunta encontra-se num aparente paradoxo: a utopia é realizada com um foco pragmático.

Todos os objetivos são atingidos de um modo pragmático, pois prendem-se sempre com a rápida e eficaz resposta às necessidades ao longo do dia de trabalho. Foca-se nas consequências, resultados ou factos. Neste evento, os feirantes ambicionam um produto final cuja presença no contexto demonstre o seu valor prático, preponderante e enriquecedor. É verdadeiro o que triunfa, pois a experiência estética deriva dos benefícios proporcionados ao indivíduo, como visto no anterior subcapítulo do Pragmatismo.

Os feirantes usam sistemas a partir de coisas pré-existentes e colocam-nas num novo contexto, através da atribuição de novas funções e da adição de novas partes. Tal como no conceito de *Adhocism*, (re)personalizam os objetos moldando-os às suas necessidades, através da justaposição de “soluções-parce”, por adição, montagem ou improvisação. Isto é visível, por exemplo, no processo de modificação do interior do veículo para espaço de armazém, no qual a partir dos *gizmos* o comerciante cria estruturas ou plataformas que transformam o espaço, potenciando-lhe novas funções. Esta ação sobre o espaço revela uma grande capacidade de improvisação que molda o espaço interior do veículo e acaba, assim, por completar a máquina.

Na criação da estrutura do espaço, existe também a utilização de dois sistemas que formam um conjunto: o automóvel que funciona como suporte, e o sistema de estrutura de vigas e pilares. Por vezes, o facto de existir

também a necessidade de utilizar alguns dispositivos do terreno/paisagem, demonstra que os feirantes têm uma grande capacidade pragmática de criação de estratégias de adaptação e fusão com o território - um outro tipo de “pré-existência”.

Os feirantes procuram sempre a solução eficaz em vez da perfeita, usam o que está imediatamente à mão, e muitas vezes optam por soluções *ready-made*, como visível nos esquemas do processo de montagem da feira e dos seus modos de fazer. Nessas imagens observa-se que, na feira, vasos são suportes de mesas, arames são cruzetas, árvores ou postes de iluminação pública são elementos estruturais, e até dois paus unidos por uma corda são capazes de desempenhar esta função. Entre muitos outros exemplos, nesta improvisação a identidade original dos objetos mantém-se em conjunto com a nova, pois é possível o seu reconhecimento. Há uma acumulação de funções e imagens, que dá vida à afirmação de Bruno Munari quando afirma que “das coisas nascem coisas”.

Ver esquema nas páginas  
58-59

Esta atitude é visível também na forma como utilizam a tecnologia. Com o passar do tempo, genericamente, o modo improvisado de resolver problemas foi substituído por um pensamento ou processo completamente tecnológico. Contudo, a feira usa a tecnologia de forma adaptada à situação, pois utiliza-a de um modo pragmático e não convencional. Pega no que existe e adapta-o a novas circunstâncias, tal como é o caso do carro que deixa de ser objeto de mobilidade e passa a ser fonte de luz para o ofício, fonte de calor para combater a temperatura, fonte musical para a descontração do dia de trabalho, etc. Este facto corrobora a ideia de que a tecnologia não está somente na sua função primária, mas no potencial de reprogramação e combinação com outros elementos. À imagem do que Arthur Drexler afirma relativamente à tecnologia, na feira

[o] propósito da tecnologia é tornar o sonho um facto... O objetivo é tornar a terra um jardim, o Paraíso; fazer a montanha falar.<sup>73</sup>

Ou seja, neste evento, todos os elementos estão imersos num contínuo

73 Citado em: BANHAM, Reyner, “The Great Gizmo”, in BANHAM, Reyner, Design by Choice, 1981, p. 108 Citação original: “The purpose of technology is to make the dream a fact... The end is to make the Earth a garden, Paradise; to make the mountain speak.”



processo de tornar-se algo mais, em vez de simplesmente cumprirem o seu propósito original. É a partir desta atitude de improvisação, adaptação e eficácia que o utópico é transformado em realidade; que o dispositivo móvel é transformado em objeto arquitetónico autossuficiente; e que os elementos pré-existentes do terreno são transformados em dispositivos integrantes da arquitetura da feira.

