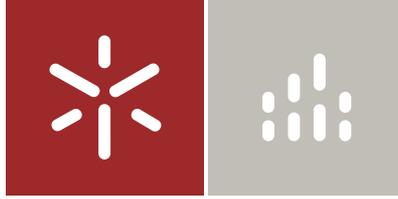


Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Sara Cristina Ramos de Freitas Arquitectura Circense em movimento: a permanência intermitente do
Circo Victor Hugo Cardinali

Sara Cristina Ramos de Freitas

Arquitectura Circense em movimento: a
permanência intermitente do Circo Victor
Hugo Cardinali



Universidade do Minho
Escola de Arquitectura

Sara Cristina Ramos de Freitas

Arquitectura Circense em movimento: a
permanência intermitente do Circo Victor
Hugo Cardinali

Dissertação de Mestrado
Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao
Grau de Mestre em Arquitectura
Cultura Arquitectónica

Trabalho efetuado sob a orientação do
Professor Doutor Francisco Manuel Gomes Costa
Ferreira

DECLARAÇÃO

Nome: Sara Cristina Ramos de Freitas

Endereço electrónico: kisara_6@hotmail.com

Telefone: 932671578

Número do Bilhete de Identidade: 12692008

Orientador(es): Professor Doutor Francisco Manuel Gomes Costa Ferreira

Ano de conclusão: 2017

Designação do Mestrado ou do Ramo de Conhecimento do Doutoramento: Ciclo de Estudos Integrados Conducentes ao
Grau de Mestre em Arquitectura – Cultura Arquitectónica

É AUTORIZADA A REPRODUÇÃO PARCIAL DESTA TESE/TRABALHO (indicar, caso tal seja necessário, nº máximo de páginas, ilustrações, gráficos, etc.), APENAS PARA EFEITOS DE INVESTIGAÇÃO, , MEDIANTE DECLARAÇÃO ESCRITA DO INTERESSADO, QUE A TAL SE COMPROMETE;

Universidade do Minho,

Assinatura: Sara Freitas

RESUMO

A dissertação *Arquitectura Circense em movimento: a permanência intermitente do Circo Victor Hugo Cardinali* consiste numa reflexão sobre o tema do circo, enquanto comunidade que habita lugares diferentes, e que por sua vez, é habitado por um grupo itinerante.

Interpretado como um lugar nómada que percorre o território, o Circo Victor Hugo Cardinali vai ocupando, e deixando, de forma efémera e transitória, os sítios que escolhe para a montagem dos seus acampamentos.

Neste contexto, o Circo segue uma rota, previamente traçada, na qual se abrangem uma série de cidades a percorrer durante o ano da temporada em questão. A instalação desta comunidade circense faz-se de forma sequencial segundo um Ciclo Circense, que repetido de forma sistemática perfaz uma tournée.

Um Ciclo Circense é constituído pela sucessão das etapas *Mover, Chegar, Estar e Partir*. Cada uma destas etapas é abordada sob a forma de capítulo, procurando-se, assim, um fio condutor que esclareça o funcionamento do Circo e o seu estilo de vida.

A cada capítulo, observa-se o Circo a uma escala diferente, sendo que, ao desenvolvimento do trabalho corresponde uma aproximação de escala, partindo da escala territorial, por onde o circo se move, à escala da cidade à qual o Circo chega, até focar nos elementos que o constituem enquanto está montado, habitando o espaço. Por fim, o Circo, enquanto evento, termina, desmonta e parte. Inicia-se um novo ciclo.

ABSTRACT

The thesis *Circus Architecture in motion: the intermittent permanence of the Circus Victor Hugo Cardinali* consists of a reflection on the theme of the circus, as a community that inhabits different places, and that in turn, is inhabited by a traveling group.

Interpreted as a nomadic place that traverses the territory, the Circus Victor Hugo Cardinali goes occupying, and leaving behind, in a ephemeral and transient way, the sites that he chooses to set up his camps.

In this context, the Circus follows a route, previously drawn, which covers a series of cities to go during the year of the season in question. The installation of this circus community is done in a sequential way according to a Circus Cycle, which repeated in a systematic way makes a tour.

A Circus Cycle is constituted by the succession of the stages *To Move, To Arrive, To Be* and *To Leave*. Each one of these stages is approached in the form of a chapter, looking for, thus, a guiding thread that clarifies the operation of the Circus and its way of life.

In each chapter, the Circus is observed on a different scale, and the development of the work corresponds to an approximation of scale, starting from the territorial scale, where the circus moves, to the scale of the city to which the Circus arrives, until focus on the elements that constitute it while it is assembled, inhabiting the space. Finally, the Circus, as an event, ends, dismounts and leaves. A new cycle begins.

ÍNDICE

INTRODUÇÃO	1
Tema.....	3
Enquadramento histórico.....	7
Objecto	13
MOVER CHEGAR ESTAR PARTIR	17
MOVER CHEGAR ESTAR PARTIR	43
Matosinhos.....	59
Viana do Castelo	63
MOVER CHEGAR ESTAR PARTIR	69
Matosinhos.....	77
Viana do Castelo	85
Elementos do Circo VHC.....	93
MOVER CHEGAR ESTAR PARTIR	127
BIBLIOGRAFIA REFERENCIADA.....	133
BIBLIOGRAFIA CONSULTADA.....	141

ÍNDICE DE IMAGENS

Fig. 1. Anfiteatro Astley, Westminster Bridge (1770). [acessível em: https://janeaustensworld.files.wordpress.com/2011/08/astleysamphitheatre_530x419.jpg]

Fig. 2. Circo Victor Hugo Cardinali. Sara Freitas (2017).

Fig. 3. "Conestoga Wagon". [acessível em: <http://s3-us-west-2.amazonaws.com/opa2ap-photos/photos/photos/000/060/726/large/5-oregon-trail-150722.jpg?1469394153> e https://upload.wikimedia.org/wikipedia/en/a/ab/Library_of_Congress%2C_Prints_and_Photos%2C_Conestoga_wagon.jpg]

Fig. 4. Glenn Curtiss "Aerocar" (1919). [acessível em: http://www.coachbuilt.com/bui/c/curtiss/oo1929_Aerocar_2.jpg]

Fig. 5. Vincente Minnelli. Filme "The Long, Long Trailer" (1953). [acessível em: https://4.bp.blogspot.com/-k6uv0RxiljM/WFb1xUtm0oI/AAAAAAAAHgY/ekIgOG_MFWYmamismf0koXab6zIXuBuEACLcB/s1600/10092858656_43988067f1.jpg e <http://www.americanrvcompany.com/assets/images/BlogPhotos/DSCN7338.jpg>]

Fig. 6. Raymond Roussel. "La Villa Nomade" (1926). [acessível em: <http://www.tamabi.ac.jp/idd/shiro/IA/caravan/Travel%20Car.jpg>]

Fig. 7. William Hawley Bowlus. "Bowlus Road Chief" (1934). [acessível em: <https://www.bowlusroadchief.com/about.html>]

Fig. 8. Wally Byam. "Airstream Trailer" (1936). [acessível em: <http://www.bolide.co.uk/2012/06/2012-airstream-an-american-icon/nggallery/page/1>]

Fig. 9. Buckminster Fuller. "Dymaxion Car" (1933). KRAUSSE, Joachim and LICHTENSTEIN, Claude. *Your Private Sky: R. Buckminster Fuller: the art of design science*. Baden: Lars Müller, 1999.

Fig. 10. Buckminster Fuller. "Dymaxion House" (1929). | "Dymaxion Deployment Unit (1940-41). KRAUSSE, Joachim and LICHTENSTEIN, Claude. *Your Private Sky: R. Buckminster Fuller: the art of design science*. Baden: Lars Müller, 1999.

Fig. 11. Buckminster Fuller. "Dymaxion Dwelling Machine" (1946) | Planta interior. BALDWIN, James. *Bucky Works: Buckminster Fuller's ideas for today*. New York: Wiley, 1996.

Fig. 12. Ron Herron. "Walking City" (1964). [acessível em: <http://www.zupi.com.br/walking-city-a-cidade-em-movimento/>]

Fig. 13. Ron Herron e Barry Snowden. "Free Time Node: Trailer Cage" (1967). COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.

Fig. 14. Krzysztof Wodiczko. "Homeless Vehicle Project" (1988-89). [acessível em: <http://people.lib.ucdavis.edu/~davidm/xcpUrbanFeel/ascher.html>]

Fig. 15. Distribuição da ocupação do Circo VHC nas tournées de 2013 e 2014. Sara Freitas (2017).

Fig. 16. Percursos do Mover - itinerários do Circo VHC nas tournées de 2013 (a - início em Leiria ; b - fim em Lisboa) e 2014 (c - início em Torres Vedras ; d - fim em Lisboa). Sara Freitas (2017).

Fig. 17. Cedric Price e Joan Littlewood. "Fun Palace" (1961). SADLER, Simon. *Archigram: architecture without architecture*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2005.

Fig. 18. John Hejduk. "Object/Subject, Riga Project" (1985). [acessível em: <http://socks-studio.com/2013/09/05/john-hejduk-the-riga-project-1987/>].

Fig. 19. Instalação do Circo Victor Hugo Cardinali em Viana do Castelo. Sara Freitas (2017).

Fig. 20. John Hejduk. "Victims" (1984). [acessível em: <http://projectjournal.org/author/project/>].

Fig. 21. Peter Cook, Dennis Crompton e Ron Herron. "Instant City" (1968). COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.

Fig. 22. Localização do sítio da instalação do Circo VHC na cidade de Matosinhos. Sara Freitas (2017).

Fig. 23. Implantação do Parque de Manhufe na envolvente. Sara Freitas (2017).

Fig. 24. Sequência da ocupação do Circo VHC em Matosinhos. Sara Freitas (2017).

Fig. 25. Espaço vazio antes do Circo VHC chegar. Sara Freitas (2017).

Fig. 26. Localização do sítio da instalação do Circo VHC na cidade de Viana do Castelo. Sara Freitas (2017).

Fig. 27. Implantação do terreno baldio na envolvente. Sara Freitas (2017).

Fig. 28. Sequência da ocupação do Circo VHC em Viana. Sara Freitas (2017).

Fig. 29. Espaço vazio antes do Circo VHC chegar. Sara Freitas (2017).

Fig. 30. Peter Cook. "Blow-out Village" (1966). COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.

Fig. 31. Peter Cook. "Plug-in City" (1964-66). COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.

Fig. 32. Peter Cook e Dennis Crompton. "Ideas Circus" (1969). [acessível em: <https://deltingoaltangoblog.files.wordpress.com/2015/11/archigram-20.jpg?w=760> e COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.

Fig. 33. Sequência dos diferentes sítios do Estar do Circo VHC no itinerário da tournée de 2013 (Matosinhos). Sara Freitas (2017).

Fig. 34. Desenho esquemático do espaço intersticial do perímetro do Circo VHC, em Matosinhos. Sara Freitas (2017).

Fig. 35. Desenho esquemático do zoneamento da implantação do Circo VHC, em Matosinhos. Sara Freitas (2017).

Fig. 36. Desenho esquemático da localização dos elementos circenses pelas respectivas áreas, em Matosinhos. Sara Freitas (2017).

Fig. 37. Sequência dos diferentes sítios do Estar do Circo VHC no itinerário da tournée de 2013 (Viana do Castelo). Sara Freitas (2017).

Fig. 38. Desenho esquemático do espaço intersticial do perímetro do Circo VHC, em Viana. Sara Freitas (2017).

Fig. 39. Desenho esquemático do zoneamento da implantação do Circo VHC, em Viana. Sara Freitas (2017).

Fig. 40. Desenho esquemático da localização dos elementos circenses pelas respectivas áreas. Sara Freitas (2017).

Fig. 41. Diagrama explicativo da relação entre os elementos do Circo VHC. As casas aqui nomeadas são os exemplos abordados neste capítulo. Sara Freitas (2017).

Fig. 42. Entrada principal para o público. Sara Freitas (2017).

Fig. 43. Diferentes tipos de alicerce para a montagem das tendas. Sara Freitas (2017).

Fig. 44. Tenda de recepção "O Polvo". Sara Freitas (2017).

Fig. 45. Tenda de recepção rectangular. Sara Freitas (2017).

Fig. 46. Tenda principal "O *Chapiteau*" | Entrada da tenda | Estrutura principal. Sara Freitas (2017).

Fig. 47. Esquema do interior do *Chapiteau*. Sara Freitas (2017).

Fig. 48. Sequência de montagem do *Chapiteau*. Sara Freitas (2017).

Fig. 49. Tendas dos animais. Sara Freitas (2017).

Fig. 50. Diferentes tipos de veículos para diferentes tipos de carga. Sara Freitas (2017).

Fig. 51. Camiões programáticos | Bilheteira (e casa Victor Hugo Jr.) | Bar | Instalações Sanitárias | Camarins. Sara Freitas (2017).

Fig. 52. Camião programático | Bilheteira | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 53. Camião programático | Bar | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 54. Camião programático | Instalações sanitárias | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 55. Camião programático | Camarins | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 56. Buckminster Fuller. "Standard of Living Package" (1948). KRAUSSE, Joachim and LICHTENSTEIN, Claude. *Your Private Sky: R. Buckminster Fuller: the art of design science*. Baden: Lars Müller, 1999.

Fig. 57. Reyner Banham e François Dallegret. "Transportable Standard-of-living Package" (1965). BANHAM, Reyner. "A home is not a house". *Art in America*. New York, 1965, vol.2.

Fig. 58. Arthur James Fenwick. "Fair/circus travellers caravans" (1940-50). [acessível em: <http://www.vintag.es/2012/08/caravans-and-camping-from-1940s-1950s.html>].

Fig. 59. Casa-Permanente | Casa Colombiana. Sara Freitas (2017).

Fig. 60. Casa Colombiana | Organização espacial em movimento | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 61. Casa Colombiana | Organização espacial quando estacionada no dia 10 de fevereiro de 2013 | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 62. Casa Colombiana | Organização espacial quando estacionada no dia 06 de junho de 2013 | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 63. Casa Colombiana | Interior e exterior. Sara Freitas (2017).

Fig. 64. Casa-Permanente | Casa Moisés. Sara Freitas (2017).

Fig. 65. Casa Moisés | Organização espacial em movimento | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 66. Casa Moisés | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 67. Casa Moisés | Vistas do Interior. Sara Freitas (2017).

Fig. 68. Casa-Permanente | Casa Fausto. Sara Freitas (2017).

Fig. 69. Casa Fausto | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 70. Casa Fausto | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 71. Casa Fausto | Pormenores de construção. Sara Freitas (2017).

Fig. 72. Casa-Permanente | Casa Cardinali. Sara Freitas (2017).

Fig. 73. Casa Cardinali | Organização espacial em movimento | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 74. Casa Cardinali | Módulos deslocáveis. Sara Freitas (2017).

Fig. 75. Casa Cardinali | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 76. Casa Cardinali | Vistas do interior. Sara Freitas (2017).

Fig. 77. Casa-Intermitente | Casa Lesley e Carlitos. Sara Freitas (2017).

Fig. 78. Casa Lesley e Carlitos | Organização espacial em movimento | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 79. Casa Lesley e Carlitos | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100. Sara Freitas (2017).

Fig. 80. Casa Lesley e Carlitos | Vistas do interior. Sara Freitas (2017).

INTRODUÇÃO

“Circus is good for you. It is the only spectacle I know that, while you watch it, gives the quality of a truly happy dream.”¹

¹ HEMINGWAY, Ernest. The Circus. Ringling Bros. And Barnum & Bailey Circus Magazine Program, 1953, p. 7.

TEMA

“O mundo do circo é um microcosmo do universo, com a diferença de que o grande universo é de uma realidade tão grandiosa que só podemos dimensioná-la por meio da imaginação e o mundo do circo, no limite circular do picadeiro, é uma ilusão tão pequena e passageira que só podemos percebê-la por meio da emoção.”²

O circo é um acontecimento mágico e surreal, que transforma momentaneamente a nossa realidade numa fantasia. No processo de trabalho de campo, as entradas no *chapiteau* e no picadeiro, proporcionaram uma sensação de nostalgia infantil... os cheiros, as cores, as bancadas vazias que pareciam ainda ecoar risadas e admiração, medos e ansiedade, um misto de sensações e sentimentos de euforia e medo pelos artistas. O mundo do circo sempre me fascinou.

Aquando do processo de escolha de um tema para o desenvolvimento de uma dissertação, o meu interesse pelo circo, e pelo estilo de vida associado a este grupo de pessoas e artistas, revelou-se um argumento válido sobre o qual debater. Assim, e partindo então do argumento “o circo”, procurei abordar o tema partindo de uma investigação mais generalizada sobre o circo enquanto ideia base – segundo o objectivo de explorar alguns dos pontos-chave que surgiriam com a mesma e pelos quais orientaria o desenvolvimento deste trabalho – até à aproximação a um circo em particular – o circo Victor Hugo Cardinali – no qual realizei o trabalho de campo que me permitiu ultrapassar o limite teórico, alcançando assim resultados mais concretos baseados na recolha de dados *in loco*, sejam estes referentes aos elementos estruturais que constituem o cenário circense ou às pessoas que lhe dão vida, que o montam, habitam e desmontam.

Rapidamente, várias questões se manifestam como essenciais para o propósito de descrever, e interpretar, o Circo enquanto arquitectura. Posto isto, palavras-chave como nomadismo, portabilidade, instantâneo ou efémero surgem como ferramentas para a resolução do problema de circunscrever o Circo no âmbito da arquitectura. Se, por um lado, a itinerância circense o define como um grupo nómada, à partida despegado do território, que vive e se desenvolve na sua, tão

² ANDRADE, José Carlos dos Santos. *O espaço cénico circense*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006, p. 87.

característica, mobilidade, por outro, assiste-se ao seu total compromisso para com a comunidade que, apesar de nómada, é o seu lugar e lhes proporciona um sentido de pertença e de identidade inabaláveis.

A dissertação pretende explorar a questão do circo através de uma linguagem arquitectónica na tentativa de o representar enquanto espaço e comunidade, reflectindo sobre os elementos construídos que o compõem e abordando as pessoas que o integram e habitam. Assim, a elaboração de desenhos técnicos, como plantas, é um dos métodos utilizados para transformar este cenário circense numa realidade passível de ser interpretada e compreendida no meio da arquitectura, seja na representação dos elementos construídos – como os diferentes tipos de *casas* ou as diversas tendas – ou dos lugares onde o circo se estabelece e a consequente paisagem onde este se enquadra e que se modifica com a sua presença.

Paralelamente, ao nível do desenvolvimento do texto existe uma preocupação em manter o circo no contexto da arquitectura, recorrendo a comparações ou confrontações com exemplos de exercícios e projectos de arquitectura que colaborem neste objectivo. Então, e assumindo o circo como um combinado de estruturas e unidades “edificadas” que se montam e desmontam uma e outra vez, num movimento contínuo pelo território, o circo funciona como um puzzle e, por isso, podemos abordá-lo como um todo, explorando a forma como se relaciona com o espaço onde se fixa, os espaços criados pelos seus limites e a sua habitabilidade, ou, mais pormenorizadamente, olhando para as peças que o compõem, analisando as unidades sobre rodas que, além de possibilitar o seu transporte, admitem diferentes funções proporcionando habitação, trabalho, estrutura e serviços aos ocupantes circenses. Assim, enquanto um todo, o circo revela-se um grupo heterogéneo itinerante – no que diz respeito tanto aos seus elementos estruturais como às pessoas que o habitam – que se move e ocupa um determinado espaço instantânea e efemeramente, como sucede com algumas das *mobile villages* do grupo inglês Archigram. Se em *Walking City*, o movimento está implicado directamente no objecto, em *Free Time Node: Trailer Cage* a mobilidade é o conceito por detrás das caravanas que ocupam, e constituem, a estrutura idealizada; por outro lado, projectos como *Instant City* e *Blow-out Village* são o reflexo do instantâneo e efémero, características intrinsecamente ligadas à existência do circo. No entanto, quando olhamos mais de perto, podemos dissociar o circo em vários tipos de peças e obtemos um conjunto diversificado de

casas, camiões e tendas, que organizam zonas privadas onde a comunidade se recolhe e habita o espaço temporariamente ocupado, e zonas públicas onde se encontram áreas de serviços como o bar e WC. Da observação dos elementos que compõem o circo surgem várias questões relacionadas com a arquitectura, como a portabilidade ou a permanência das suas *casas* que se caracterizam segundo diferentes tipos de objecto e habitabilidade. Estes conceitos são abordados no seguimento da sua contextualização na arquitectura recorrendo a referências, mais ou menos, recentes, mas actuais no que diz respeito às suas possibilidades enquanto objectos arquitectónicos, como a portabilidade e habitabilidade dos *Airstream Trailers* de Byam e da *Roulotte* de Roussel ou a mobilidade associada à produção em série das unidades móveis de Fuller.

Posto isto, a dissertação desenvolve-se numa sequência textual representativa de um ciclo circense – sendo que, uma tournée resulta dos ciclos consecutivos – correspondente ao percurso vivencial realizado pelo Circo entre o momento em que se dirige para um novo espaço até ao ponto em que o abandona. Escolhida a localidade para a apresentação do espectáculo, o circo inicia o seu movimento e aproxima-se do lugar; na chegada, dá-se a conhecer na envolvente e estabelece-se no terreno que lhe está reservado; montado o acampamento, apropria-se do espaço e habita-o; e, por fim, desmonta-se em peças deixando o espaço para trás nos seus camiões, partindo para mais um ciclo, para mais uma aventura. Esta sequência de acções serve, então, de guião para o desenvolvimento deste trabalho que se divide segundo estas várias etapas, transferindo a lógica de um ciclo circense para uma sequência de capítulos, tais como, *Mover*, *Chegar*, *Estar* e *Partir*. No entanto, apesar de as suas terminologias serem uma consequência directa da organização e planeamento da ocupação circense, os diferentes capítulos abordam distintas características desta ocupação e, por isso, recorrem estrategicamente a diferentes escalas para esse propósito. O *Mover* enquadra o Circo a uma escala territorial e, tendo em conta a sua itinerância, é inserido no contexto do nomadismo e da arquitectura móvel; no *Chegar*, pretende-se uma escala mais aproximada à cidade, ao sítio da instalação e a sua consequente ocupação pela comunidade circense; no capítulo *Estar*, o objectivo é a aproximação à escala do quotidiano circense, desde o habitar ao trabalhar, e por isso, o destaque vai para o espaço ocupado pelas pessoas do circo e para os elementos que o compõem; por fim, o *Partir* é o capítulo que resume a estadia do circense num determinado espaço, a sua escala é mais abrangente e passa pelo desfecho tanto da ocupação, como deste trabalho, em jeito de conclusão.

A arquitetura procurou sempre esclarecer a diversidade de costumes e vivências específicas de cada povo ou lugar e, por isso, este trabalho de investigação pretende explorar e expor o *backstage* desta cultura circense que, e apesar de se revelar uma realidade deveras misteriosa para nós *pategos*³, é a realidade onde vivem e se movem todos os que incorporam esta comunidade, incluindo nós, o público, que por breves momentos fazemos parte deste cenário fantasioso.

³ Nome utilizado pelas *peçoas de circo* para se referirem às pessoas exteriores ao mesmo. NICO, Magda. "(Re) produção da Identidade Circense: Estudo de uma companhia de circo itinerante em Portugal", FCSH-UNL: 2001. *FORUM SOCIOLOGICO*, n.os 15/16 (II Série), 2006, p. 159.

ENQUADRAMENTO HISTÓRICO

O circo tal como o conhecemos é o resultado de um percurso relativamente extenso que teve início no século XVIII.

Desde 1758 que se realizavam em Inglaterra espetáculos ao ar livre, demonstrações a céu aberto nos quais homens militares se exibiam em cima do dorso de um ou mais cavalos, e pelas quais *“caravanas organizavam-se e vinham de longe com o intuito de participar desse evento e, aos poucos, conforme avançava o século XVIII, a exibição equestre transformou-se num acontecimento social imperdível”*⁴.

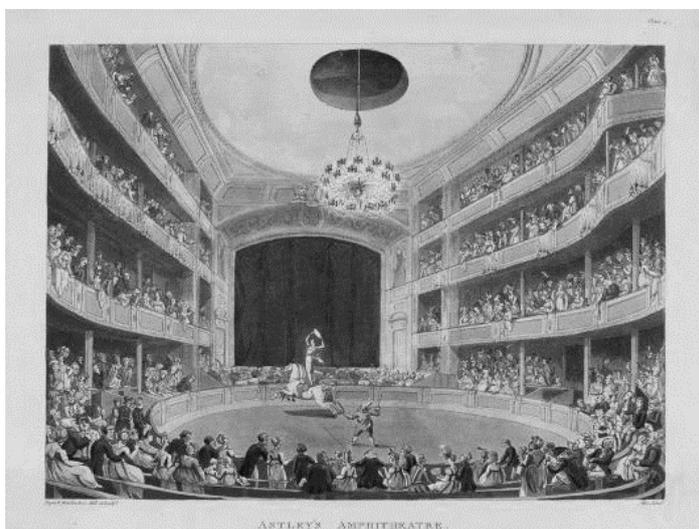


Fig. 1. Anfiteatro Astley, Westminster Bridge (1770).

Em Londres, o oficial da cavalaria inglesa Philip Astley criou o seu circo, o primeiro circo moderno. Astley construiu, em 1770, um edifício em Westminster Bridge – Anfiteatro Astley – e transferiu para esse espaço as exibições dos militares. Tendo sempre o cavalo como tema máximo para os seus espetáculos, foi acrescentando pantomimas, hipodramas e demonstrações acrobáticas feitas pelos seus militares, tornando o seu espetáculo digno de uma arena de 13 metros de

⁴ ANDRADE, José Carlos dos Santos. *O espaço cénico circense*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006, p. 39.

circunferência, em recinto fechado. Nesse momento, o circo passou a ser apresentado a um público amplo ao qual eram cobrados bilhetes de ingresso.

Os primeiros circos eram permanentes e apenas se instalavam nas grandes cidades – sendo que do público-alvo faziam parte os aristocratas e a crescente burguesia pós revolucionária de então – levando Astley a expandir o circo para Paris, onde conhece Antonio Franconi que, mais tarde, se tornaria o primeiro grande empresário e diretor de circo, responsável pela introdução de novos elementos no espetáculo e pela consolidação do mesmo no continente⁵.

No final das guerras napoleónicas, uma grande quantidade de soldados e os seus cavalos ficaram desocupados, o que levou à formação de trupes equestres errantes, com ligação a feiras e à cultura popular, liderados pelos saltimbancos. Nestes grupos ambulantes, o cavalo já não serve só para o espetáculo, mas torna-se também o meio de transporte da companhia, que se torna itinerante. Assim, a união da arte equestre inglesa desenvolvida pelos militares e a arte popular dos saltimbancos deu origem a um tipo de apresentação circense que perpetua até aos nossos dias. Apesar de o cavalo ser ainda um elemento tradicional e importante no espetáculo, a partir do século XIX, este animal perde protagonismo para as acrobacias, para o corpo humano.

“Franconi introduziu no espetáculo de cavalos as habilidades atlético-acrobáticas, o adestramento de pássaros e pombos, o equilíbrio sobre cordas, além de ter sugerido, em 1807, na França, em plena época napoleónica, o termo “circo” para nomear esse novo tipo de espetáculo.”⁶

Uma vez implantado na vida social da Europa, especialmente em França e Inglaterra, o circo moderno foi usado como um instrumento político e, devido ao seu sucesso, rapidamente evoluiu, passando a abranger uma maior variedade de animais e novos números de habilidades.

“O espetáculo circense cumpria, para os românticos, alguns dos principais tópicos de sua luta: abolição da rigidez normativa dos géneros; exaltação do nacionalismo; valorização do espetáculo dos saltimbancos; afirmação de uma imagem de homem que se sobrepõe e vence os limites do

⁵ BOLOGNESI, Mário Fernando. *Palhaços*. São Paulo: UNESP, 2003, p. 32 e 33.

⁶ BOLOGNESI, Mário Fernando. *Palhaços*. São Paulo: UNESP, 2003, p. 36.

passível; adoção do corpo como elemento fundamental de um espetáculo.”⁷ Em pleno século XIX, as regras inflexíveis clássicas e os ímpetus românticos entram em conflito, e os limites entre o trágico e o cômico são anulados. A arte circense passa a trabalhar com dicotomias como “*riso e lágrimas, o corpo e a alma, o homem e a sociedade (...) manifestava predileção pelo risco e pelo impossível, dando asas à sua imaginação, ignorando as barreiras entre o sério e o risível*”⁸. O corpo passa a ser um objecto de interesse e é tratado entre dois opostos: por um lado a perfeição e o *sublime*⁹, características atribuídas ao corpo dos ginastas e acrobatas que arriscam as suas vidas, desafiando as leis da natureza, e que colocam o público num estado de tensão; por outro, o *grotesco*¹⁰ do corpo dos palhaços, que têm como objectivo conquistar o riso dos espectadores através da ridicularização de situações ou improviso cômico, premiando-os uma gargalhada de descontração.

Se, por um lado, esta diversificação ao nível do espetáculo distancia o circo moderno das demonstrações militares realizadas para uma sociedade de aristocratas e nobres, por outro, também o afasta da sua origem aristocrática – onde este se distinguiu pela fixação a um tipo de público, a um anfiteatro e a uma cidade – pelo nomadismo. Esta particularidade do circo moderno, avessa ao sedentarismo da nobreza e tão importante na sua transformação, torna-se uma das características principais do circo como o conhecemos. Foi este o modelo de espetáculo circense que se desenvolveu e perpetua até ao presente, mas a importância que o circo hoje tem na sociedade não é a mesma que um dia levou este espetáculo a espalhar-se por todo o mundo, a todas as classes sociais. Ainda assim, o público é um factor determinante para a existência dos circos, é por ele e para ele que os circos existem.

As companhias circenses podem ser entendidas como grupos nómadas que, tal como acontecia no tempo em que os nómadas se movimentavam pela necessidade de abrigo, comida ou bens, se

⁷ BOLOGNESI, Mário Fernando. *O Circo Civilizado*. In International Congress of the Brazilian Studies Association, 6, Atlanta (EUA), São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 2002, p. 4.

⁸ BOLOGNESI, Mário Fernando. *Palhaços*. São Paulo: UNESP, 2003, p. 44.

⁹ BOLOGNESI, Mário Fernando. *Palhaços*. São Paulo: UNESP, 2003, p. 44.

¹⁰ BOLOGNESI, Mário Fernando. *Palhaços*. São Paulo: UNESP, 2003, p. 44.

movem em busca de um alvo novo, na esperança que as bancadas encham. O deslocamento contínuo de um circo é a sua garantia de sobrevivência.

No entanto, e apesar do seu nomadismo, o circo é uma espécie de círculo fechado ao exterior, um lugar contido em si mesmo, que se movimenta de um sítio para outro como um todo. Podemos dizer, então, que a importância da área escolhida para o estabelecimento do circo, seja numa grande cidade ou uma vila, atribui-se mais às trocas realizadas entre esta e o circo, em detrimento do espaço vazio por si só. O sítio onde o grupo circense monta acampamento perde importância para o lugar recriado pelo circo uma vez montado.

A permanência de um circo num determinado sítio, *“além das relações imediatas com a vizinhança e com a cidade de um modo geral, depende sempre de vários outros fatores tais como condições climáticas, aceitação do espetáculo com o conseqüente retorno de bilheteira”*¹¹; podemos, então, questionar se a comunidade circense não é um lugar permanente que se movimenta por um território, e que tem permanência efêmera nos locais por onde vai passando e espalhando a sua cultura.

Este estilo de vida itinerante expressa-se na arquitetura circense: desde a tenda principal, o *chapiteau*, onde atuam, até ao modo como vivem a itinerância nas suas *casas* sobre rodas. O instinto de sobrevivência tornou o circo uma comunidade móvel, mais do que isso, uma comunidade fechada que vive do e para o circo. O seu isolamento em relação à sociedade onde se insere é também o resultado da sua identidade; são as *pessoas de circo*¹² que fazem o circo – não o espetáculo, mas a O Circo que habitam.

Assim se fez o Circo de Variedades¹³, o mais comum e conhecido por todos, no qual o espetáculo se realiza num espaço circular, o picadeiro, no centro de uma tenda rodeado pela plateia, e que

¹¹ BOLOGNESI, Mário Fernando. *Palhaços*. São Paulo: UNESP, 2003, p. 48.

¹² NICO, Magda. “(Re) produção da Identidade Circense: Estudo de uma companhia de circo itinerante em Portugal”. FCSH-UNL: 2001. FORUM SOCIOLOGICO, n.os 15/16 (II Série), 2006, pp. 157-170

¹³ ANDRADE, José Carlos dos Santos. *O espaço cénico circense*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006, p. 104.

abrange uma diversidade de números artísticos que passam pela tragédia e comédia, o humano e o animal, a força e a subtileza, a classe e o popular.

EM PORTUGAL, o circo “(...) surgiu com maior entusiasmo no século XVIII começando por desenrolar as suas representações em edifícios construídos para esse efeito, alguns deles solidamente edificadas, ou também levantados sob grandes toldos (...)”¹⁴.

Lisboa foi a cidade escolhida para o enraizamento da arte circense, e várias salas tornaram-se o palco para as suas apresentações, como o Teatro do Salitre e o Teatro de São Carlos, durante o século XVIII, e já no século XIX no Teatro do Bairro Alto.

A transição para o circo de variedades foi rápida e mantém-se até hoje, mas a crise económica nos anos 80, do século XX, provocou nas companhias circenses um grande golpe económico; se no resto da Europa esta crise foi “recebida” como um impulso para criar um novo circo, o Circo Contemporâneo, no qual tecnologia, multimédia e novas artes são usados como instrumentos num novo espetáculo – como o *Cirque do Soleil* – que ocupa grandes salas edificadas para grandes espetáculos; em Portugal, foi um ponto de viragem na vida circense, e só os grandes circos, circos tradicionalmente constituídos por *famílias de circo*¹⁵, conseguiram continuar com a mesma categoria com que um dia alegraram as terras portuguesas. É o caso do Circo Victor Hugo Cardinali.

¹⁴ REIS, Luciano. *História do circo*. Santarém: Teatrinho de Santarém, 2001, p. 64.

¹⁵ AFONSO, Joana. *Os circos não existem: família e trabalho no meio circense*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2002, p. 22.

OBJECTO

“Toda a gente sabe o que é o circo. Toda a gente sabe que é uma sucessão de actos combinando os quatro elementos tradicionais, de habilidades humanas, cavalos, palhaços e animais exóticos que tem lugar na grande tenda com uma arena de pavimento em serrim e música estridente.”¹⁶



Fig. 2. Circo Victor Hugo Cardinali.

A companhia circense que se disponibilizou para ser o objeto de estudo deste trabalho foi o grande Circo Victor Hugo Cardinali (Circo VHC). O processo de recolha de informação *in loco* são referentes às temporadas de 2013 e 2014, e desde então, sofreram diversas alterações até à data presente, uma vez que o circo está em constante transformação – a mutabilidade é uma das características que mais se manifesta na comunidade circense. O objetivo do acompanhamento físico do Circo passou pela recolha de informação que possibilitasse a transposição do Circo do plano da teoria para uma representação gráfica, e arquitectónica, uma vez que a informação encontrada acerca do objecto está, quase sempre, relacionada com investigações da sociologia e antropologia. Assim, desenhos de arquitectura rigorosos e esquemáticos, entrevistas, conversas e registos fotográficos são alguns dos instrumentos usados para retratar da melhor forma possível esta realidade circense e, mais objectivamente, este preciso Circo.

¹⁶ BOLTON, Reg, *New Circus: A world survey*, Londres, 1987, p. 6. In DIAS, Rui Tomé Vilaça Capa. *O circo em cada lugar. Um lugar para o Circo.* – Dissertação de Mestrado Integrado, Guimarães: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho, 2013.

O Circo VHC é um circo tradicional, um tipo de circo que se fundamenta na família e na tradição, ou seja, tanto o circo como o espetáculo são dominados pela família de circo que normalmente lhe dá o nome, sendo que ambos evoluem com base no conhecimento que é passado de geração em geração. Neste caso específico, o circo é liderado pela família Cardinali, desde a sua fundação em 1980 pelo artista e empresário Victor Hugo Cardinali, descendente de uma família circense e cujos valores e estilo de vida se estendem aos seus filhos e netos – em especial o filho Victor Hugo Jr. que desempenha um papel fundamental na sua organização e continuidade.

Posto isto, e apesar de o circo estar comumente associado a uma imagem lúdica e representativa de um mundo díspar e fascinante para o comum *patego*, o Circo VHC é, também, uma empresa composta por um grande grupo de trabalhadores, hierarquicamente distribuído: o empresário e a sua família (os Cardinali), os artistas contratados e suas respectivas famílias, e, finalmente, os empregados, normalmente pessoas contratadas pelo circo mas exteriores ao meio circense.

Paralelamente, a companhia circense é composta por um diversificado conjunto de elementos que, quando montados em simultâneo, transformam um terreno despido de vida num ambiente lúdico cheio de cor, luzes e música. Assim, num acampamento do Circo VHC podemos observar os diversos volumes de tendas (o *chapiteau*, o *polvo* e outra tenda de recepção ao público e ainda as tendas dos animais) e vários tipos de veículos (de transporte de cargas, camiões programáticos e as *casas*).

A descrição dos elementos constituintes do circo, desde as estruturas até às pessoas e animais, referem-se a uma temporada específica e, por isso, estão sempre sujeitas a sofrer alterações, sendo que o próprio circo vive desta permanente mudança. Este fenómeno “(...) *decorre prioritariamente da mutabilidade que permeia a vida circense. Ou seja, naquele momento era assim; hoje, pode ser que o espaço descrito seja outro, uma vez que, no circo, nada é permanente. A mobilidade e a transformação estendem-se a todos os seus domínios*”¹⁷. Desde a sua breve estadia num lugar temporário, ao espetáculo em si e até aos artistas que o compõem, os elementos que constituem o circo são dotados de uma característica efemeridade. As tendas montam-se e desmontam-se, as caravanas são, simultaneamente, meios de transporte e habitações, até as relações entre os

¹⁷ BOLOGNESI, Mário Fernando. *Palhaços*. São Paulo: UNESP, 2003, p. 20 e 21.

artistas e destes com o Circo, uma vez que ao fim de um ano de contrato estão sujeitos à possibilidade de procurar uma nova companhia onde viver e trabalhar.

Mas, se o Circo VHC é efémero enquanto acontecimento nómada, esta particularidade é reconsiderada pela sua repetição pois *“no movimento, o conceito de permanência está na repetição, na recriação de uma mesma ordem espacial em cada nova localização”*¹⁸. O circo pode, então, entender-se como um acontecimento eterno quando pensado numa manifestação repetível no nosso quotidiano e, por consequência, a sua efemeridade não o impede de ser um lugar contido em si mesmo, permanente e autónomo.

¹⁸ ECHAVARRIA, Pilar. *Arquitectura Portátil – envolventes imprevisíveis*. Barcelona: Links, 2008, p. 17.

“The enthusiasm for the ephemeral and nomadic, the fascination with incessant departures, will supplant the earlier sense of rootedness in the home, the traditional attachment to the place of birth. What do human beings want? Shelter. No matter where it is.”¹⁹

¹⁹ LEFEBVRE, Henri. *The Urban Revolution*. London: University of Minnesota Press, [1970] 2003, p. 95.

A itinerância circense, enquanto modo de vida, remete-nos para o início da civilização, onde o nomadismo e a procura incessante por alimento, abrigo e proteção era uma necessidade constante e obrigatória, sendo o movimento um factor importante na evolução da raça enquanto comunidade. O mover permanente, ou cíclico, resultante da procura indispensável pelas melhores condições possíveis de vida, transforma-se numa mais-valia para a subsistência da espécie humana: a adopção de um estilo de vida transitório, encorajado pela necessidade da obtenção de bens essenciais permitiu à humanidade disseminar-se pelo território, formando-se diferentes grupos de cultura nómada.

Acompanhando a evolução do Homem, a arquitectura, também primitivamente evoluída, era um dos artefactos que possibilitava a sua sobrevivência. A questão do abrigo foi sempre de uma extrema importância na continuidade existencial de uma comunidade nómada, estando esta dependente das suas capacidades manuais e habilidade para se deslocarem de território em território, sazonalmente ou segundo ciclos de agricultura e caça.

Segundo Kronenburg, *“a arquitectura pré-histórica era geralmente funcional e pessoal, e revelou-se efémera”*²⁰. Os seus abrigos, inicialmente com origem nos recursos naturais disponíveis, como uma caverna ou uma árvore, começaram a tornar-se também eles móveis, simples e lógicos, de fácil montagem e desmontagem, recorrendo a materiais recolhidos no meio ambiente em que se encontravam para a sua construção (incluindo animais), sendo que, montados ou desmontados podiam ser transportados pelo próprio homem ou por animais de grande porte, como cavalos ou bois. Estes animais revelaram-se elementos insubstituíveis para o deslocamento das comunidades nómadas, antes e depois da incorporação da roda nos objetos construídos para efeitos de transporte, sendo que *“os veículos de rodas não foram inventados até depois de 4000 a.C.”*²¹.

A inclusão da roda nos meios de transporte foi um passo indispensável na continuação do nomadismo, e na aproximação do que hoje significa para a sociedade. Desenhava-se assim, um

²⁰ KRONENBURG, Robert. *Houses in motion: the genesis, history and development of portable building*. Great Britain: Wiley Academy, [1995] 2002, p. 17.

²¹ DAVID, W. Anthony. *The horse, the wheel and the language: how Bronze-Age Riders from the euroasia Steppes shaped the modern world*. United Kingdom: Princeton University Press, 2007, p. 63.

novo mecanismo que permitia a mobilidade de toda uma comunidade nómada: os seus pertences, os seus abrigos, a sua identidade.