Fazendo agora uma apreciação do que foi dito até este ponto da dissertação, é possível extrapolar que a utopia, só por si, não é capaz de alterar paradigmas. Ela deve aliar-se a um sentido de eficácia e praticabilidade. Por sua vez, tendo em conta uma consideração do “projeto” de arquitetura, é possível dizer que o pragmatismo, só por si, no contexto da solução arquitetónica não é suficiente para produzir algo que tenha ambição de alterar esses mesmos paradigmas, não produz um projeto afirmativo. Ou seja, constata-se que a solução encontra-se na fusão dos dois conceitos, que dá origem à ideia de “utopia prática”. Esta visão foca-se naquilo que é real e observa-o com um novo olhar, um olhar que propõe uma nova idealização, utópica.

Partindo desta premissa, será agora feita uma análise teórica de como estes dois conceitos são possíveis de conjugar, indo de encontro ao conceito de *Realismo Utópico*.

<sup>[1]</sup> No âmbito desta investigação a definição filosófica de “real” não é considerada por não ser importante para o desenvolvimento do argumento.

De modo a definir este conceito, começa-se por considerar o “real”<sup>[1]</sup>. O real é entendido como algo que existe efetivamente. Se se tiver isto como princípio, e pretendendo agora decifrar o conceito de Realismo, pode identificar-se este com a arte do possível. Ou seja, o Realismo é uma tendência para encarar a realidade e para agir em consequência da mesma.

A corrente artística do *Realismo*, que surgiu em meados do século XIX, também se insere nestes termos, pois está definida como uma tentativa de exprimir a realidade, contemporânea ou histórica, tal como ela é, e afasta-se da anterior ausência de quotidiano na arte. A corrente Realista representa cenas da vida quotidiana, pois pretende refletir de modo fiel uma visão coerente e convincente do mundo exterior.<sup>74</sup>

Deste modo, o Realismo está relacionado com todas as ideias, sistemas

74 *Larousse Enciclopédia Moderna, 2009*

ou processos que efetivamente ocorrem na natureza e no modo de atuação do homem, seja este comportamental ou ideológico.

Agora, se o real é algo concreto e sedimentado naquilo que o mundo é, então como coordenar esta ideia com a de utopia, a qual pretende transcender o que o mundo é? Tentando decifrar o aparente paradoxo, partir-se-á da consideração de “real” e da definição anteriormente apresentada de “utopia”.

O “utópico” pode ser tido em conta como uma visão que transcende a realidade, uma visão fora do comum. O pensamento utópico é o que leva a fazer uma reavaliação crítica do que se acredita ser “realidade”, o que permite assim pôr em causa valores e crenças institucionalizadas na sociedade. Uma idealização utópica pode estabelecer objetivos e, desta forma, ser catalisadora da ação, o que pode provocar uma alteração da realidade. Esta expressa uma vontade de imaginar um mundo novo, e advém do *desejo* de uma nova forma de vida.

A conjugação destas duas visões dá origem ao conceito de “Realismo Utópico”. Reinhold Martin expõe de uma forma clara tudo o que este conceito pode significar:

“O Realismo Utópico tem de ser pensado como um movimento que pode ou não existir, do qual todos os seus praticantes são duplos agentes. (...) O Realismo Utópico é crítico. É real. É encantadoramente secular. Pensa de forma diferente. É um estilo sem forma. Move-se para os lados, em vez de para cima e para baixo da árvore genealógica. É do (outro) mundo. Ocupa a cidade global ao invés da aldeia global. Rompe códigos disciplinares mesmo enquanto os assegura. É utópico, não porque sonha sonhos impossíveis, mas porque reconhece a própria “realidade” como - precisamente - um sonho demasiado real, reforçado por aqueles que preferem aceitar um destrutivo e opressivo *status quo*. O fantasma da Utopia flutua por dentro

75 MARTIN, Reinhold, “Critical of What? Toward a Utopian Realism”, in SAUNDERS, William (ed), *The New Architectural Pragmatism: A Harvard Design Magazine Reader*, EUA: University of Minnesota Press, 2007, p.160  
Citação original: “Utopian Realism must be thought of as movement that may or may not exist, all of whose practitioners are double agents. (...) Utopian Realism is critical. It is real. It is enchantingly secular. It thinks differently. It is a style with no form. It moves sideways, instead of up and down the family tree. It is (other) worldly. It occupies the global city rather than the global village. It violates disciplinary codes even as it secures them. It is utopian not because it dreams impossible dreams, but because it recognizes “reality” itself as – precisely – an all-too-real dream enforced by those who prefer to accept a destructive and oppressive status quo. Utopia’s ghost floats within this dream conjured time and again by those who would prefer not to.”

deste sonho conjurado uma e outra vez por aqueles que preferem não o fazer.”<sup>75</sup>

Por esta ordem de ideias, o Realismo Utópico é uma forma de agir que questiona as coisas; que não se prende a crenças ou fundamentalismos; que tenta desprender-se de conceitos antigos a partir da criação das suas próprias proposições; usa as coisas do mundo tal como são ou através da reinvenção; rompe com os códigos estabelecidos, numa forma de libertação, apesar de aceitar que continuem a existir; quer a emancipação do estado atual das coisas a partir de sonhos que sejam concretizáveis. Assim, pode dizer-se que este conceito quer alcançar uma alteração do estado das coisas a partir de uma radical reinvenção pragmática do que existe. Desta forma, o Realismo Utópico vê o mundo tal como William James quando o filósofo afirma que “o que realmente existe não são coisas feitas, mas coisas em processo de serem feitas. Uma vez feitas elas estão mortas.”<sup>76</sup>

Por tudo isto, este conceito teórico tem o potencial de reformular a produção do espaço na arquitetura em geral. O Realismo Utópico ou “Utopia Prática” pode ser encarado como uma nova via arquitetónica. Esta pode derivar do reequacionamento das premissas do mundo atual e da atribuição de novos contextos àquilo que existe. Não é somente a invenção de novas técnicas que tem o poder de alterar as circunstâncias, a reinvenção tem uma força igualmente plausível.

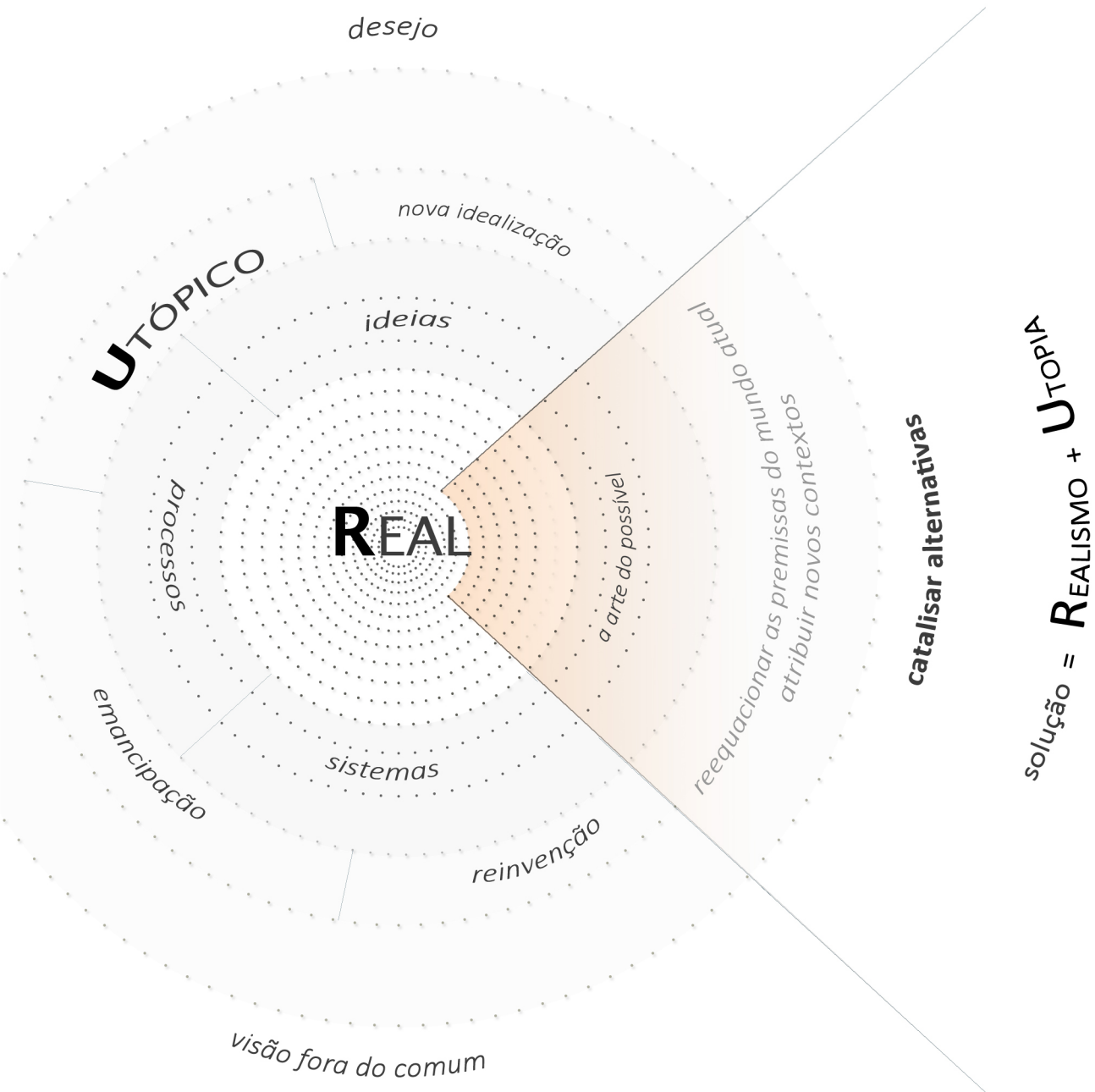
Assim sendo, à luz de uma leitura arquitetónica do evento, denota-se que a produção do espaço de feira enquadra-se numa articulação da utopia e do real, inserindo-se no âmbito do Realismo Utópico, facto que a torna capaz de conceber uma recriação dos espaços/objetos para além das práticas comuns associadas ao quotidiano dos mesmos.