No que diz respeito ao abrigo e movimento, a tenda enquanto objecto genérico, – desde o “*Tipi dos Índios do Norte da América, a estrutura de Tenda dos nómadas do deserto, baseada principalmente no Norte de África e o Yurt da Ásia*”²² – e apesar da sua “*origem tão antiga como o nomadismo e uma história recente menos importante, mas paralela à dos objectos da cultura sedentária*”²³, prevalece, ainda nos dias de hoje, como um símbolo de liberdade no que diz respeito ao habitar e ocupar provisoriamente um espaço.

A solução de incorporar o abrigo no meio de transporte é, ainda assim, bastante recente e resulta de um processo evolutivo demorado. No século XVII, surgem as primeiras tentativas de complementar o transporte com a possibilidade de dormir durante o movimento, como as carruagens de dormir em viagem: “*(...) era conhecido que o Cardeal Richelieu tinha uma liteira de cavalos que continha um quarto/estúdio, e que a carruagem do Napoleão continha instalações para cozinhar, comer, descansar e trabalhar (...)*”²⁴. Apesar de longe do conceito de viver plenamente em movimento, a vontade de o indivíduo se mover com alguma qualidade e conforto torna-se evidente.

No início do século XIX, em Inglaterra, surgem as primeiras caravanas reservadas maioritariamente aos “*operadores do espetáculo itinerante do zoológico [sendo que] os animais estavam contidos em jaulas itinerantes que formavam os seus lugares de habitação e, em simultâneo, de exibição, e os tratadores, que originalmente se alojavam onde pudessem enquanto em tournée, desenvolveram habitações móveis simples como alternativa mais barata, mais segura e mais confortável*”²⁵.

Paralelamente, na América do Norte os colonizadores serviam-se do *Conestoga wagon*²⁶, uma

²² KRONENBURG, Robert. *Houses in motion: the genesis, history and development of portable building*. Chichester: Wiley Academy, [1995] 2002, p. 18.

²³ MANZINI, Ezio. *A matéria da invenção*. Lisboa: Centro Português de Design, 1993, p. 121.

²⁴ KRONENBURG, Robert. *Houses in motion: the genesis, history and development of portable building*. Chichester: Wiley Academy, [1995] 2002, p. 26.

²⁵ KRONENBURG, Robert. *Houses in motion: the genesis, history and development of portable building*. Chichester: Wiley Academy, [1995] 2002, p. 26.

²⁶ SIEGAL, Jennifer. *Mobile: the art of portable architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 2002, p. 20.

carruagem sobre rodas, coberta por uma lona e puxada por animais de grande porte, utilizada, maioritariamente, como meio de transporte de bens e alimentos. Com o aproximar do século XX, *“the covered wagon”* acabou por ser transformado e dotado de acessórios primários e necessários à adaptação para uma modesta habitação, em simultâneo à sua função de transporte, tornando-se num importante símbolo da liberdade e mobilidade americana enquanto inspiração, ou influência, no desenvolvimento de diversas propostas que pretendem dar continuidade a este *“sonho de ser capaz de empacotar tudo no vagão e recomeçar do zero”*²⁷.

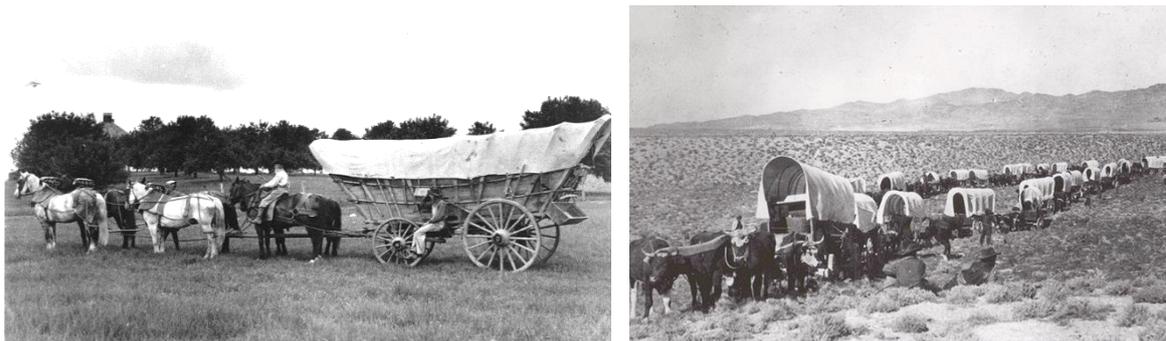


Fig. 3. “Conestoga Wagon”.

No início do século XX o desenvolvimento tecnológico ao nível dos meios de transporte e de comunicação, e até no que diz respeito aos novos materiais usados na construção, impulsionaram as mais variadas áreas das ciências e da arte a novas invenções e descobertas tendo como objectivo uma maior qualidade de vida ao nível do indivíduo e também a nível social e colectivo.

O automóvel, cada vez mais parte integrante da vida do homem enquanto propriedade, associado à clara evolução das novas máquinas que, além de facilitarem a vida doméstica libertam a família da casa e lhes possibilitam uma nova autonomia, permitiu um imaginário de liberdade que já vinha sendo desenhado pelos meios frágeis e de mobilidade condicionada que caracterizavam os métodos de transporte usados até então. O desenvolvimento de elementos construtivos à base de fibras ultraleves utilizados em substituição do aço e madeira, passíveis de transporte por acoplação por exemplo, encorajou o transporte de famílias e os seus pertences, sendo que o aumento da

²⁷ SIEGAL, Jennifer. *Mobile: the art of portable architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 2002, p. 20.

capacidade de carga máxima, a melhor autonomia em maquinaria e eletrodomésticos, e as maiores distâncias e velocidades atingidas, transmitiram um maior sentido de bem-estar e segurança.

Manifesta-se assim, uma mudança paradigmática no estilo de vida da sociedade de então, na qual novas questões sociais, como a comodidade, a redução das horas de trabalho e as férias em família, influenciam as condições de vida no que diz respeito à relação familiar, de trabalho e lazer. Nos anos 20, o recurso mais frequente ao automóvel, aliado à vontade de deixar a casa, fixa e enraizada, e de descobrir novos domínios e territórios, leva à exploração da hipótese de um indivíduo se tornar uma espécie de nómada contemporâneo capaz de carregar a “*casa às costas*”²⁸. Nos EUA, país com grande tradição na prática do campismo, o jornal “*New York Times* estimou que dos 10,8 milhões de carros na estrada em 1922, aproximadamente 5 milhões seriam usados para acampar”²⁹; paralelamente, ainda na década de 1920, o povo americano beneficiou de novas medidas aplicadas ao trabalho, uma vez que “*o horário de trabalho tinha sido suficientemente reduzido e as férias anuais tornaram-se geralmente estabelecidas, de modo que as famílias pudessem fazer viagens de fim-de-semana e férias juntos*”³⁰ e, portanto, a possibilidade de mover parte da sua “*casa*” de forma incorporada no meio de transporte, juntamente com a família, torna-se um objectivo muito desejado e procurado. Nesta perspectiva, o automóvel deixa, então, de ser visto apenas como um meio de transporte acoplado a um conjunto de peças que formam um abrigo, mas antes, ele mesmo se torna numa espécie de abrigo habitável, transportável e com uma autonomia elevada. Surge assim a ideia do *trailer* americano, também reconhecido como *roulotte* ou *caravana*.

²⁸ SIEGAL, Jennifer. *Mobile: the art of portable architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 2002, p. 11.

²⁹ WALLIS, Allan D.. *Wheel Estate: Rise and Decline of Mobile Homes*. New York: Oxford University Press, 1997, p. 33.

³⁰ WALLIS, Allan D.. *Wheel Estate: Rise and Decline of Mobile Homes*. New York: Oxford University Press, 1997, p. 35.

Assim, e partindo deste contexto de transformação social, vários protótipos de *trailers* começam a aparecer em revistas relacionadas com a indústria automóvel, viagens ou as artes; são propostos desenhos de vários autores relacionados com diferentes áreas, por exemplo arquitetura, *design*, engenharia ou aviação, sendo que alguns nunca saem do papel, e mesmo dos que se executam poucos se afirmam e vingam neste mercado competitivo e exigente.



Fig. 4. Glenn Curtiss "Aerocar" (1919).

O *Aerocar*, desenhado e construído em 1919 pelo pioneiro de aviação Glenn Curtiss, surge descrito na primeira edição da revista *Automobile and Trailer Travel*, em 1936, como sendo “tão elegante como um iate e lindamente aerodinâmico. Dentro havia quatro berços do tipo Pullman, uma galeria impecável e uma dianteira tipo cockpit observatório de um avião com um telhado de vidro. Havia roupeiros e água corrente e um telefone para o carro à frente”³¹. Este projecto, ao qual Curtiss se refere como uma espécie de *motorized Gypsy van or motor bungalow*³², foi licenciado para fins de produção comercial apenas no final dos anos 20 mas, apesar da sua imagem aerodinâmica, o seu sucesso foi limitado e, por isso, deixou de ser comercializado no fim da década de 1930. Ainda assim, a ideia contida neste objecto “incorporava uma nova síntese entre o ideal de acampar enquanto uma actividade rústica e natural e a visão romântica da tecnologia conduzindo a

³¹ “Automobile and Trailer Travel”, 1:1 (Jan.-Feb. 1936), p. 26 IN WALLIS, Allan D.. *Wheel Estate: Rise and Decline of Mobile Homes*. New York: Oxford University Press, 1997, p. 32.

³² WALLIS, Allan D.. *Wheel Estate: Rise and Decline of Mobile Homes*. New York: Oxford University Press, 1997, p. 32.

humanidade para um futuro confortável mas de aventura”³³ e elevava as expectativas sobre a possível mobilidade do Homem numa época que ultrapassava, então, as dificuldades próprias de um período pós guerra.



Fig. 5. Vincente Minnelli. Filme "The Long, Long Trailer" (1953).

Logo, o trailer “que emergiu num período de prosperidade nacional, evoluiu para uma indústria durante as profundezas da Grande Depressão. Desenvolveu-se a partir de uma curiosidade para uma moda, e finalmente para um movimento nacional que não podia mais ser ignorado ou dispensado”³⁴. Enquanto reflexo da mobilidade ambicionada, transformou-se num tema de interesse para se desenvolverem experimentações e teorias, sustentadas pelos avanços de novas tecnologias e novos materiais, durante todo o século XX. Desde servir de argumento na produção cinematográfica – por exemplo, no filme *The Long, Long Trailer* (1953) de Vincente Minnelli (1903-1986) onde o tema é exposto com ironia e comédia – ou de inspiração a experiências concretas e utópicas nas mais variadas áreas como arquitectura, *design* ou mecânica – que reflectem sobre a relação entre o indivíduo e este novo espaço doméstico móvel e o tipo de relação que este objecto pode, ou não, criar com o lugar onde pousa temporariamente – o *trailer* e toda a sua envolvente, estão na base do desenvolvimento de ensaios como a *roulotte* de Raymond Roussel, as unidades móveis de Buckminster Fuller, as *caravanas* de Wally Byam ou as *mobile villages* do Archigram na década de 1960.

³³ WALLIS, Allan D.. *Wheel Estate: Rise and Decline of Mobile Homes*. New York: Oxford University Press, 1997, p. 32.

³⁴ WALLIS, Allan D.. *Wheel Estate: Rise and Decline of Mobile Homes*. New York: Oxford University Press, 1997, p. 68.

*“As décadas 20/30 abraçaram um imaginário de mobilidade incrementando os meios de circulação (...), [mas] a mobilidade nas sociedades modernas perseguiu um nomadismo, não tanto assente em questões de racionalidade ou pragmatismo, mas antes acumulando um desejo de descoberta de um outro território.”*³⁵

La Villa Nomade de Raymond Roussel, escritor francês “inovador em matéria de turismo como o é ousadamente em literatura”³⁶, exposta em 1926 no *Salão do Automóvel* e publicada em *L’illustration e Revue du Touring Club de France* desse mesmo ano³⁷, preconiza o sentido de independência intrínseco ao *trailer* e, conseqüentemente, o desejo insaciável de liberdade, possibilitando ao seu habitante um tipo de vida nómada, confortável e emocionante. Roussel desenha a sua *vivenda nómada* na tentativa de incorporar no mesmo objecto a possibilidade de se movimentar no território, um espaço capaz de oferecer habitabilidade, luxo, o bem-estar da sua “própria casa” enquanto lar, e uma nova paisagem a cada noite.

A *roulotte*, forma como o autor modestamente a menciona, é um “automóvel gigante, de 9m por 2,30m, que compreendia, por uma série de engenhosas disposições, um salão, um escritório, um quarto de dormir, uma casa de banho e até um verdadeiro dormitóriozinho para o pessoal, composto por três homens: dois choferes e um criado”³⁸. O interior da *vivenda nómada*, dotado de uma flexibilidade inovadora – e equipado com mobiliário Maple que, por sua vez, foi idealizado de maneira a satisfazer as várias necessidades e funções de uma habitação – é passível de sofrer transformações ao nível do layout da disposição e organização das comodidades, literalmente, da noite para o dia, uma vez que “o quarto de dormir se transforma, durante o dia, em salão ou escritório, alternadamente, e que a parte dianteira do carro se torna, para o acampamento da noite, através de *couchettes* rebatíveis, num quartinho onde três homens cabem à vontade, dispondo

³⁵ BANDEIRA, Pedro. “Veículos ao acaso”, *IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/Outubro, 2001, p. 6.

³⁶ DUBOY, Philippe. “Turismo Precursor: a *vivenda nómada* de Raymond Roussel”, *IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/Outubro, 2001, p. 83.

³⁷ DUBOY, Philippe. “Turismo Precursor: a *vivenda nómada* de Raymond Roussel”, *IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/Outubro, 2001, p. 87.

³⁸ DUBOY, Philippe. “Turismo Precursor: a *vivenda nómada* de Raymond Roussel”, *IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/Outubro, 2001, p. 83.

mesmo de um lavatório”³⁹. Este espaço era desenhado por uma “dupla membrana que deixa entre si um vazio de alguns centímetros”⁴⁰ criando um género de vácuo que promovia uma maior eficiência ao nível térmico e, por isso, incrementava o grau de conforto dos vários compartimentos da casa.

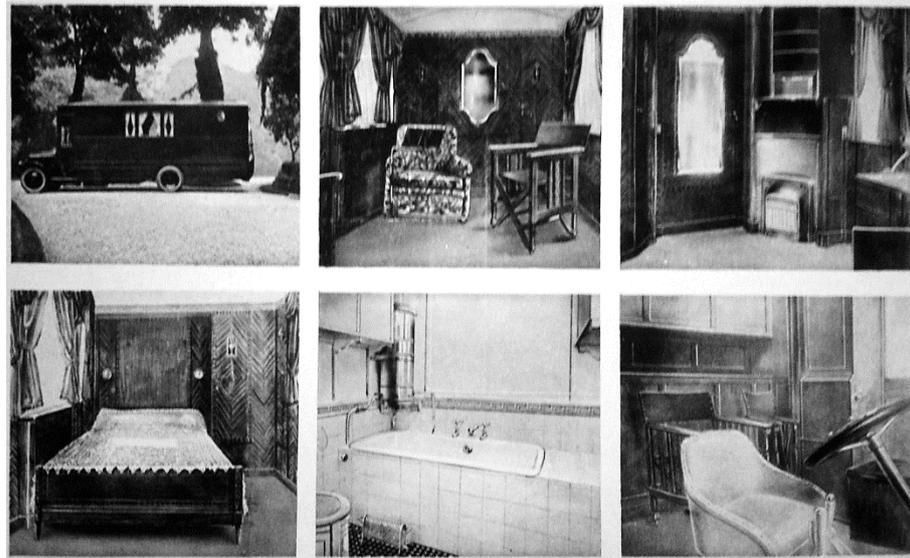


Fig. 6. Raymond Roussel. "La Villa Nomade" (1926).

Roussel concebe, assim, um ambiente *hermético* para esta *máquina de habitar*⁴¹, eficientemente equipada para proporcionar as necessidades mais básicas – como “*banhos, sol, água quente, água fria, temperatura controlada, conservação dos alimentos, higiene*”⁴² – aos seus ocupantes. Por outro lado, oferece-lhes liberdade, mobilidade, autonomia e a segurança de um lar, permitindo aos seus habitantes a possibilidade de habitar em movimento – ou será o movimento enquanto habitam? – contudo, sem experienciarem uma mudança radical de ambiente, hábitos e comodidades comparando a sua habitação comum e esta nova casa nómada.

³⁹ DUBOY, Philippe. “Turismo Precursor: a vivenda nómada de Raymond Roussel”, *IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/Outubro, 2001, p. 83.

⁴⁰ DUBOY, Philippe. “Turismo Precursor: a vivenda nómada de Raymond Roussel”, *IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/Outubro, 2001, p. 89.

⁴¹ LE CORBUSIER. *Toward an architecture*. Los Angeles: Getty Publications, 2007, p. 151.

⁴² LE CORBUSIER. *Toward an architecture*. Los Angeles: Getty Publications, 2007, p. 151.

Este projecto foi precursor de um tipo de *campismo integral*, no qual os viajantes transportam a sua casa num veículo motorizado e “o Sr. Raymond Roussel abriu ao grande turismo uma nova via [onde harmoniza] duas tendências mestras da época: a paixão pelo movimento, uma reminiscência do espírito de aventura, e o amor pelo conforto”⁴³.

No seguimento deste ideal da mobilidade, também o *Airstream Trailer* de Wally Byam, desenvolvido em 1936, é um ponto importante na história evolutiva deste novo espaço doméstico móvel. Partindo da ideia geral de um *trailer*, muito em voga na “sua” América dos anos 30, Byam, inventor americano, fundou em 1935 a *Airstream Trailer Co*⁴⁴.



Fig. 7. William Hawley Bowlus. "Bowlus Road Chief" (1934).

Paralelamente aos trabalhos de Byam, o experiente engenheiro aeronáutico William Hawley Bowlus projectava o *Bowlus Road Chief*⁴⁵ sendo que, durante a década de 20, idealizou “um aerodinâmico monocoque rebitado em alumínio aplicando habilmente os princípios comprovados de design de aeronaves para a arte da construção trailer”⁴⁶, mas somente em 1934 viria a ser efectivamente construído o seu primeiro exemplar. No entanto, este protótipo não foi muito bem recebido pelo público, pois apesar da sua forma aerodinâmica em alumínio polido com “melhor resistência geral à flexão e vibração, melhorando tanto a capacidade de quilometragem quanto a

⁴³ DUBOY, Philippe. “Turismo Precursor: a vivenda nómada de Raymond Roussel”, IN *SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/Outubro, 2001, p. 83.

⁴⁴ KRONENBURG, Robert. *Houses in motion: the genesis, history and development of portable building*. Great Britain: Wiley Academy, [1995] 2002, p.81.

⁴⁵ <http://www.bowlusroadchief.com/about.html>

⁴⁶ WITZEL, Michael Karl. *Route 66 Remembered*. USA: Voyageur Press, 2003, p. 146.

*aptidão de reboque*⁴⁷, uma das suas características de *design* não convenceu – “a porta de entrada estava posicionada na frente do equipamento, logo acima do acessório de reboque”⁴⁸.

Assumindo o volume de Bowlus, Byam desloca a entrada para a lateral do *monocoque* e apresenta o futuro ícone da mobilidade americana, já em 1936, como o *Airstream Clipper*, publicitando-o como um reboque “que deveria mover-se como uma corrente de ar, ser leve o suficiente para ser rebocado por um carro e criar acomodações de primeira-classe em qualquer lugar”⁴⁹ no qual pudesse pousar. Durante décadas, e até à data presente, o *Airstream* – que sofreu inúmeras transformações ao nível da evolução do *design*, quer ao nível das medidas mediante a capacidade de ocupação, quer seja no *layout* das comodidades no interior – é entendido como um símbolo de liberdade, que ultrapassou períodos de crises sócio-económicas e sobreviveu a guerras, para proporcionar a mobilidade e conforto necessários a quem parte à descoberta pelo território.

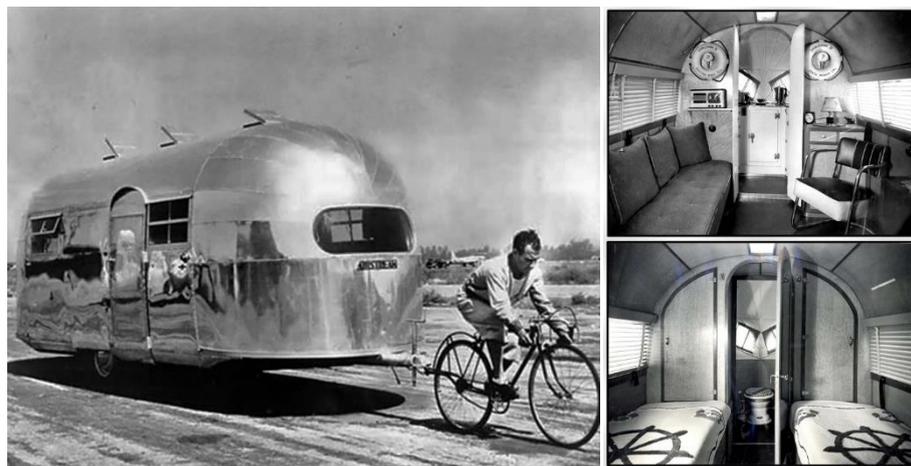


Fig. 8. Wally Byam. "Airstream Trailer" (1936).