Pensando mais além, então, se estes princípios fossem de alguma forma deslocados para o modo como a arquitetura comum é visionada e concebida, poderiam ser capazes de catalisar alternativas.

<sup>76</sup> JAMES, William, “A Pluralistic Universe”, in JAMES, William, *Writings 1902-1910*, New York: The Library of America, 1987, p.751



Para um realismo utópico...



*crítico / real / estilo sem forma / cria proposições / radical reinvenção pragmática do que existe*

## BIBLIOGRAFIA

ALVES, Jorge – *Feiras e mercado interno na história contemporânea: algumas notas avulsas*. In Actas do 3º encontro de História: vectores de desenvolvimento económico – As Feiras, da Idade Média à Época Contemporânea. Vila do Conde: Câmara Municipal, 2005. p.155-165.

ALVES, Fernando M. Brandão. *Avaliação da qualidade do espaço urbano: Proposta metodológica*. Edição Fundação Calouste Gulbenkian e Fundação para a ciência e a tecnologia, Lisboa, 2003.

ANSTEY, Tim, GRILLNER, Katja, HUGHES, Rolf – *Architecture and Authorship*. London: Black Dog Publishing Limited, 2007. ISBN 10: 1-904772-74-9

BANHAM, Reyner – “A home is not a house”. *Art in America*. Vol.2, 1965.

BANHAM, Reyner – *A Critic Writes: Essays by Reynar Banham*. Berkeley: University of California Press, 1999. ISBN 0-520-21944-9

BANHAM, Reyner – *Design by Choice*. Londres: Academy Editions, 1981

BANHAM, Reyner – *The architecture of the well-tempered environment*. 2ª edição. Chicago: University of Chicago, 1984. ISBN 0-226-03698-7

BORJA, Jordi – *Ciudadanía y espado público*. In <http://urban.cccb.org/>. 7 de Novembro 2014

BORSI, Franco – *Architecture and Utopia*. Paris: Hazan, 1997. ISBN 2-85025-540-8

CAPA DIAS, Rui Tomé – *O circo em cada lugar: Um lugar para o circo*. Tese de Mestrado Integrado em Arquitetura apresentada à EAUM em 2013. Texto policopiado. Guimarães: EAUM, 2013. Tese de Mestrado Integrado em Arquitetura

CARMONA, M. & TIESDELL, S. – *Urban Design Reader*. New York: Architectural Press, 2007

CERTEAU, Michel – *L'invention du quotidien: 1ª. Arts de faire*. Edições Gallimard, 1990. ISBN 2-07-032576-8