A imagem desta *casa/trailer* traduz o desejo e a necessidade dos americanos de se moverem no espaço e no tempo. Por um lado, as suas formas arredondadas e voluptuosas pretendem quebrar as barreiras da velocidade, uma vez que o objecto apresenta menos atrito ao mover-se e, por isso, menos resistência ao vento; por outro, o seu aspecto aerodinâmico e *high-tech* provoca e atrai o olhar de uma sociedade de consumo, que se revê na sua aparência e ideologia, ao mesmo tempo

⁴⁷ WITZEL, Michael Karl. *Route 66 Remembered*. USA: Voyageur Press, 2003, p. 146.

⁴⁸ WITZEL, Michael Karl. *Route 66 Remembered*. USA: Voyageur Press, 2003, p. 146.

⁴⁹ <https://www.airstream.com/history/>

que assiste à alteração das suas leis de trabalho e férias com consequente aumento do tempo de lazer. A sua *casca* não sofre alterações de volumetria, facilitando a sua instalação no lugar escolhido para parar, apropriando-se do mesmo por um período mais ou menos breve, tal como acontecia com os elementos arquétipos dos nómadas de outros tempos, sejam as tendas, os tipis ou os abrigos de bambu.⁵⁰ Mas, por outro lado, “o contexto da localização do trailer muda; e em particular no caso do trailer Airstream, a superfície reflete a nova localização na sua pele polida – um espelhamento que alude ao potencial transformador, fisicamente e metafisicamente, entre o novo local e o ocupante deslocado”⁵¹.

Relativamente ao espaço habitacional, o seu interior organizava-se numa sequência de pequenos espaços, sendo que cada “cada centímetro de um Airstream tem uma função”⁵²: área para cozinha, espaço de estar diurno que, por sua vez, se transforma num quarto para quatro camas à noite e uma instalação sanitária. A caravana é ainda dotada de um sistema de ventilação de ar, possui um depósito de água e um sistema de comunicação via satélite.⁵³

O *Airstream* de Byam afasta-se da *roulotte* de Roussel num ponto importante no que diz respeito à sua independência e autonomia: o factor auto. Embora ambos os exemplos se apresentem como casas sobre rodas, Roussel desenhou uma habitação integrada num veículo automóvel, enquanto Byam, desenvolveu um *trailer* com características que lhe permitem acoplar a um veículo capaz de o mover, seja um carro ou uma bicicleta. Ou seja, na *roulotte* a mobilidade é parte integrante e permanente da sua existência, está incorporada na sua estrutura e confere-lhe uma auto-suficiência enquanto espaço doméstico auto móvel, atenuando-se ainda a dicotomia habitação e veículo; por sua vez, no *trailer* de Byam, a mobilidade é provisória, uma vez que lhe é atribuída a capacidade de se mover no momento em que se liga a um veículo, tornando-se dependente do mesmo e definindo-se como espaço doméstico transportável.

⁵⁰ HAILEY, Charlie. *Campsite: architectures of duration and place*. USA: LSU Press, 2008, p. 28.

⁵¹ HAILEY, Charlie. *Campsite: architectures of duration and place*. USA: LSU Press, 2008, p. 28.

⁵² <https://www.airstream.com/history/>

⁵³ MONTEIRO, Pedro. *Unidade Mínima: casa, equipamento, sistemas*. Tese de Mestrado (policopiada). Porto: FAUP, 1998, p. 116.

Esta situação verifica-se no Circo VHC, no que respeito diz à mobilidade e autonomia, das *casas* que ocupam esta comunidade. As *casas* do circo VHC são independentes da parte motorizada do veículo e, neste contexto, assemelham-se ao *trailer* de Byam, no sentido em que estão sujeitos à mobilidade de um elemento externo, funcionando como um reboque atrelado a um motor, que pode ser deixado para trás a qualquer momento.

Analisando a história que imediatamente antecede estes projectos, pode observar-se que a vontade de aproximar o espaço doméstico e a mobilidade do carro – numa espécie de relação de simbiose – era uma necessidade emergente para alcançar a ambicionada mobilidade em detrimento da produção arquitetónica fixa, enraizada e perene, e já em 1923, Le Corbusier afirmava que “(...) a casa não será mais essa coisa espessa que pretende desafiar os séculos e que é o objecto opulento através do qual se manifesta riqueza, ela será antes um utensílio. A casa não será mais uma entidade arcaica, pesadamente enraizada no solo (...)”⁵⁴. Na companhia circense VHC, as casas são, além da representação de um lar, um utensílio para a continuada mobilidade; é a ferramenta da qual se servem para atingir um nível de conforto na sua itinerância.

No período pós Primeira Guerra Mundial, o interesse pela indústria automóvel por parte dos arquitectos é flagrante e, desde o desenvolvimento dos materiais usados na guerra, o deslumbramento pela estética da máquina e a liberdade associada a este novo ícone, vários foram os motivos que levaram ao desenvolvimento de *designs* e estruturas enquanto tentativas de trazer o elemento automóvel para o dia-a-dia da arquitectura, conseqüentes da relação mais ou menos directa entre o carro/máquina e o espaço doméstico. Em 1921, Le Corbusier projectava a *Maison Citrohan*, uma casa *purista*, funcional e automatizada – “uma casa como um carro”⁵⁵ – desenhada como uma máquina, passível de ser produzida em massa e cujo nome é referência directa ao seu *Minimum Citroën*⁵⁶. O conceito de pré-fabricação é um dos fundamentos da concepção da *Maison Citrohan* por parte de Corbusier, uma vez que idealizava uma arquitectura mais próxima da estandardização, sendo que já defendia, nas suas páginas de *Vers une Architecture*, que era “(...)

⁵⁴ LE CORBUSIER. *Toward an architecture*. Los Angeles: Getty Publications, [1923] 2007, p. 259.

⁵⁵ BANHAM, Reyner. *Theory and design in the first machine age*. Oxford: Architectural press, 2001, p. 221.

⁵⁶ COLOMINA, Beatriz. “Unbreathed Air 1956”, in SMITHSON, Alison Margaret. *Alison and Peter Smithson: from the house of the future to a house of today*. Rotterdam: 010 Publishers, 2004, p. 35.

*preciso criar um estado de espírito da série: um estado de espírito de construir casas em série, um estado de espírito de habitar casas em série, um estado de espírito de conceber casas em série*⁵⁷.

No Circo, este discurso é perceptível em todos os seus elementos. Desde as suas *casas* mecânicas e estandardizadas, às tendas resultantes da agregação sequencial de prumos, cabos e lonas, as partes constituintes do Circo VHC são de um modo geral “*produtos industriais, produzidos em massa, de baixo-custo e descartáveis*”⁵⁸ e, portanto, como o Archigram defendia, são *descartáveis* e pensados para a *obsolescência*⁵⁹. Contrariamente à arquitectura tradicional e perene, enraizada no terreno – tanto quanto no nosso quotidiano –, a arquitectura circense é uma arquitectura que se apoia na portabilidade e mobilidade dos seus objectos, que potencia a sua montagem imediata e que permite que os mesmos objectos possam ser substituídos na íntegra ou parcialmente.

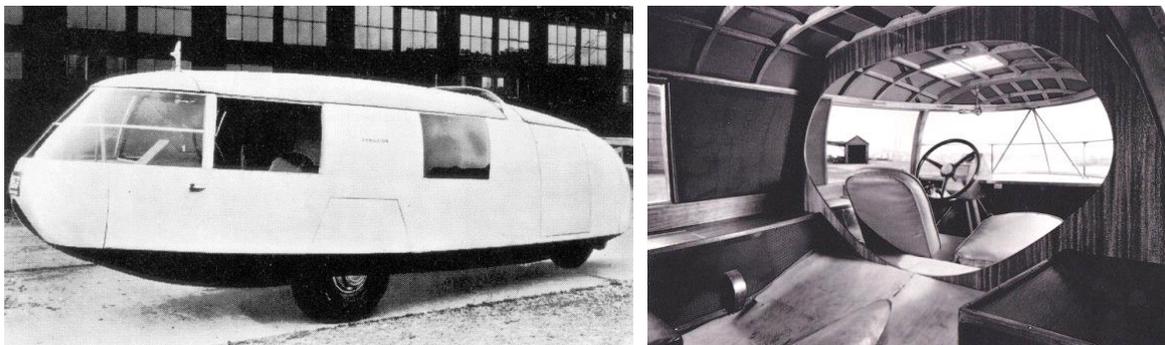


Fig. 9. Buckminster Fuller. "Dymaxion Car" (1933).

Em 1933, Buckminster Fuller, sempre focado na busca da mobilidade associando-a à produção industrial em série, constrói o seu primeiro *Dymaxion Car*, uma espécie de pequeno dirigível sobre três rodas, de pele prateada em alumínio, conformando um espaço equipado para se sentarem até 11 pessoas ou preparado para se transformar numa cama *queen-size*.

⁵⁷ LE CORBUSIER. *Toward an architecture*. Los Angeles: Getty Publications, [1923] 2007, p. 254.

⁵⁸ JACKSON, John Brinckerhoff. *A Sense of Place, a Sense of Time*. New Haven: Yale University Press, cop. 1994, p. 60.

⁵⁹ COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 16.

Fuller atribui uma importância extraordinária ao automóvel, defendendo a ideia de que por estarmos *“condicionados a pensar a casa como estática, não conseguimos perceber que o automóvel é tanto uma parte da casa, como o é o acrescento de um anexo de madeira”*⁶⁰.

Assim, e idealizando a casa enquanto objecto pré-fabricado em série tal como um carro, Buckminster Fuller trabalhou sobre a ideia de encontrar uma “fórmula” que lhe permitisse desenhar uma casa leve, móvel (e portanto, independente) e passível de produção seriada em fábrica; uma unidade habitacional que pudesse ser transportada para qualquer ponto do mundo fosse pelo ar, por terra ou por água.

Neste sentido, a mobilidade desejada por Fuller passaria pela construção de um objecto transportável, cujo espaço seria delimitado por uma parede não estrutural, sendo que essa função seria atribuída a uma estrutura central – uma espécie de *chassis* – na qual seriam distribuídos todos os serviços necessários ao bom funcionamento de um espaço doméstico. Segundo o arquitecto, *“a carga das paredes exteriores será eliminada. Paredes grossas de tijolo ou pedra não serão necessárias. A parede da casa, em vez de servir a dupla função de protecção dos elementos naturais e de suporte para andares superiores, tornar-se-á meramente um casaco para fins de protecção, isolando os aposentos da chuva, do vento, do calor e do frio, do fogo e das geadas”*⁶¹.

Da investigação incessante de Fuller, desde os anos 20, resultaram vários modelos desenvolvidos segundo a conjugação das novas tecnologias disponíveis, novos materiais, nascidos principalmente dos períodos de guerra, e o factor da mobilidade. A casa *Dymaxion* seria o colmatar deste seu desejo, e resulta da maximização do espaço na mínima superfície possível, ao jeito dos veículos circenses transformados em *casas* e, usados pelos seus habitantes do Circo como *casas fixas*. Fuller perseguiu a ideia *“do more with less”*⁶², investigando no sentido de obter a maior eficiência (quer do espaço quer dos materiais) no menor *design* (tanto na menor superfície como no menor peso e custos possíveis) e, segundo o arquitecto *“uma vez libertadas as nossas mentes dos costumes e*

⁶⁰ KRAUSSE, Joachim and LICHTENSTEIN, Claude. *Your Private Sky: R. Buckminster Fuller: the art of design science*. Baden: Lars Müller, 1999, p. 200.

⁶¹ KRAUSSE, Joachim and LICHTENSTEIN, Claude. *Your Private Sky: R. Buckminster Fuller: the art of design science*. Baden: Lars Müller, 1999, p. 87.

⁶² BALDWIN, James. *Bucky Works: Buckminster Fuller's ideas for today*. New York: Wiley, 1996, p. 15.

tradições que nos uniram desde os dias dos primeiros abrigos [perceberemos que] a habitação, afinal, deve ser uma máquina para a conduta eficiente e confortável da vida familiar sob abrigo”⁶³.

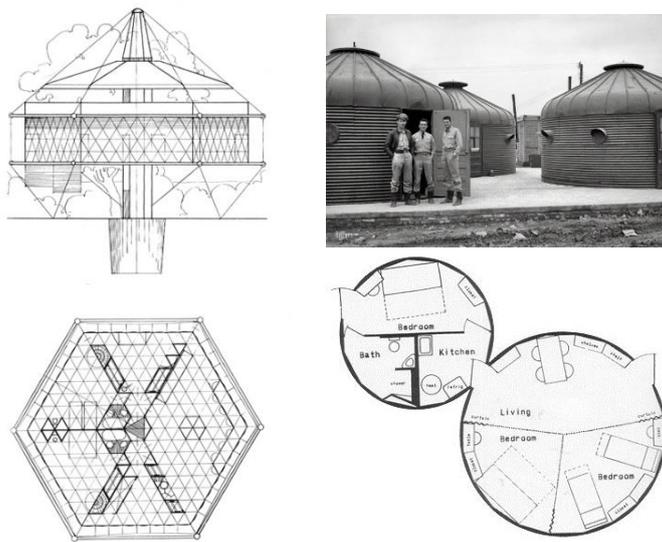


Fig. 10. Buckminster Fuller. "Dymaxion House" (1929). | "Dymaxion Deployment Unit (1940-41).

Partindo do modelo *4D Dymaxion House* em 1929, passou pela *Dymaxion Deployment Unit* (DDU) em 1940, e em ambas as habitações a estrutura central favorece a uma disposição interior radial.

Finalmente em 1946, Fuller atinge o equilíbrio da progressiva linha *Dymaxion* com o projecto *Dymaxion Dwelling Machine* – Wichita House – que se trata de uma habitação formada a partir de peças industriais pré-fabricadas e montadas *in situ* em apenas 2 dias; apresenta uma planta circular com 11m de diâmetro (74m² de área) e pesa só 2700kg.

Fuller destaca-a do solo no sentido de a afastar da casa convencional e tornar esta habitação totalmente independente da envolvente, uma vez que esta “*não se encontra ligada a qualquer sistema de abastecimento ou serviço de electricidade; tudo é nómada, pronto a partir*”⁶⁴.

⁶³ KRAUSSE, Joachim and LICHTENSTEIN, Claude. *Your Private Sky: R. Buckminster Fuller: the art of design science*. Baden: Lars Müller, 1999, p. 135.

⁶⁴ WIGLEY, Mark. “Nova Babilónia”, *IN SI(S)TU – Revista de Cultura Urbana* – Veículos #0.2, Julho/ Outubro, 2001, p. 25.

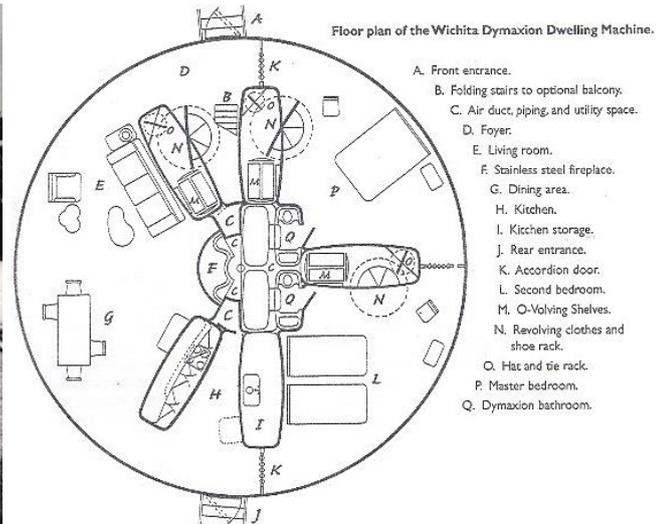
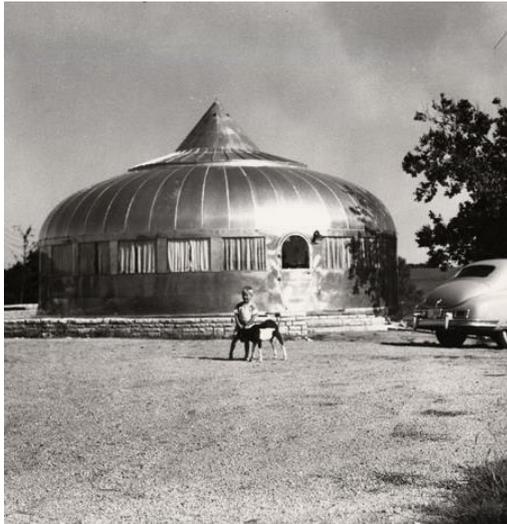


Fig. 11. Buckminster Fuller. "Dymaxion Dwelling Machine" (1946) | Planta interior.

Neste contexto, as unidades móveis de Fuller afastam-se das casas circenses, que estão dependentes dos sistemas de água, electricidade e combustível que procuram no seu caminho, mas em ambos os casos, *"o que interessa não é o movimento perpétuo mas a possibilidade do movimento"*⁶⁵.

Se, por um lado, Roussel, Byam e Buckminster Fuller se aproximam mais da ideia da mobilidade, enquanto conceito emergente na arquitectura, através do desenho da casa móvel, sendo esta unidade a base que lhes permite moverem-se livremente pelo território, por sua vez, os projectos dos Archigram, com evidente ligação ao conceito do *trailer*, abrangem um diferente tipo de mobilidade, mais direccionada para o conjunto, para a cidade.

O segundo pós-guerra potenciou a mobilidade no quotidiano urbano contemporâneo, ainda mais impulsionada pela crença nos avanços tecnológicos como um instrumento encorajador para a mudança de paradigma respeitante à mobilidade do Homem na casa e, ainda, na cidade.

Segundo Kronenburg, podemos pensar a transportabilidade associando-a a um elemento arquitectónico ou relativamente a todo o ambiente arquitectónico criado pelos vários elementos, sendo que este último *"possui todas as capacidades que a arquitectura permanente tem para criar*

⁶⁵ WIGLEY, Mark. "Nova Babilónia", IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2, Julho/ Outubro, 2001, p. 25.

ambientes significativos, identificáveis e reconhecíveis”⁶⁶. Assim é o circo, um *espaço móvel*⁶⁷ que reflecte as necessidades daqueles que o habitam, respondendo às suas exigências pela sua flexibilidade espacial, eficiência programática e pragmatismo no momento de ocupar um lugar (nem sempre preparado para essa ocupação).

Neste contexto, o início dos anos sessenta, marcado pela expansão económica, social e principalmente tecnológica comum no reerguer das grandes metrópoles, e pelo consequente desenvolvimento dos meios de comunicação e transporte, na área da robótica e da conquista espacial por exemplo, culminou num ambiente propício para a criação do grupo inglês Archigram que entra no mundo da arquitectura com um novo panorama de desenvolvimento e bem-estar no qual, na sua perspectiva, a casa tradicional tende a ficar obsoleta.

Assim, o grupo inicialmente formado pelos jovens arquitectos Peter Cook, Ron Herron, Warren Chalk, Dennis Crompton, David Green e Mike Webb, reúne-se para lançar a revista *Archigram*, provocatória e radical onde expõem os seus projectos utópicos, despegados da responsabilidade construtiva, enquanto ensaios teóricos de crítica ao ambiente que os rodeia, rompendo os vínculos com a tradição e os padrões estabelecidos até então.

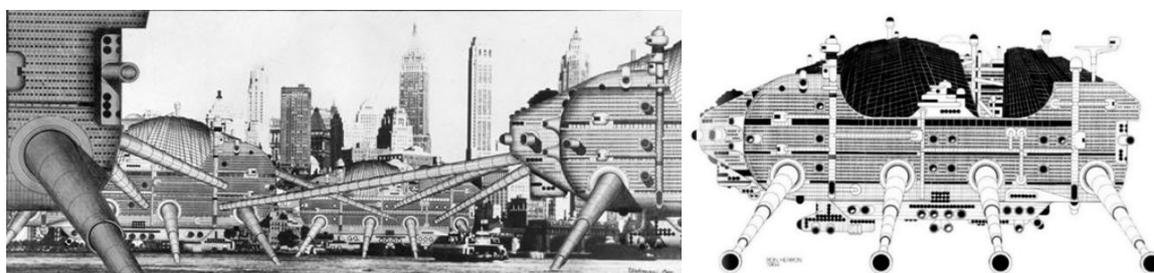


Fig. 12. Ron Herron. "Walking City" (1964).

A mobilidade enquanto capacidade física atribuída à arquitectura ou a possibilidade de proporcionar movimento ao indivíduo, é uma constante referência no trabalho dos Archigram. Neste sentido, Ron Herron desenvolveu em 1964 a *Walking City*, na qual projecta o desejo do grupo por uma sociedade nómada que se movimenta e habita numa cidade móvel, mas paradoxalmente

⁶⁶ KRONENBURG, Robert. *Transportable Environments: Theory, Context, Design and Technology*. London: Spon Press, 1998, p. 2.