COELHO, João Paulo Cabeleira – *Polivalência e mutação em espaço público na cidade consolidada: Metodologias para a intervenção*. Tese de Mestrado em Metodologias de Intervenção no Património Arquitectónico apresentada à Faculdade de Arquitectura da Universidade do Porto em 2005. Texto policopiado. Porto: FAUP, 2005. Tese de Mestrado em Metodologias de Intervenção no Património Arquitectónico

COLQUHOUN, Alan – *Typology and Design Method*. The MIT Press, 1969

CORDEIRO, G. Í. & VIDAL, F. – *A rua: espaço, tempo, sociabilidade*. Lisboa: Livros Horizonte, 2008. ISBN 978-972-24-1608-5

COSTA, Joaquim – *Mercados e feiras em Felgueiras: Presença secular para o desenvolvimento local*. Em [www3.eeg.uminho.pt/aphes33/Comunica%E7%F5es/Costa.pdf](http://www3.eeg.uminho.pt/aphes33/Comunica%E7%F5es/Costa.pdf) visto a 7 de Janeiro de 2015

DELEUZE, Gilles, GUATTARI, Félix - *Mil Platôs: Capitalismo e Esquizofrenia*. São Paulo: Editora 34, 1995. ISBN 85-85490-49-7

DOMINGUES, Álvaro – *A Rua da Estrada*. 1ª edição. Porto: Dafne Editora, 2009. ISBN 978-989-8217-06-6

FRAGA, Daniel Anthony Gabriel – *Pós-arquitetura: poder, espaço, pós-humanidade*. Guimarães: EAUM, 2015. Tese de Mestrado Integrado em Arquitectura Universidade do Minho

FORD, Foundation – *Public Markets as a Vehicle for Social Integration and Upward Mobility*. New York: Project for Public Spaces, Inc., 2003

FORTY, Adrian – *Words and Buildings: A Vocabulary of Modern Architecture*. Reino Unido: Thames & Hudson, 2000. ISBN 978-0-500-28470-4

HABRAKEN, N. John – *El diseño de soportes*. 2ª edição. Barcelona: Gustavo Gili, 2000. ISBN 84-252-1824-1

HERTZBERGER, Herman – *Architecture for People: A+U=Architecture and Urbanism*. Tóquio. vol.1 : nº75 (1977) p. 124-146

HERTZBERGER, Herman – *Lições de Arquitetura*. 2ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 1999. ISBN 85-336-1034-3

HILL, Jonathan – *The Illegal Architect*. London: Black Dog Publishing Limited, 1998. ISBN 1-901033-01-5

HUGHES, Jonathan, SADLER, Simon – *Non-Plan: Essays on Freedom Participation and Change in Modern Architecture and Urbanism*. Architectural Press, 2000. ISBN 0-7506-4083-9

JENCKS, Charles, SILVER, Nathan – *Adhocism: The Case for Improvisation*. London: The MIT Press, 2013. ISBN 978-0-262-51844-4

KOOLHAAS, Rem – *Mutations*. Bordeaux: Actar, 2010. ISBN 84-95273-51-9

KRONENBURG, Robert – *Houses in motion: the genesis, history and development of portable building*. 2ª edição. Chichester: Wiley Academy, 2002. ISBN 0-470-84331-4

LEFEBVRE, Henry- *The Production of Space*. ISBN 978-0-631-18177-4

LYNCH, Kevin – *A imagem da cidade*. Lisboa: Edições 70, 2008. ISBN 978-972-44-1411-9



MEISS, Pierre von – *Elements of architecture: From form to place*. London: E&FN SPON

MENAND, Louis – *Pragmatism: A Reader*. 1ª edição. EUA: Vintage Books, 1997. ISBN 0-679-77544-7

MUMFORD, Lewis – *A cidade na história: suas origens, transformações e perspectivas*. 4ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 1998. ISBN 85-336-0847-0

OCKMAN, Joan – *The Pragmatist Imagination: Thinking about “Things in the Making”*. 1ª edição. Nova Iorque: Princeton Architectural Press, 2000. ISBN 1-56898-287-9

PEREC, Georges – *Especies de espácios*. 2ª edição. Barcelona: Literatura y Ciencia, S.L., 2001. ISBN 84-95776-07-3

PORTAS, Nuno - *Os tempos das formas: a cidade feita e refeita*. 1ª edição. Guimarães: Universidade do Minho. Departamento Autónomo de Arquitetura, 2005. ISBN 972-99822-0-1

RUBY, Ilka, RUBY, Andreas - *Lacaton & Vassal*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL, 2010. ISBN 978-84-252-2061-6

QUARTILHO, A. T. R. – *Factos Urbanos: Os Mercados na cidade do Porto*. Dissertação de Mestrado Integrado em Arquitetura. FCTUC, 2011

SARKIS, Hashim – *Case : Le Corbusier’s Venice hospital and the mat building revival*. Munique: Prestel, 2001. ISBN 3-7913-2538-8

SAUNDERS, William – *The New Architectural Pragmatism: A Harvard Design Magazine Reader*. EUA: University of Minnesota Press, 2007. ISBN 978-0-8166-5263-1

SCHWARTZ-CLAUSS, Mathias, VEGESACK, von Alexander - *Living in Motion: Design and Architecture for Flexible Dwelling*. Vitra Design Museum, 2002. ISBN 3-931936-35-X

SILVA, Joao Luis Maia - *Topografia do Ruído: o som como catalisador de projecto: transformação da não-porosidade física do Campo da Feira de Vila Verde em porosidade espaço-temporal*. Guimarães: EAUM, 2013. Tese de Mestrado Integrado em Arquitetura Universidade do Minho

SILVA, Joana Clementina Araújo Rocha- *Análise comparativa de Feiras no Alto Minho: Relação entre espaço e apropriação*. Guimarães: EAUM, 2015. Tese de Mestrado Integrado em Arquitetura Universidade do Minho

SMITHSON, Alison - *As in Ds: An Eye on the Road*. Holanda: Delf University Press, 1983. ISBN 3-90707842-X

SMITHSON, Alison - *How to Recognise and Read Mat-Building*. In SARKIS, Hashim (ed.), *Case: Le Corbusier's Venice hospital and the mat building revival*, Munich: Prestel Verlag, 2001. ISBN 3-7913-2538-8

SOLA MORALES, Manuel. *Espaços públicos/Espaços colectivos*. in "Urbanismo", nº4 , Lisboa, 1999.

KRASNY, Elke – *The Force is in the Mind: The Making of Architecture*. Austria: Birkhauser Verlag AG, 2008. ISBN 978-3-7643-8980-2

ZEVI, Bruno – *Saber ver a arquitetura*. 5ª edição. São Paulo: Martins Fontes, 1998. ISBN 85-336-0541-2

*Larousse Enciclopédia Moderna*. Lisboa: Círculo de Leitores, 2009. ISBN 978-972-42-4377-1

*Lexicoteca: Moderna Enciclopédia Universal*. Lisboa: Círculo de Leitores, 1994. ISBN 972-95979-0-1

[www.yonafriedman.nl](http://www.yonafriedman.nl)

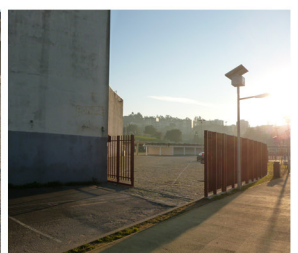
[archigram.westminster.ac.uk](http://archigram.westminster.ac.uk)



## ANEXOS



CAMPO DA FEIRA DE BRAGA







CAMPO DA FEIRA DE GUIMARÃES

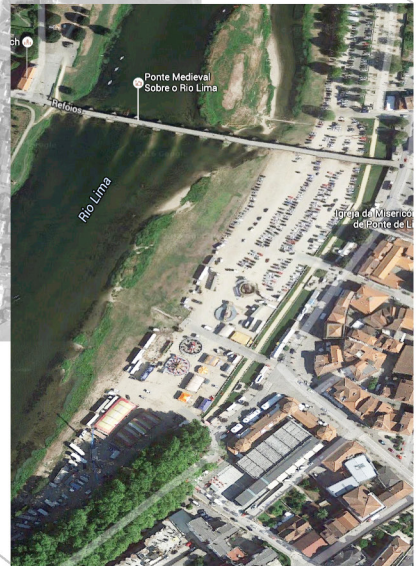












CAMPO DA FEIRA DE PONTE DE LIMA