⁶⁷ KRONENBURG, Robert. *Transportable Environments: Theory, Context, Design and Technology*. London: Spon Press, 1998, p. 3.

urbanizada; uma cidade sem lugar permanente, capaz de vaguear pela paisagem. O conceito de mobilidade está, literalmente, relacionado ao acto criativo da estrutura que a suporta, na qual as fundações de um edifício convencional são substituídas por uma aparato de pernas tubulares mecânicas que lhe permitem o movimento constante no território, seja por terra ou pela água.

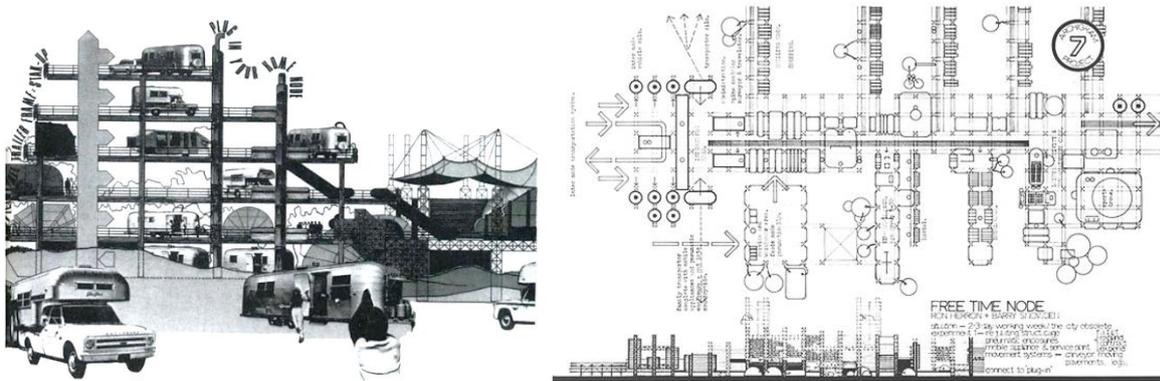


Fig. 13. Ron Herron e Barry Snowden. "Free Time Node: Trailer Cage" (1967).

Mais tarde em 1967, Ron Herron, associado a Barry Snowden, publica na revista *Archigram no. 7* "Beyond Architecture" o projecto *Free Time Node: Trailer Cage*, uma estrutura metálica erguida em altura na qual as caravanas poderiam conectar-se, sendo que para os Archigram, a caravana era um "ready-made object [ou seja, um objecto encontrado em forma acabada e disponível para uso imediato] no inventário das culturas modernas, que poderia ser utilizado para alcançar as instant villages"⁶⁸. Em *Free Time Node: Trailer Cage*, Herron explora o conceito de mobilidade no lazer e nos tempos livres e desenha uma espécie de parque de estacionamento com múltiplos andares preparados para receber as caravanas – nas suas colagens a *Airstream* é a protagonista – sendo que, mais do que um abrigo para *trailers*, a estrutura transforma-se num acampamento organizado – até urbanizado – com serviços disponíveis para os seus utilizadores, desde redes de águas e electricidade, extensões espaciais através de membranas e insufláveis e espaços extra dedicados ao lazer, teatro ou feiras.

⁶⁸ WALLIS, Allan D.. *Wheel Estate: Rise and Decline of Mobile Homes*. New York: Oxford University Press, 1997, p. 198.

*“A vida nómada foi um importante motivo nas renderizações dos Archigram no final dos anos sessenta, uma mistura ideológica da batida dos anos 50 e festival de rock dos anos sessenta, Nativos Americanos e pioneiros Americanos, exploração espacial e caravanismo”*⁶⁹.

O nomadismo esteve sempre presente na história do homem desde o princípio da civilização; com o homem contemporâneo não é diferente. Apesar da necessidade de fixação num ponto específico do território que permita alcançar o sentimento de pertença territorial e social e, conseqüentemente, de identificação e integração em comunidade – um espaço que lhe seja reconhecível enquanto seu –, o desejo de descoberta e sabedoria sobre novos territórios está presente no modo de viver e pensar do homem do nosso presente. Robert Kronenburg, arquitecto que se dedicou à investigação sobre arquitectura móvel, declara que *“está nos nossos genes ser nómada”*⁷⁰ e assegura existirem ainda muitos grupos dispersos pelo mundo que se recusam a tornar-se sedentários numa sociedade em que o seu estilo de vida é ainda visto com desconfiança.

No contexto contemporâneo, assistimos a diferentes tipos de nomadismo e, pelos mais variados motivos, muitos encontraram no movimento constante, ou periódico, o recurso ideal para a sua sobrevivência e subsistência. Podemos diferenciar o nomadismo livre, como é o caso das pessoas pertencentes a uma companhia circense, são nómadas pela escolha de estilo de vida, e o nomadismo forçado, no qual o indivíduo se vê obrigado a deixar uma casa ou um território seja por razões socio-económicas, como os sem-abrigo⁷¹ que se tornam nómadas na sua cidade, ou por questões de conflito político ou catástrofe natural.

Diferentes tipos de nomadismo exigem diferentes tipos de respostas; arquitectura, *design* e engenharias unem-se para solucionar cada necessidade do indivíduo, do sem-abrigo ao nómada circense, apresentando soluções que se caracterizam, naturalmente, como portáteis, flexíveis e temporárias.

⁶⁹ SADLER, Simon. *Archigram: architecture without architecture*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, cop. 2005, p. 112.

⁷⁰ KRONENBURG, Robert. “Preface”, in SIEGAL, Jennifer. *Mobile: the art of portable architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 2002, p. 12.

⁷¹ PEREIRA, Álvaro Pires. *Os sem abrigo da cidade de Lisboa: riscos de viver (n)a cidade*. Lisboa: LNEC, 1999, p. 15.

Neste contexto, o *designer* industrial Krzysztof Wodiczko desenvolveu entre 1988 e 89 o *Homeless Vehicle Project* direccionado a uma comunidade estranha à sociedade que a envolve, os sem-abrigo de Nova Iorque⁷², um veículo, inspirado no comum “carrinho de compras”, desenhado para assegurar as condições mínimas de habitabilidade e conforto ao individuo que o conduz/ocupa. É um equipamento dotado de várias funções e capaz de se adaptar a diferentes circunstâncias do dia-a-dia de um sem-abrigo e às suas necessidades básicas: além de abrigo e transporte, possibilita a recolha e separação de lixo, permite a preparação de refeições, a higiene diária e o descanso.⁷³

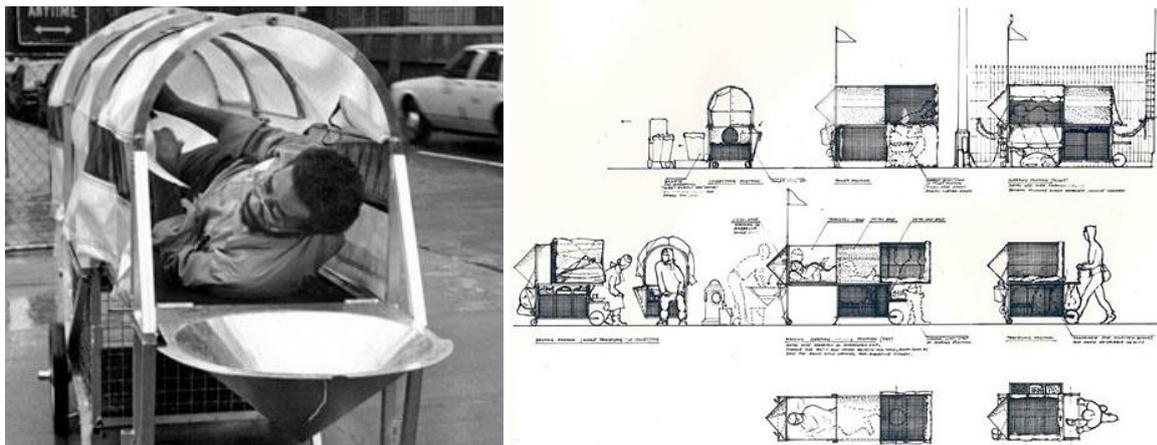


Fig. 14. Krzysztof Wodiczko. "Homeless Vehicle Project" (1988-89).

Também as casas circenses são abrigos nómadas que foram evoluindo com o tempo e acompanhando as exigências daqueles que as habitam. O sucesso do nomadismo circense deve-se à combinação de vários tipos de elementos arquitetónicos, desde as tendas aos camiões, que sofreram alterações ao nível do *design*, mecânica e tecnologia de maneira a satisfazer quer as necessidades do próprio circo, quer do público que o sustenta.

O homem contemporâneo domina o território como uma espécie de *vivenda-cidade-território*⁷⁴ nos quais os seus limites são pouco definidos ou reconhecíveis, uma paisagem permanentemente em transformação ligada por um vasto e complexo sistema de vias de comunicação.

⁷² WODICZKO, Krzysztof. "Princípio da ligadura", IN *SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/Octubro, 2001, p. 40.

⁷³ WODICZKO, Krzysztof. *Critical Vehicles: writings, projects, interviews*. Cambridge: The Mit Press, 1999, p. 81.

⁷⁴ GAUSA, Manuel. *Housing: nuevas alternativas, nuevos sistemas*. Barcelona: Actar, 1998, p. 39.

É neste território sem limites e desfigurado que o circo se movimenta, movendo-se como um todo nos seus camiões com o propósito de parar num sítio específico, no seio de uma sociedade sedentária, tomando-o como seu por um período curto e pré-estabelecido. O habitat natural dos elementos que o compõe é o próprio circo, que por sua vez deambula pelo território disperso e que, portanto, não pertence a nenhum lugar exclusivo. Assim, quando uma companhia circense se desloca de um sítio para outro não viaja de cidade em cidade, apenas se move dentro de um território que lhe pertence como um todo.

No Circo VHC o *mover* entre sítios, "estacionamentos", faz-se de forma programada – mas está dependente da liberação de terrenos, das licenças de utilização e permissão de ligação aos sistemas de águas e electricidade – de acordo com a rota estabelecida no início da temporada – que começa no início de fevereiro e termina nos primeiros dias de janeiro, logo após o ponto alto da tournée: o espetáculo de Natal, no Parque das Nações em Lisboa, com duração aproximada de um mês. No período de paragem entre temporadas, é feito um esboço do que será o próximo itinerário, que está sujeito a mudanças – clima, bilheteira ou até mesmo as infraestruturas são motivo para se encurtar, prolongar, ou até anular, a estadia num determinado local. Normalmente, este itinerário estende-se por grande parte do território nacional, mas intensifica-se numa determinada área do país.

Em 2013 o percurso intensificou-se mais na zona Norte e Centro de Portugal, já em 2014, o Circo ocupou mais a zona Centro e Sul do país. Esta estratégia é uma forma de circular em no país sem “cansarem” sempre o mesmo público, pelo contrário, deixam em expectativa a sua aparição. Estes roteiros zonais são mais ou menos cíclicos e vão alternando de ano para ano.

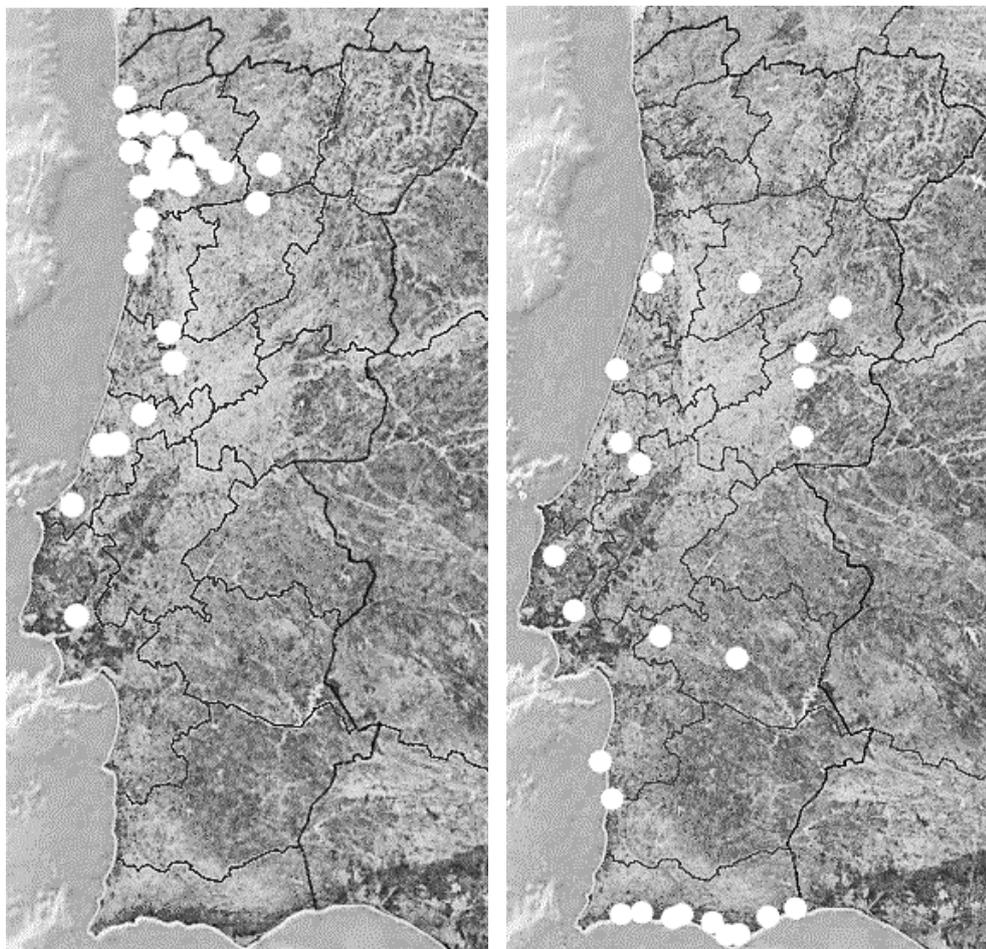


Fig. 15. Distribuição da ocupação do Circo VHC nas tournées de 2013 e 2014.

O movimento de transição entre acampamentos por parte do Circo é realizada por fases, sucedendo-se de acordo com a importância da montagem do acampamento seguinte. Neste sentido, seguem em primeiro lugar as *casas* da família Cardinali e o *camião-casa* dos empregados, acompanhados pelos camiões de logística essenciais às primeiras tarefas para, posteriormente, procederem à preparação do terreno e receber todos os equipamentos previstos; os camiões que transportam os animais movem-se com neste grupo inicial. No dia seguinte deslocam-se os

restantes artistas, que se instalam no terreno já parcialmente ocupado pelas tendas e restantes elementos, dando início aos preparativos para o espetáculo.

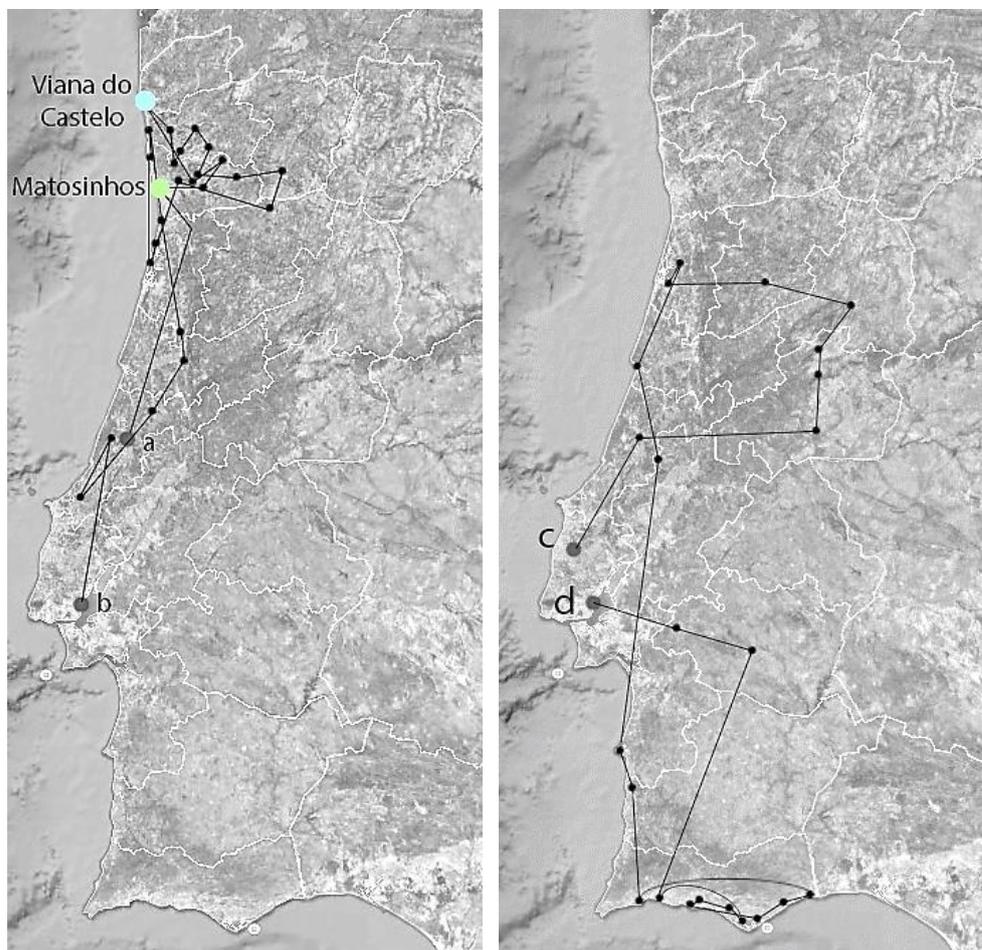


Fig. 16. Percursos do Mover - itinerários do Circo VHC nas tournées de 2013 (a - início em Leiria ; b - fim em Lisboa) e 2014 (c - início em Torres Vedras ; d - fim em Lisboa).

Para as *peças de circo* o movimento não representa uma obrigação, revela-se parte integrante da sua identidade, pois *“se ser artista de circo não constitui apenas uma profissão mas representa um modo de vida específico, ou melhor, é um modo de vida específico, a mobilidade é um dos mais fortes eixos estruturantes da identidade dos artistas e da “vida de circo””*⁷⁵.

⁷⁵ GORJÃO, Vanda. “Divagação Circense”, IN *SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/ Outubro, 2001, p. 59.

Assim, o *Mover* é a primeira etapa de um ciclo circense – *Mover, Chegar, Estar e Partir* – sem a qual, vida de circo não fazia sentido. Só é possível haver circo se houver mobilidade.

“O circo tem mesmo de andar em digressão. Se não, não é circo. (...) Se não anda de um lado para outro não é circo. Será como o Coliseu, uma coisa estável, mas não... o circo para ser circo tem de haver movimento. E precisamente, a alegria do circo o que é? É o chegar, é o chegar”⁷⁶.

⁷⁶ GORJÃO, Vanda. “Divagação Circense”, IN *SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/ Outubro, 2001, p. 59.

“A arquitetura móvel é uma forma inteligente de habitar um ambiente num determinado lugar e tempo, capaz de reagir e interactivar com as crescentes mudanças sociais e culturais, cidades complexas, territórios incertos, limites imprecisos, estruturas que se alteram...”⁷⁷

⁷⁷ ECHAVARRIA, Pilar. Arquitectura Portátil – envolventes imprevisíveis. Barcelona: Links, 2008, p. 10.

Um circo assume-se como uma organização itinerante que se move com o intuito de levar a arte circense a diferentes localidades. Neste sentido, o nomadismo inerente ao circo torna-o num paradoxo – um lugar efémero mas permanente – que vai pousando e deixando, transitoriamente, lugares permanentes e pertinentes ao seu propósito.

Neste contexto, o circo pode ser entendido como uma utopia, uma espécie de lugar nenhum que se situa na fantasia de quem o idealiza. Paul Bouissac⁷⁸ afirma que *“a visão romântica dos nómadas do circo era, e ainda é, em certa medida, fundamentada sobre as condições de vida reais de uma minoria nómada, mas esses artistas foram vistos como a personificação de um ideal de beleza e liberdade que transcendia a experiência relativamente monótona da vida quotidiana sedentária”*⁷⁹. O circo, enquanto utopia, é uma cidade fantasia onde são projectados, pelos comuns sedentários, ideais de uma sociedade em harmonia, estável e funcional, comprometida com o bem-estar de todos os seus intervenientes. Bouissac acrescenta ainda que, frequentemente, *“a posse de terreno e casa próprios, que estabelece a definição social e a estabilidade das identidades individuais, é experimentada como uma “maldição” em vez de uma “bênção”. Por contraste, a existência nómada é glamourizada e invejada à distância como um mero valor negativo dos condicionalismos implicados pela vida sedentária”*⁸⁰.

Se, por um lado, o circo, como um lugar imaginário e absoluto se concebe no plano do sonho e do desejo, por outro, ele retorna à nossa realidade enquanto lugar preciso e específico, de contornos visíveis e concretos, assim que chega e ocupa um determinado sítio. O circo permanece, então, entre o limite do fantasioso, na medida em que é um projecto fruto do desejo e da imaginação, e o limite da verdade aquando da sua realização – desde a divulgação sonora e visual, ao chegar à cidade, o parar, montar e desmontar – mas, segundo Jean-François Lyotard, *“a realidade é*

⁷⁸ Escritor e académico francês pioneiro em estudos do circo.

⁷⁹ BOUISSAC, Paul. *Circus as a multimodal discourse: performance, meaning and ritual*. Great Britain: Bloomsbury, 2012, p. 163.

⁸⁰ BOUISSAC, Paul. *Circus as a multimodal discourse: performance, meaning and ritual*. Great Britain: Bloomsbury, 2012, p. 162 e 163.

*inicialmente um ponto no nosso imaginário*⁸¹ e por isso, o circo é na sua essência a conjugação destas duas vertentes.

A personificação do mundo lúdico e surreal surge no meio social e cultural sedentário como uma distração à vida regrada e repetitiva resultante de uma vida preenchida pelo trabalho e tarefas domésticas que ocupa a maior parte do tempo do indivíduo sedentário. O lazer é parte fundamental da realidade humana, está enraizado no comportamento do homem, assim como no dos animais, desde as origens da sua existência e está associado a um contexto cultural de uma sociedade.

O lazer *“aparece como um conjunto de atividades que não são nem necessárias, nem obrigatórias”*.⁸² Enquanto jogo, o lazer é, segundo Johan Huizinga, *“mais velho que a cultura, pois por muito que estreitemos este conceito, esta pressupõe sempre uma sociedade humana, e os animais não esperaram que o homem os ensinasse a jogar”*⁸³. O circo é uma das manifestações culturais lúdicas no qual os espectadores se entregam de livre vontade, onde se esquecem das obrigаторiedades que lhes pautam o quotidiano. O espaço circense é o lugar da utopia, do divertimento, do desafio e da habilidade, mas é, na mesma medida, um lugar de trabalho e habitação.

⁸¹ LYOTARD, Jean-François. “Discourse, Figure: Digression on the Lack of Reality”. *Architectural Design* 132 (March-April 1998): 32-33.

⁸² SANTOS, Norberto Pinto dos. *Lazer: da libertação do tempo à conquista das práticas*. Coimbra: Faculdade de Letras, 2008, p. 248.

⁸³ HUIZINGA, Johan. *Homo ludens*. Madrid: Alianza, 1998, p. 11.

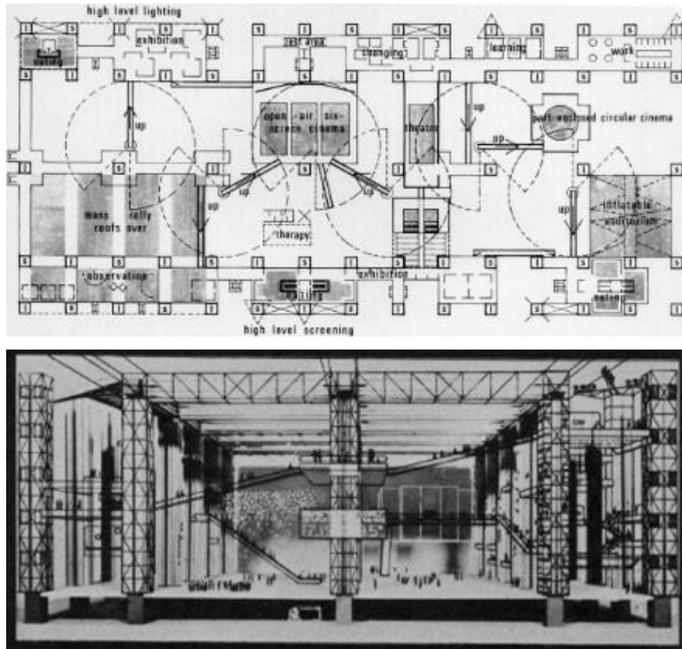


Fig. 17. Cedric Price e Joan Littlewood. "Fun Palace" (1961).

O *homo ludens* de Huizinga relaciona-se com o desenvolvimento de diversos estudos na arquitectura dos anos 60, sendo que a sua influência gerou uma espécie de “*architecture of leisure*”⁸⁴ que, de forma mais ou menos explícita, reflete a ideia de *play* através da exploração de conceitos como mobilidade, liberdade e flexibilidade enquanto “*procedimento programático central para o projecto arquitectónico*”⁸⁵. Assim como em *Free Time Node: Trailer Cage* (1967) dos Archigram, também em *Fun Palace* (1961) de Cedric Price e Joan Littlewood, se encontra o carácter lúdico, uma construção não convencional que desafia os padrões da arquitectura no sentido em que, mais que um edifício é um ambiente construído, envolto numa espécie de estrutura tipo andaime, e ao qual Reyner Banham se refere como “*um santuário mecanizado para o homo ludens*”⁸⁶.

O circo, enquanto ambiente construído móvel, flexível e lúdico, aproxima-se a esta *arquitectura de lazer* – lazer enquanto tempo livre, descanso, ócio – capaz de responder às necessidades deste

⁸⁴ SADLER, Simon. *Archigram: architecture without architecture*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, cop. 2005, p. 36.

⁸⁵ HAILEY, Charlie. *Campsite: architectures of duration and place*. USA: LSU Press, 2008, p.76.

⁸⁶ BANHAM, Reyner. “A clip-on architecture”. *Architectural Design*, November 1965, p. 535.

homo ludens que aspira “a uma nova ideia de espaço primordialmente flexível, transformável e passível de assegurar qualquer tipo de movimento, qualquer mudança de lugar ou disposição”⁸⁷.

A chegada do Circo à cidade é realizada nos antípodas da discrição e está associada a toda uma parafernália de cores e sons que tão bem representam a sua essência; a sua aproximação à cidade é antecipada, ficando a pairar no ar e no subconsciente da população. O ambiente circense, criado quer pela publicidade sonora – através da mensagem distribuída pelo carro que percorre as ruas da cidade – quer pela publicidade visual – com cartazes espalhados nos muros e postes da cidade – é o ponto de partida do espetáculo do circo.

Neste contexto, o *chegar* do Circo a um novo sítio não é um momento imperceptível na envolvente. Um elemento *estranho* – fora da compreensão do habitante comum – apropria-se de um determinado espaço, um processo mais ou menos pacífico, e marca uma nova aventura circense quer para os habitantes que o recebem, quer para os próprios artistas e habitantes do circo.

A presença do circo no “seu” novo sítio pode provocar uma certa estranheza no meio onde monta o acampamento, pois traduz uma ideia de vizinhança diferente do habitual vizinho de quatro paredes.

Neste sentido, existe uma aproximação ao conceito da *trupe* de John Hejduk, um conjunto de elementos arquitetónicos – “*architectural animals*”⁸⁸ – que, segundo o autor, o “acompanha de cidade em cidade, de lugar para lugar, para cidades em que já esteve e cidades que ainda não visitou. O elenco apresenta-se à cidade e seus habitantes. Alguns dos objetos são construídos e permanecem na cidade; alguns são construídos por um tempo, depois são desmantelados e desaparecem; alguns são construídos, desmantelados, e seguem para outra cidade onde são reconstruídos”⁸⁹.

⁸⁷ FELICIANO, Ana Marta. “A Mobilidade e o Lazer na “construção” de uma nova visão utópica da Cidade: A Proposta “New Babylon” de Constant Nieuwenhuys”. *ARTiTEXTOS 03: urbanismo arquitetura design moda*, dezembro, 2006, p. 28.

⁸⁸ VIDLER, Anthony. *The architectural Uncanny: essays in the modern unhomely*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1992, p. 207.

⁸⁹ HEJDUK, John. *Vladivostok*. New York: Rizzoli, 1989 in VIDLER, Anthony. *The architectural Uncanny: essays in the modern unhomely*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1992, p. 207.

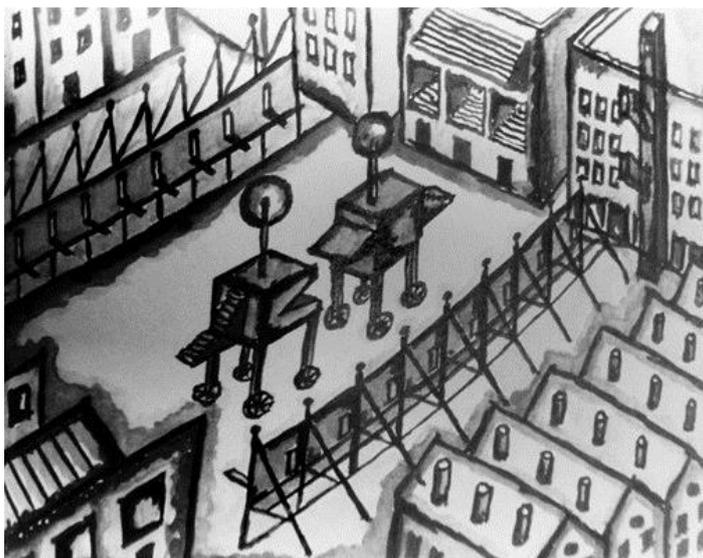


Fig. 18. John Hejduk. "Object/Subject, Riga Project" (1985).

Estes personagens ("*characters*"), concebidos por Hejduk a partir da Bienal de Veneza de 1975, compõem uma narrativa fictícia que, apesar de inspirados quer em lugares reais quer imaginários (normalmente cidades que lhes dão o nome), não são conotados diretamente com referências contextuais ou tipológicas, e, portanto, assumem um papel autónomo enquanto construções itinerantes que podem ser aplicadas em situações ilimitadas. As *Masques*, de clara influência das máscaras da *commedia dell'art italiana*⁹⁰, representam um conjunto de figuras que, uma vez instaladas na cidade destino – como Riga, Vladivostok, Berlin, Veneza, entre outras –, transformam o lugar com a sua presença; mas, no entanto, cada ensaio conforma um lugar próprio, independente. Os elementos itinerantes são caracterizados com o propósito da aproximação a uma imagem biomórfica da trupe, por vezes elementos antropomórficos, sendo que Hejduk serve-se das formas geométricas básicas, características da sua ligação com o *purismo* moderno, e atribui-lhes *fisionomias* (as personagens aparentam ter cabelos, bocas, olhos e pernas), resultando num conjunto heterogéneo, diversificado e metafórico⁹¹.

⁹⁰ SOMOL, R. E.. "One or several masters?", HAYS, K.. Hejduk's chronotope. New York: Princeton Architectural Press, 1996 in HAYS, Michael. *Architecture: theory since 1968*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1998, p. 790.

⁹¹ PLA, Maurici. *La arquitectura a través del lenguaje: escritos 1989-2002*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2006, p. 99.

Apresentemente esculturas, as *máscaras* criam e organizam espaço e, portanto, são dotadas de urbanismo mas, segundo Hejduk, “quando um arquitecto pensa, ele pensa em arquitectura e o seu trabalho é sempre arquitectura, seja qual a forma em que se apresente. Nenhuma área é mais arquitectónica do que qualquer outra”⁹² e, por isso, as suas construções “podem ser provisoriamente enquadradas sob todos os três discursos e escalas, escultura-arquitectura-urbanismo”⁹³.



Fig. 19. Instalação do Circo Victor Hugo Cardinali em Viana do Castelo.

Neste sentido, a arquitectura circense enquanto conjunto que se move de cidade em cidade, como um lugar contido em si mesmo, reflecte a diversidade e flexibilidade do seu conteúdo. Carros, tendas e caravanas abrigam pessoas e animais que são alheios à vida sedentária do meio das localidades onde estacionam. Cerca de dois dias, é o tempo necessário para que uma zona desabitada e frequentemente descaracterizada, se torne o lugar de algo e alguém. A companhia circense impõe-se na sua chegada provocando a curiosidade da vizinhança e imiscui-se na mesma, tal como a obra de Hejduk que, segundo Vidler, “com uma interpretação do *homo ludens* que se

⁹² HEJDUK, John, em “Other Soundings: Selected Works by John Hejduk, 1954–1997”, Press Release, Canadian Centre for Architecture. Montreal: Janeiro de 1998, p. 1.

⁹³ SOMOL, R. E.. “One or several masters?”, HAYS, K.. Hejduk’s chronotope. New York: Princeton Architectural Press, 1996 in HAYS, Michael. *Architecture: theory since 1968*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1998, p. 794.

aproxima à de Huizinga, (...) ela invade e repovoa as cidades de passagem; como um carnaval original, a sua trupe vira do avesso rotinas diárias e pensamentos comuns”⁹⁴.

Anthony Vidler aprofunda o conceito de “*uncanny*” na arquitectura, tendo este o seu princípio no pensamento romântico, e reflete “sobre a questão do distanciamento social e individual, alienação, exílio e os sem-abrigo (“*homelessness*”)”⁹⁵. “*The uncanny*” pode ser entendido como um sentimento de estranheza de um corpo em relação a outro; no caso do Circo, aquando da ocupação de um lugar que lhe é estranho, é reconhecido, simultaneamente, como um objecto estranho ao sítio, no contexto onde se insere.

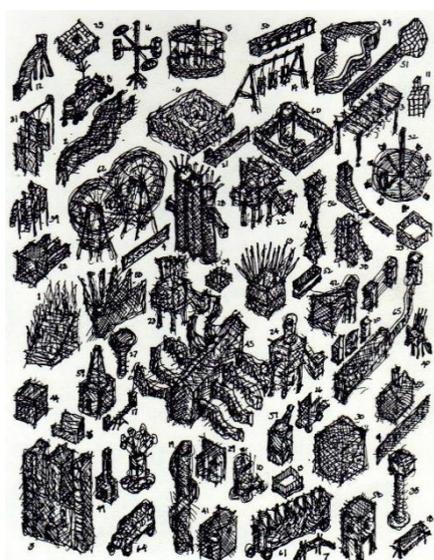


Fig. 20. John Hejduk. "Victims" (1984).

As máscaras urbanas⁹⁶ de Hejduk actuam como catalisadores para a crítica das e para as cidades onde se apresentam. Comunicam através da personificação de problemas sociais como a *vagabondage* e a criminalidade, simulando vagabundos e sem-abrigos como crítica social e política, ou recriando as *Vítimas*⁹⁷ do Holocausto numa apresentação mais histórica e nostálgica, e ocupa

⁹⁴ VIDLER, Anthony. *The architectural Uncanny: essays in the modern unhomely*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1992, p. 209.

⁹⁵ VIDLER, Anthony. *The architectural Uncanny: essays in the modern unhomely*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1992, p. 203.

⁹⁶ SOMOL, R. E.. "One or several masters?", HAYS, K.. Hejduk's chronotope. New York: Princeton Architectural Press, 1996 in HAYS, Michael. *Architecture: theory since 1968*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1998, p. 785.

⁹⁷ "Victims" é um trabalho de Hejduk, realizado nos anos 80, no qual o arquitecto desenha um parque memorial urbanizado – 67 estruturas com diferentes significados – em homenagem a Berlim e às vítimas do Holocausto. O local onde ocorre a

as cidades alvo como um grupo de desordeiros; este comportamento é socialmente censurável e causa uma sensação de inquietude nos seus anfitriões, que os categorizam, frequentemente, como marginais e estranhos.

O circo, originalmente reconhecido enquanto tal, apareceu, como vimos, da agregação da arte equestre inglesa exibida pelos militares e a arte popular dos saltimbancos e, por isso, também esta classe foi vítima de manifestações de marginalização.

Presentemente, ainda se assiste a um preconceito para com os grupos nómadas, conotados com a ideia de comunidades pouco evoluídas e precárias, que se estabelecem à margem da lei, sendo que *“a singularidade do nomadismo circense passa por assumir uma relação entre a figura do nómada e a figura do “estranho”(…). Ao contrário dos ciganos – uma outra categoria de nomadismo e uma outra condição social –, que montam os acampamentos afastados nos limites das localidades, a presença dos artistas de circo está nos antípodas do silenciamento e da invisibilidade social”*⁹⁸.

Segundo o antropólogo israelita Yoram Carmeli – cujo trabalho de investigação etnográfico desenvolvido desde os finais da década de 70 assenta no tema do circo –, em Inglaterra, só depois de 1935 os artistas de circo foram legalmente distinguidos dos vagabundos⁹⁹. Actualmente, a estadia do circo numa localidade é, por vezes, encarada por parte dos habitantes com hostilidade; verifica-se, ainda, uma estigmatização relacionada com os artistas circenses enquanto “estranhos” quer pelo estilo de vida itinerante quer pelo sentimento de marginalidade que causam, mas *“eles não estão aqui hoje e amanhã já não estão; ao invés, como o “estranho” de Georg Simmel, eles vêm hoje e ficam amanhã”*¹⁰⁰.

A arquitectura nómada – ou *vagabunda*, segundo Vidler – de Hejduk ocupa e desafia a situações de conflito entre o contexto fixo – o lugar/cidade escolhida pelo autor – e os objectos itinerantes. O objectivo do arquitecto-poeta concretiza-se quando o visitante se mistura e interage com a sua

intervenção é um antigo recinto da Gestapo, adjacente ao Muro de Berlim, que terá contido câmaras de tortura utilizadas durante o período da Segunda Guerra Mundial. HEJDUK, John. *Mask of Medusa*. New York: Rizzoli, 1985.

⁹⁸ GORIÃO, Vanda. “Divagação Circense”, IN *SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/ Outubro, 2001, p. 63.

⁹⁹ CARMELI, Yoram S.. “Travelling circus: an interpretation”. *Archives Européennes de Sociologie*, xxix, nº 2, 1988, p. 258-282.

¹⁰⁰ VIDLER, Anthony. *The architectural Uncanny: essays in the modern unhomely*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1992, p. 209.

arquitectura, quando a entende e a experimenta, no seu silêncio, como uma reflexão sobre si mesmo. Escondendo-se por detrás das suas *máscaras* como um poeta se esconde nos seus versos, Hejduk cria um novo mundo desconhecido ao habitante que o sente. Por sua vez, a arquitectura circense – flexível, portátil e efémera – apodera-se do espaço que lhe é designado e promove imediatamente uma relação com a cidade no geral, enquanto constante presença visual e sonora, e, mais especificamente, com o sítio em que se materializa. Aquando da sua montagem gera-se um mundo à parte muito próprio da itinerância que caracteriza o ambiente circense, mas também este mundo é para ser partilhado e sentido pelo estranho ao mesmo.

A efemeridade específica da arquitectura do circo, assim como das *máscaras*, é uma característica muito própria e até controversa. Se, por um lado, ambas se distinguem da arquitectura envolvente pela sua passagem temporária nas cidades que habitam, e portanto, são claramente efémeras, por outro, são manifestações expectáveis, que vivem da memória do acontecimento enquanto acumulação de momentos sequenciais e espaciais. Assim, se as máscaras urbanas “*encenadas na obra de Hejduk são impermanentes na sua natureza física, mas são duradouras enquanto guias altamente pessoais para cidades reais ou imaginárias*”¹⁰¹, o circo “*desenrola-se no seio de um retorno periódico (...) tem implícito o reaparecimento anual*”¹⁰² e produz-se como uma situação efémera mas de aparição previsível e cíclica.

A presença circense é um acontecimento efémero na cidade, mas, por outro lado, o circo é um acontecimento permanente para aqueles que o fazem. A sua aparência, repleta de cores e sons, transporta-nos para a imagem *pop* que os Archigram tão bem conseguiram definir nas suas ilustrações dos anos 60. Em 1968, Peter Cook (com Dennis Crompton e Ron Herron) desenvolveu uma *Instant City* que, apesar de programaticamente diferente, tem na sua existência um sentido semelhante ao do circo: levar (a sua) cultura a lugares variados espalhados pelo território. A *Instant City* procura as províncias mais afastadas dos grandes centros urbanos, onde a população se sente inferiorizada e expressa a frustração – “*a feeling of being left out*”¹⁰³. Como resposta, Cook surge

¹⁰¹ HAILEY, Charlie. *Campsite: architectures of duration and place*. USA: LSU Press, 2008, p. 46.

¹⁰² GORJÃO, Vanda. “Divagação Circense”, *IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2*, Julho/ Outubro, 2001, p. 63.

¹⁰³ COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 86.

com “a ideia de uma ‘travelling metropolis’, um pacote que chega a uma comunidade, dando-lhe um sabor da dinâmica metropolitana – que está temporariamente inserida no centro local”¹⁰⁴. Este projecto consistia num centro urbano instantâneo originalmente transportado por camiões, e mais tarde por dirigíveis e balões de ar quente que sobrevoavam o território e pousavam na área a transformar; antecipadamente, era elaborado um inventário onde se recolhia informação sobre os serviços disponíveis na área, tornando possível a este pacote instantâneo colmatar as suas falhas, tornando-se então, “complementar ao invés de estranho”¹⁰⁵.

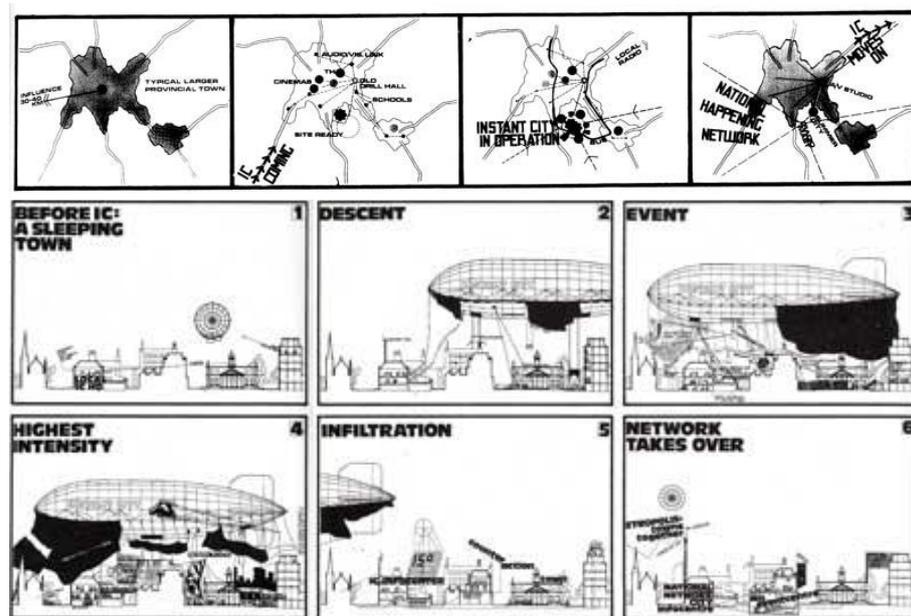


Fig. 21. Peter Cook, Dennis Crompton e Ron Herron. "Instant City" (1968).

A aproximação e a instalação da *Instant City* no local destino realiza-se segundo uma sequência de operações que promovem uma boa “sincronização” entre o efémero e o permanente. Paralelamente, também a chegada do circo ao local definido e eleito para erguer o acampamento é realizada por segmentos, seguindo uma sequência lógica no que diz respeito à preparação para o acampamento e para as necessidades da comunidade circense, sejam as pessoas ou os animais, sendo que há sempre uma preocupação acrescida em instalar os animais o mais rápido possível de

¹⁰⁴ COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 86.

¹⁰⁵ COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 89.

maneira a otimizar o seu conforto e reduzir o tempo de recolhimento nos camiões que os transportam.

“The design for Instant City brought together trailer units, inflatables, lightweight structures, gantries, towers, support systems, scaffolding, audio-visual display systems. The metropolis would arrive like the circus, set up shop. Operate for a period of time, and then move on”.¹⁰⁶

No Circo VHC a sequência das acções é determinada pelo artista “patrão” Victor Hugo Cardinali; a pré-selecção das cidades a visitar, implica ter em atenção possíveis escolhas de terrenos específicos para a instalação do circo, sendo que, segundo o sr. Luís Cardinali, *“procuram sempre um terreno que seja o mais central possível, a localização é muito importante, a visibilidade. Quanto às infraestruturas, pode ser mais complicado arranjar água, com a distância à cidade; a eletricidade arranja-se sempre, existem sempre estradas. O tipo de piso do terreno também condiciona a nossa instalação, o alcatrão é o que mais dificulta a colocação das estacas, mas a terra cria mais dificuldade quando chove”*¹⁰⁷.

Relativamente ao *Chegar* do Circo VHC ao espaço que lhe está destinado – e tendo em conta a descrição feita no capítulo *Mover* em relação à sequência de movimentação dos elementos do circo – chegam ao local em primeiro lugar as casas da família Cardinali juntamente com o veículo-*casa* dos empregados, os camiões da logística, necessários às primeiras tarefas da instalação do equipamento circense, e ainda, os camiões encarregues do transporte dos animais. Previamente, o representante do Circo visita o local para o qual tencionam ir e verifica, não só o estado do terreno que lhes está reservado, como também trata das burocracias como licenças nas câmaras ou outras entidades. A partir daqui, iniciam-se todos os trabalhos de preparação do terreno que inclui as intervenções indispensáveis para a segurança e qualidade da sua efémera estadia. Habitualmente, o Circo VHC chega ao seu novo destino a uma terça-feira, instala-se e prepara o espetáculo até quinta-feira e, chegada a sexta-feira começam os espetáculos que, por regra, se realizam até

¹⁰⁶ BANHAM, Reyner. *The Visions of Ron Herron*. London: Academy Editions, 1994, p. 45. in SIEGAL, Jennifer. *Mobile: the art of portable architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 2002, p. 24.

¹⁰⁷ Entrevista com o Sr. Luís Cardinali.

domingo à noite; a segunda-feira está reservada para desmontar todos os elementos e reorganizar a partida para a próxima cidade.

Assim, independentemente do sítio que o acolhe, a chegada e instalação circense no espaço que será temporariamente “seu”, realiza-se segundo uma agenda precisa e metódica possível de se resumir pelos seguintes passos:

DIA 1 (3ª feira) – Movimento dos primeiros elementos e consequente chegada ao terreno. Limpeza de toda a área onde o circo vai estacionar e preparação do piso da área de acampamento, principalmente nas zonas destinadas aos animais; organização dos primeiros elementos – marcação no pavimento do espaço reservado ao *chapiteau* e, depois, montagem das tendas dos animais¹⁰⁸. Ligação às redes das águas e electricidade. Distribuição publicitária da mensagem sonora e afixação de cartazes pela cidade e arredores.

DIA 2 (4ª feira) – Montagem do *chapiteau* e distribuição da área restante para o estacionamento de todos os veículos – sejam eles de logística, suporte estrutural ou *casas*. Localização da entrada principal e bilheteira. Início da montagem dos elementos adjacentes à tenda principal – as tendas de recepção ao público, caso o espaço o permita – que completam a entrada principal do público. Chegam os restantes elementos do circo; delimitação do perímetro privado do circo.

DIA 3 (5ª feira) – Termina a montagem das tendas secundárias; o acampamento fica completo e o perímetro é fechado.

Nos dias 4, 5 e 6 (6ª feira, sábado e domingo) todos os artistas e empregados contribuem para o bom funcionamento da dinâmica da comunidade circense e, claro, para a preparação de uma série de quatro espetáculos – sexta-feira à noite, sábado à tarde e noite e domingo à tarde. Durante estes três dias, o espaço ocupado pertence-lhes, é nele que habitam e trabalham. Depois do espetáculo de domingo, iniciam-se os preparativos para desocupar o espaço. No dia 7 (2ª feira) é o

¹⁰⁸ Sr. Fausto “o palhaço” em entrevista: “Começamos pela [marcação da] tenda do circo, o *chapiteau*. Depois marcamos as tendas dos animais, com farinha. Esticamos um metro e marcamos os pontos com a farinha, os quatro ângulos das tendas. Marcamos os cavalos, depois marcamos os elefantes e depois ele, o Victor Hugo, estuda a melhor maneira de pôr o material de todos os camiões que fazem parte da montagem do circo no lugar certo, para descarregar e começar a montar.”

último dia da estadia circense – desmontagem das estruturas das tendas, recolha das ligações ao espaço estruturais ou infraestruturais. É hora de partir.

Os sítios do circo representam os pontos de paragem num roteiro de espetáculos onde se reabastecem e, em troca se dão a conhecer ao público. Um sítio significa chegar e ocupar.

As características do espaço vazio que recebe o Circo são importantes para qualidade da sua estadia e influencia o resultado final da sua instalação. O terreno deve ser o mais plano possível, dotado de infraestruturas, deve estar localizado próximo dos acessos à localidade e em simultâneo, perto o suficiente do centro da mesma, sendo que sua exposição e visibilidade são formas directas de atrair o público.

Durante a digressão de 2013, a informação recolhida sobre o Circo VHC referem-se às instalações em Matosinhos e Viana do Castelo; têm por base características distintas e, conseqüentemente, a ocupação revelou-se muito diferente.

MATOSINHOS



Fig. 22. Localização do sítio da instalação do Circo VHC na cidade de Matosinhos.



Fig. 23. Implantação do Parque de Manhufe na envolvente.

O primeiro sítio a ser estudado foi em Matosinhos, uma cidade situada no norte.

O sítio onde o Circo VHC se instalou situa-se próximo do Porto de Leixões, num ponto alto da cidade ficando bastante exposto à cidade e a quem circula nos acessos da auto-estrada A28 que liga Viana do Castelo ao Porto.

O Circo ocupa o Parque de Manhufe, com cerca de 18.459m² de área, e está bem situado em termos de acessos – automóvel, metro ou pedonal. O Parque é um recinto público tratado, urbanizado e infraestruturado que, além de disponibilizar uma generosa área para o acampamento circense, ainda dispõe de uma zona para estacionamento.

O espaço, com uma forma muito desenhada, divide-se numa parte alcatroada contínua que circunscreve, no centro, uma porção de terreno permeável de vegetação rasteira. A envolvente deste recinto é bastante heterogénea e compõe-se por edificação variada em altura e densidade, arborização e passeio pedonal.

Em Matosinhos, o local ocupado proporcionou ao Circo uma disposição praticamente livre de restrições resultando um modelo de ocupação próximo do ideal¹⁰⁹. À medida que os veículos foram chegando e conforme se montaram as tendas e estacionaram os veículos, desenhou-se um amplo perímetro que, além de proporcionar alguma privacidade ao funcionamento do Circo, cria uma barreira física que transforma espaço público em espaço privado.

Assim, devido à grande área disponível para a implantação do Circo VHC, a ocupação circense resulta numa espécie de quarteirão, *edificado* por todo o tipo de veículos – com diferentes características e programas – no qual, com grande visibilidade, se destacam as tendas.

¹⁰⁹ Sr. Fausto “o palhaço” em entrevista: “(...) se um terreno é grande nós ficamos mais à vontade, ficamos mais com a porta aberta, se o terreno é pequeno, ficamos uns em cima dos outros. [Então o modelo ideal de ocupação aproxima-se mais do de Viana ou de Matosinhos?] O de Matosinhos, podemos respirar melhor (...)”.



Fig. 25. Espaço vazio antes do Circo VHC chegar.

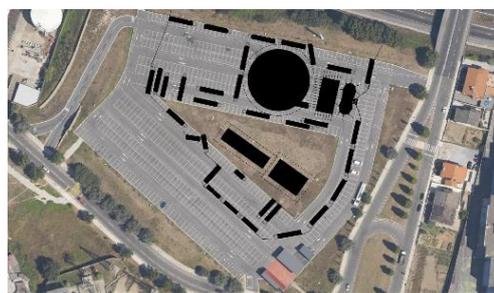


Fig. 24. Sequência da ocupação do Circo VHC em Matosinhos.

VIANA DO CASTELO



Fig. 26. Localização do sítio da instalação do Circo VHC na cidade de Viana do Castelo.



Fig. 27. Implantação do terreno baldio na envolvente.

O segundo sítio onde o Circo VHC foi analisado fica em Viana do Castelo, no norte do país.

O lugar escolhido para a instalação temporária, situa-se junto ao rio Lima entre dois dos acessos principais da cidade – duas pontes que ligam as duas margens do rio – a Ponte Nova, que se encontra mais afastada do local mas faz parte da auto-estrada A28 de ligação entre Viana e Porto, e a Ponte Velha, que está praticamente contígua ao espaço ocupado pelo Circo.

Este espaço é totalmente diferente do recinto de Matosinhos. É um terreno significativamente mais pequeno (6.285 m²), em terra batida – descaracterizado e descontextualizado da sua envolvente que se revela muito urbanizada e cuidada – muito próximo do centro histórico e urbano da cidade. Curiosamente, quando o Circo não está, o terreno é ocupado consecutivamente por caravanas, o que lhe confere uma espécie de continuidade do cariz nómada.

O terreno aparenta ser um espaço esquecido, numa envolvente urbana estruturada, mas os seus limites são rigorosos; encontra-se, num primeiro plano, limitado por um passeio pedonal contínuo e, num segundo, é maioritariamente rodeado por uma estrada de acesso à marina que o separa do rio. Ainda assim, a sua localização é estratégica relativamente à sua exposição e visibilidade perante a cidade, ao acesso fácil para o público de automóvel e a pé, ao estacionamento, e para o próprio circo que acede ao terreno contornando a entrada no centro da cidade.

A instalação do Circo VHC em Viana deu-se de uma forma muito distinta do que se constatou em Matosinhos. Em função das características morfológica e dimensional do espaço livre, a implantação circense resulta num concentrado de objectos – tendas, camiões e *casas* – mas, na qual ainda assim, é possível distinguir uma certa capacidade de gerar espaços próprios na organização circense através do zoneamento de elementos da mesma “categoria”.

Neste acampamento, o perímetro *construído* pelo posicionamento dos camiões determina qual a área privada circense e possibilita a sua organização independentemente do tecido urbano onde se encontra inserida, da qual resulta a transformação, do que era um sítio vulgar e desqualificado, numa comunidade cheia de acção.

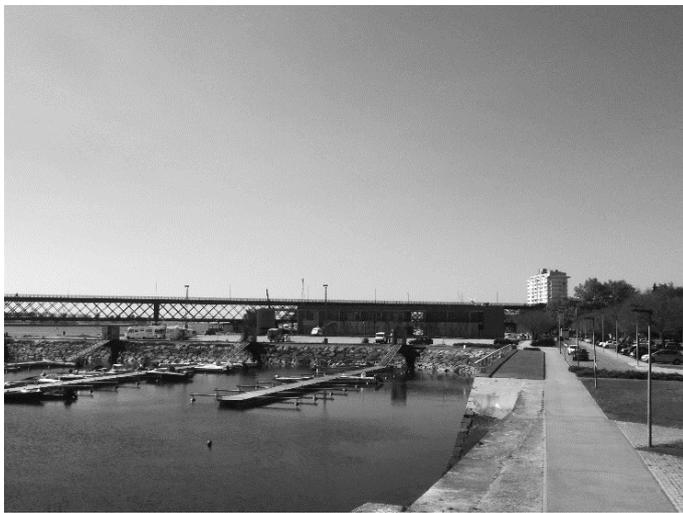


Fig. 29. Espaço vazio antes do Circo VHC chegar.

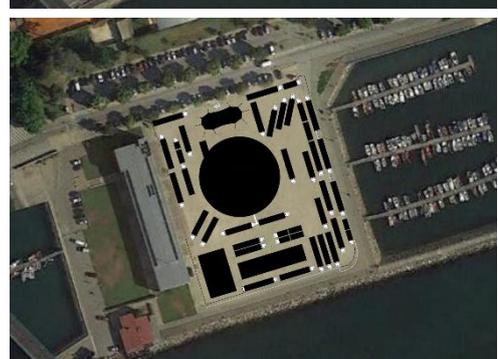


Fig. 28. Sequência da ocupação do Circo VHC em Viana.

Apesar das ocupações distintas, em qualquer acampamento do Circo VHC assiste-se a um fenómeno de expansão dos elementos que o constroem.

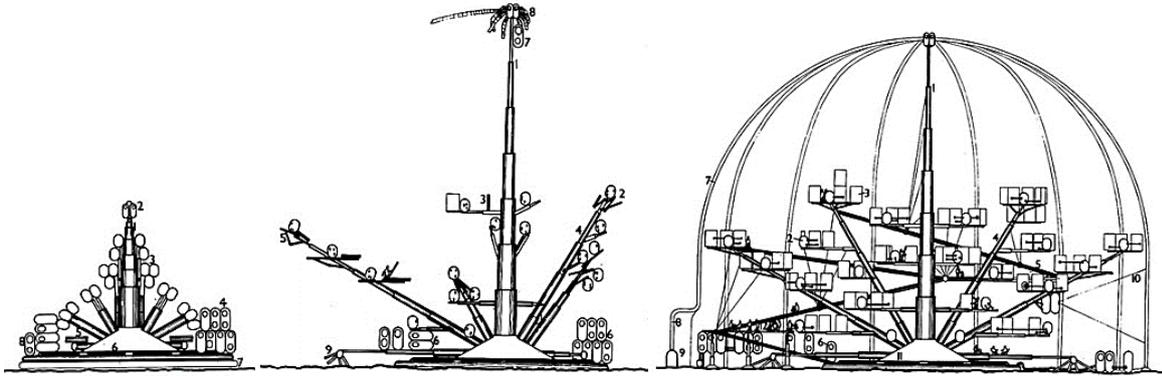


Fig. 30. Peter Cook. "Blow-out Village" (1966).

Esta capacidade de expansão manifesta-se no projecto de 1966, *Blow-out Village* de Peter Cook dos Archigram, um conjunto móvel que se desloca no território, podendo ser usado em qualquer parte para realojar sobreviventes de desastres, trabalhadores nómadas ou até festivais. À semelhança de um circo, esta "mobile village"¹¹⁰ desenvolve-se segundo uma sequência de etapas, como "Stage 1: The hovercraft is in motion"¹¹¹ (Mover do Circo); "Stage 2: The Village is beginning to blow-out"¹¹² (Chegar do Circo); "Stage 3: The village is in use"¹¹³ (Estar do Circo). No entanto, não se constrói pelo aglomerar de elementos, o *Blow-out Village* trata-se de uma estrutura única, retráctil e transportada sobre um *hovercraft* que, quando se move, tem apenas um quarto do tamanho; quando chega ao destino, um sistema hidráulico é activado e os seus componentes estruturais – um mastro principal e vários mastros secundários dispostos radialmente, onde se encaixam pequenas células de habitação – começam a estender-se; uma vez completo o "crescimento" da estrutura, a *aldeia* é revestida por uma cúpula de plástico transparente, uma estrutura pneumática que possibilita o desenvolvimento de um microclima e serve, ainda, como tela de projecção de imagens que ajudam a construir esse ambiente artificial; por fim, a estrutura

¹¹⁰ COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 61.

¹¹¹ COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 60.

¹¹² COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 60.

¹¹³ COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 61.

estendida inicia o processo de contracção, recolhem-se os mastros e, alcançado o volume mínimo inicial, parte para outro lugar (*Partir* do Circo).

No Circo VHC assiste-se à expansão das tendas circenses – volumes essenciais na dinâmica do circo e igualmente importantes para a ligação do circo à cidade – a cúpula do *chapiteau* sobressai na paisagem, tornando o acampamento do circo uma presença constante no quotidiano da cidade. Paralelamente, quando estacionadas, algumas *casas* expandem, a sua área habitável aumenta significativamente e conseqüentemente diminui o espaço livre exterior. Para estas *casas*, este é o primeiro passo a cumprir após a escolha do sítio definitivo, uma vez que, sem este processo, não são habitáveis¹¹⁴.

Neste sentido, a expansão das tendas e das casas circenses determina a passagem do estado de instalação para o do habitar; a expansão de todos os elementos circenses delimita o desenho do espaço exterior privado e, quando isso acontece, a comunidade circense entra numa situação de permanência. O circo *está* no seu sítio.

¹¹⁴ Ver capítulo *Estar, Elementos*.

“(...) Location or position is neither a necessary nor a sufficient condition of place, even if is a very common condition. This is of considerable importance for it demonstrates that mobility or nomadism do not preclude an attachment to place.”¹¹⁵

¹¹⁵ RELPH, Edward. *Place and Placelessness*, 1976. in KRONENBURG, Robert. *Transportable Environments: Theory, Context, Design and Technology*. London: Spon Press, 1998, p. 7.

A itinerância circense prevê o contacto efémero entre o Circo e o solo onde se estabelece mas, paradoxalmente, esse contacto mostra-se definitivo. Uma vez implantado, o circo relaciona-se fisicamente com o local onde se dá a sua inserção.

O circo entra em modo “estar” quando se compromete com o sítio. Depois de um metódico processo de instalação, a comunidade circense está ligada (“*plugged-in*”¹¹⁶) ao território onde pousa. Um sítio, também, significa estar.

Parques de estacionamento, praças de feiras ou terrenos desocupados, representam os tipos de sítios onde os circos podem montar um acampamento. Antes da chegada do Circo, consideram-se sítios vulgares e, com frequência, indiferentes enquanto lugares por si só, desprovidos de memória ou história. Porém, “*os lugares de acampamento não são derivações espaciais, mas são, em vez disso, geradores do espaço*”¹¹⁷.

Os locais ocupados “*não são interpretados como recipientes existenciais permanentes mas sim como intensos focos de acontecimentos, concentrações de dinamismo, fluxos de circulação, cenários de experiências efémeras, cruzamentos de caminhos, momentos energéticos*”¹¹⁸ e situam-se em cidades, vilas ou aldeias.

No entanto, o Circo, enquanto lugar contido em si mesmo e gerador de espaço e programa, quando pousa num sítio específico, cuja “*flexibilidade permite a sobreposição de lugares*”¹¹⁹, sobrepõe-se ao espaço, mas não o anula.

A autonomia de um circo itinerante é limitada quando se pensa no mesmo como uma máquina que se move e tem que se reabastecer de diversas formas. Sendo assim, o circo e a sua comunidade precisam da cidade onde estaciona, há uma interação entre os lugares sobrepostos. Verifica-se então, uma espécie de ligação temporária, porém indispensável, entre os *layers* cidade e circo na medida em que este se conecta com a anterior.

¹¹⁶ SADLER, Simon. *Archigram: architecture without architecture*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, cop. 2005, p. 113.

¹¹⁷ HAILEY, Charlie. *Campsite: architectures of duration and place*. USA: LSU Press, 2008, p. 1.

¹¹⁸ FARIA, António Pedro. “Os sem-lugar”, *Dédalo #7 re: Place*, Maio a Outubro, 2010, p. 5.

¹¹⁹ HAILEY, Charlie. *Campsite: Architectures of Duration and Place*. USA: LSU Press, 2008, p. xiv.

precisamente, nesta itinerância. A sua identidade é serem itinerantes num meio nómada, são *pessoas de circo*, a sua realidade e o seu lugar é o circo.

Estar num circo é parte fundamental na identidade de cada família, de cada artista, sendo que, *“é na família, e através dela, que o circo acontece”*¹²¹. Além da relação familiar com o circo, a identidade individual é indissociável da sua condição itinerante. *“Nasce-se no circo e não numa cidade ou numa vila ou aldeia. O circo, e não os espaços geográficos onde este estaciona nas digressões, é o lugar de origem dos artistas”*¹²².

No caso do Circo VHC, além dos artistas contratados (na maioria dos casos têm origem noutras famílias de circo) e de alguns empregados (pessoas exteriores à comunidade dos circos – os *pategos*), grande parte do espetáculo e da organização logística do quotidiano circense é realizada pelos vários elementos da família Cardinali – constituída por vários agregados familiares. E esta é uma das magias deste circo, a passagem da tradição circense já se estende a três gerações em simultâneo, estando assim assegurada a sua continuação.

*“Culturas nómadas, ou fenómenos culturais, como a vida dos navegantes, não se inscrevem em nenhum lugar fixo na terra. Contudo um navio, constantemente mudando sua localização, é, não menos, um lugar contido em si mesmo, e o mesmo acontece com um acampamento de ciganos, de índios ou de um circo, por mais frequentemente que mudem suas referências geodésicas. Literalmente, dizemos que o acampamento está “em” um lugar; culturalmente, ele “é” um lugar.”*¹²³

Assim, para os habitantes circenses, não é importante o sítio onde o Circo VHC está instalado, eles estão sempre no Circo e, é através dele e da sua itinerância, que desenvolvem um sentido de pertença, já que *“o percurso vivencial dos artistas faz-se na e da relação com os lugares por onde passam”*¹²⁴.

Durante o período de permanência do Circo VHC num novo sítio, é inevitável a criação de uma ligação física, e até emocional, entre as duas partes mas, nem por essa razão, o Circo deixa de ser

¹²¹ GORJÃO, Vanda. “Divagação Circense”, IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2, Julho/ Outubro, 2001, p. 59.

¹²² GORJÃO, Vanda. “Divagação Circense”, IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2, Julho/ Outubro, 2001, p. 60.

¹²³ LANGER, Susanne. *Feeling and form*. New York: Charles Scribner’s Sons, 1953, p. 95.

¹²⁴ GORJÃO, Vanda. “Divagação Circense”, IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2, Julho/ Outubro, 2001, p. 60.

um lugar independente e isolado da cidade onde “atraca”. No entanto, apesar de o acampamento circense ser um lugar *construído*, a “*arquitectura sozinha não consegue atingir esse sentimento de “lugar”. Só isso não é suficiente para dar identidade. É o conteúdo e o uso que são importantes*”¹²⁵. Ou seja, para se compreender a essência de um acampamento circense é indispensável olhar para o seu núcleo circunscrito e analisar, além dos elementos arquitectónicos que o constroem, as pessoas que o habitam e usam esses mesmos elementos.

Neste sentido, as situações de permanência transiente abordadas neste trabalho revelam diferentes usos, e até conteúdos, do espaço ocupado. Prontamente se conclui que a cada lugar novo, uma diferente disposição do *layout* da planta resulta da implantação do conjunto circense. Numa instalação de um acampamento circense, “*as qualidades de contorno, solidez, textura, dureza e outras particularidades do solo não podem ser niveladas, compactadas ou alteradas de outra forma, como nos típicos projectos de construção*”¹²⁶, pelo contrário, a implantação do circo requer uma constante negociação com o chão.

Posteriormente à primeira impressão no terreno, descampado ou infraestruturado, que reúna as condições mínimas para a ocupação, a capacidade de adaptação do circo ao lugar torna-o numa espécie de organismo vivo capaz de se adequar ao contexto do terreno, aos seus limites, tipo de solo, elementos naturais, como a existência de sombreamento, rio e área de vegetação, os acessos ou a topografia do lugar.

Este tipo de apropriação intuitiva do lugar é feita através de uma “*arquitectura sem arquitecto*”¹²⁷ e, desta forma, molda-se à realidade do momento em sintonia com as necessidades da própria comunidade segundo um saber empírico próprio do quotidiano circense, uma espécie de “senso-comum circense” que passa de geração em geração. Assim, o circo “constrói-se” a cada novo lugar, transforma constantemente a sua própria morfologia em função das características do lugar que habita, variando em questões da sua composição, estratégia estrutural e funcional.

¹²⁵ COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 21.

¹²⁶ HAILEY, Charlie. *Campsite: architectures of duration and place*. USA: LSU Press, 2008, p. 3.

¹²⁷ RUDOLFSKY, Bernard. *Architecture without architects: short introduction to non-pedigreed architecture*. New York: The Museum of Modern Art, 1965.

Podemos pensar o circo como uma manifestação da *up-to-the-minute architecture*¹²⁸, termo que Banham utilizou para se referir à arquitetura instantânea, do plástico e alumínio, criada pelos Archigram em meados dos anos sessenta.

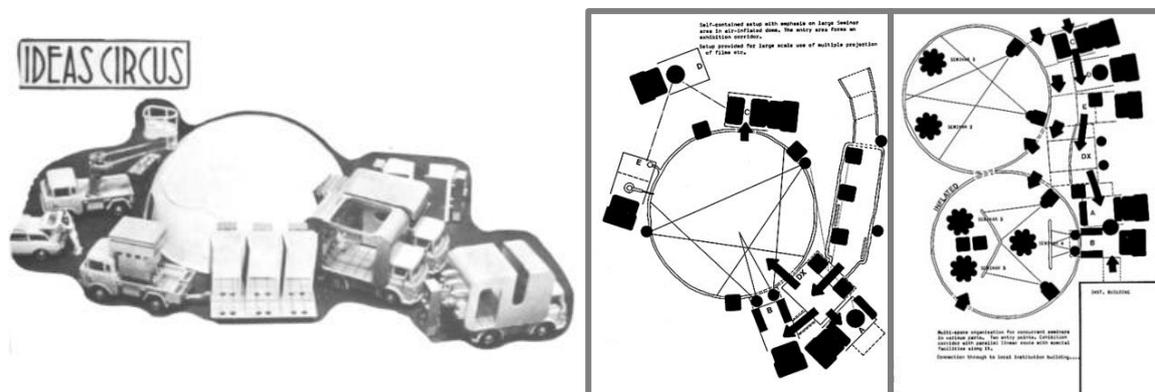


Fig. 32. Peter Cook e Dennis Crompton. "Ideas Circus" (1969).

O projecto *Ideas Circus*, elaborado por Peter Cook e Dennis Crompton em 1969, também reflete este tipo de ambiente imediato do circo e surge num período em que os Archigram estavam em contacto permanente com situações de eventos educativos, tipo seminários ou exposições, impulsionando a concepção de um projecto associasse um conteúdo programático capaz de reproduzir um evento, lúdico ou cultural, à mobilidade constante no território. Assim, “*a standard package*”¹²⁹ – constituído por um conjunto de cinco ou seis veículos contendo todo o tipo de material necessário para a produção de um evento – funciona como um lugar *pop-up*¹³⁰ que se sobrepõe ao existente onde permanece por um determinado período de tempo, durante o qual exerce as trocas de informação inerentes ao evento educativo. Este ambiente construído por *domes* e camiões – elementos utilizados como unidades com diferentes conteúdos programáticos – em oposição ao circo, além de funcionar autonomamente da arquitectura envolvente, oferece a possibilidade de se ligar à mesma, sendo que, num efeito *clip-on*¹³¹, o edifício que se conecta ao *Ideas Circus* funciona como um anexo do mesmo, uma espécie de acessório que pode servir para

¹²⁸ WHITELEY, Nigel. *Reyner Banham: historian of the immediate future*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2002, p. 177.

¹²⁹ COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999, p. 100.

¹³⁰ SIEGAL, Jennifer. *Mobile: the art of portable architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 2002, p. 24.

¹³¹ BANHAM, Reyner. “A clip-on architecture”. *Architectural Design*, November 1965, p. 535.

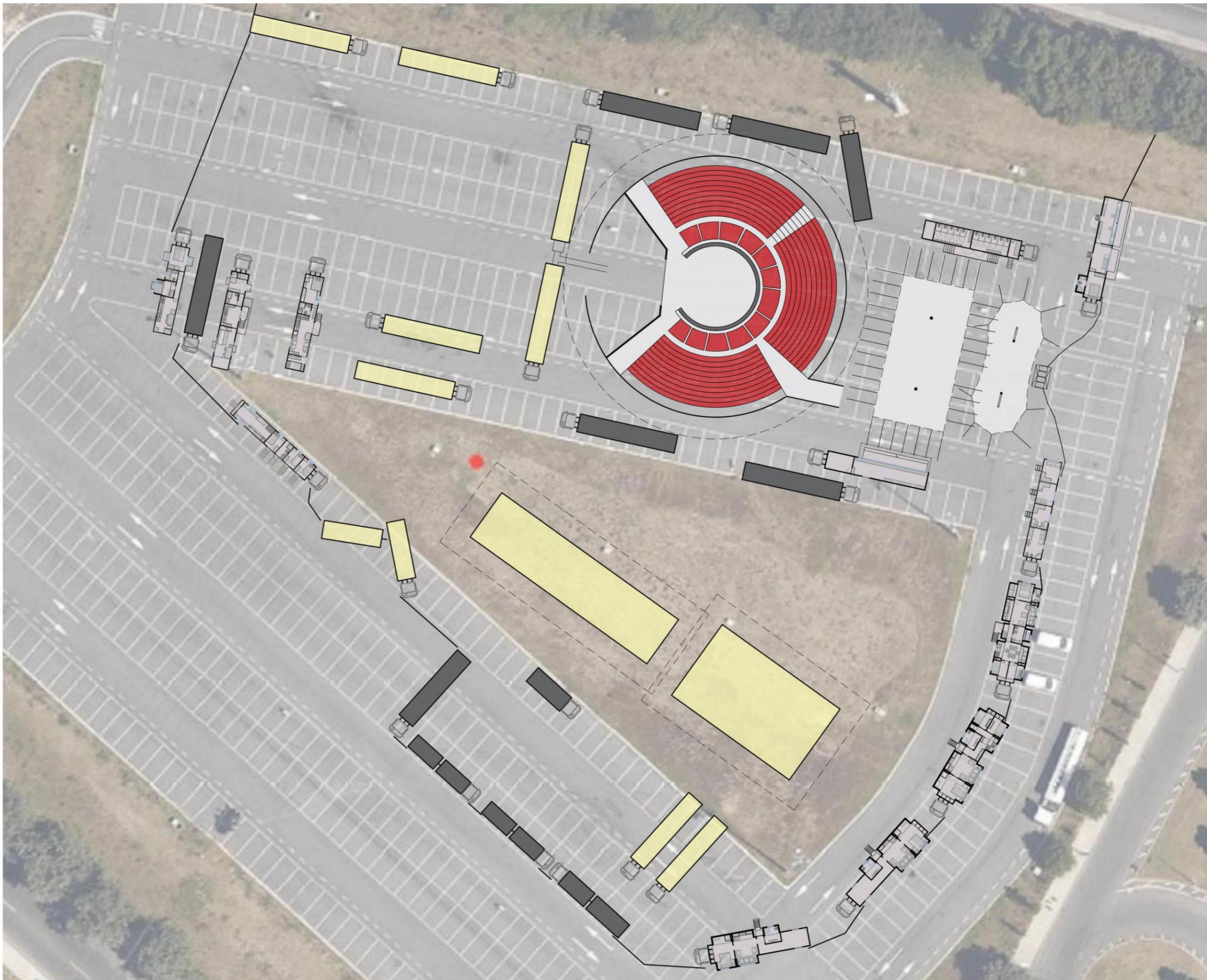
dormitório, arrumos ou até como uma tela gigante para a projecção de informação do seminário a decorrer.

Também o circo revela uma importante capacidade de adaptação ao lugar. Tendo em conta as dificuldades que o terreno possa oferecer, desde o tipo de solo à área disponível, os vários objectos que conformam o conjunto circense são dotados da flexibilidade característica da arquitectura móvel. Uma instalação circense funciona, então, como uma espécie de puzzle no qual as suas peças se montam em conformidade com a base que lhes é apresentada, sendo que no final, o resultado é sempre distinto, de sítio para sítio.

MATOSINHOS



Fig. 33. Sequência dos diferentes sítios do Estar do Circo VHC no itinerário da tournée de 2013 (Matosinhos).



Escala 1:500

Planta da instalação do Circo VHC, em Matosinhos.

Elementos relacionados com os animais.

Veículos de cargas.

A permanência do Circo VHC em Matosinhos aconteceu entre os dias 5 e 18 de Fevereiro de 2013 – desde o momento do *Chegar ao Partir* – no Parque de Manhufe e, do processo de apropriação espacial resultou uma planta bem estruturada e completa, sem muitos entraves impostos pelo terreno, pela sua dimensão e localização.

Uma vez *in loco*, esta instalação circense provoca uma sensação de dispersão ao observador. Não só o terreno original é imenso, como o espaçamento entre tendas e camiões é muito irregular – logo, os espaços intersticiais interiores do perímetro circense são muito heterogéneos – o que parece deixar os elementos um pouco perdidos no acampamento. Contudo, o desenho rigoroso do acampamento revela uma planta em sintonia com o espaço ocupado.

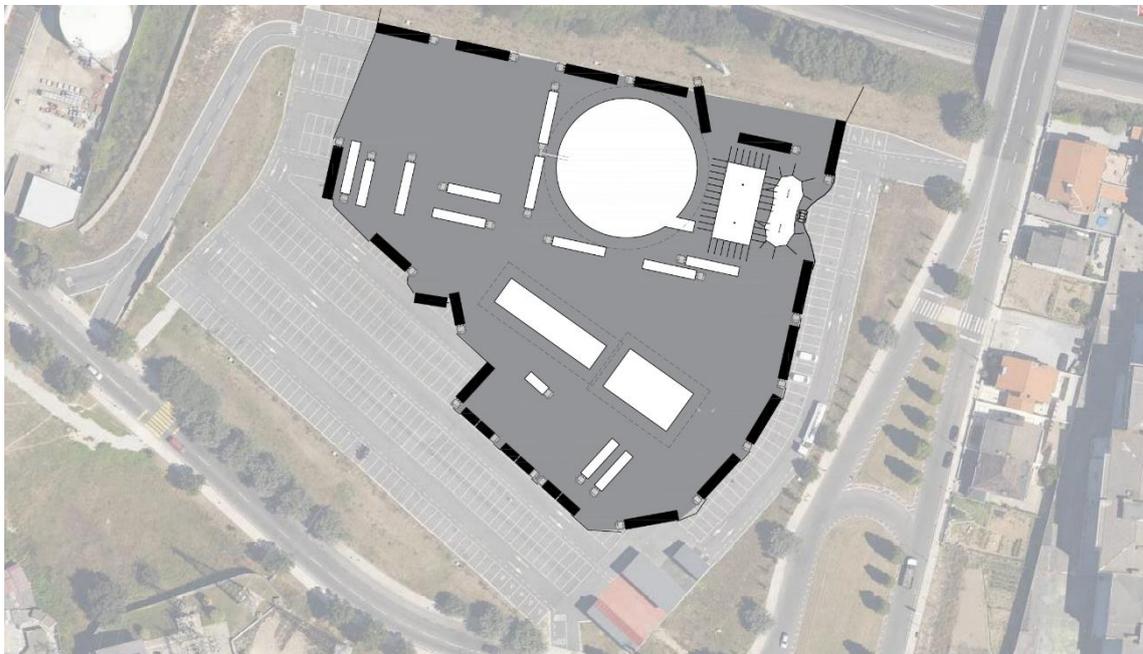


Fig. 34. Desenho esquemático do espaço intersticial do perímetro do Circo VHC, em Matosinhos.

O Circo VHC acomoda-se junto do limite do parque de estacionamento que faz de divisória com a A28, e se por um lado se torna mais visível e exposto a quem passa na auto-estrada, por outro lado, a vegetação que substitui o passeio e a estrada torna-se num limite físico por si só, e garante privacidade à comunidade; simultaneamente, está mais próximo dos extremos do parque onde se encontram as duas entradas principais do parque (tanto para carros como para peões) para onde o Circo se “vira” com os elementos que melhor o representam e publicitam – a entrada para o público e os melhores camiões (em qualidade e publicidade).

Tendo em conta a sequência de instalação abordada no capítulo anterior *Chegar*, os elementos vão ocupando os seus lugares alinhando-se pelo desenho das linhas que configuram os lugares de estacionamento; camiões e tendas, todos os elementos se dispõem acompanhando as direcções ditadas pela tinta branca no pavimento e agora, pelo contrário, o acampamento parece pertencer, permanentemente, ao espaço. A disposição dos vários elementos traça um perímetro muito bem definido que restringe o espaço privado da comunidade na envolvente onde o público pode circular.

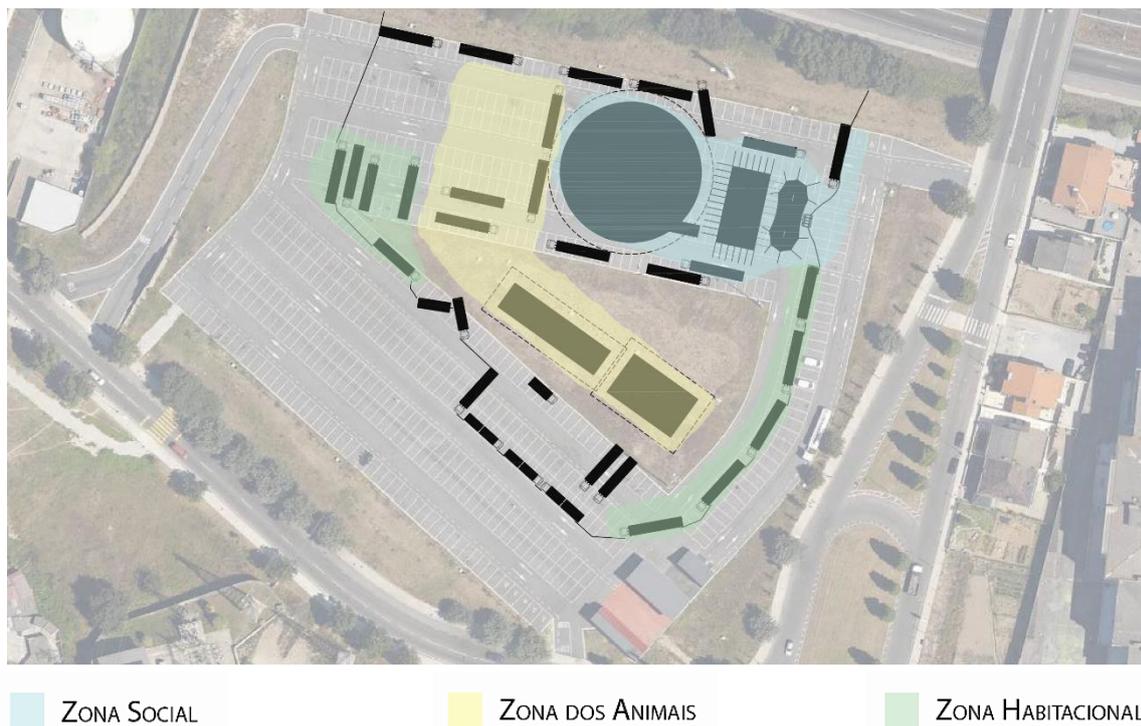


Fig. 35. Desenho esquemático do zoneamento da implantação do Circo VHC, em Matosinhos.

Por sua vez, o espaço interior está implicitamente dividido por zonas diferenciadas, áreas orientadas para os intervenientes que fazem parte do circo: os animais, as pessoas do circo e, claro, o público. O zoneamento do acampamento do Circo VCH é planeado em coerência com o quotidiano circense, sendo que os objectos do Circo são colocados tanto para o conforto dos seus habitantes/artistas como para o público, respeitando antes a dinâmica da comunidade circense em detrimento do conforto público.

Posto isto, em Matosinhos a instalação circense apresenta quatro zonas distintas, a zona social, a zona dos animais e duas zonas habitacionais. Junto à entrada principal fica a área social direccionada

para o público onde os espectadores circulam sem restrições numa praça desenhada pelas tendas circenses associadas ao espetáculo – nesta instalação estão montadas as três tendas principais – e, ainda, os camiões programáticos que participam na recepção e entretenimento ao público. A envolver a zona social, encontra-se a zona para os animais, tanto as tendas para os elefantes, cavalos e camelos – que neste terreno estão sobre piso impermeável com vegetação –, como os camiões-jaula dos leões, que ficam imediatamente atrás do *chapiteau*; a sua proximidade justifica-se pela necessidade de levar os animais para o espetáculo. Por fim, podemos observar duas zonas de habitação. Numa zona mais exposta, que contribui para a fachada principal do Circo VHC, estão, teoricamente, as *casas* melhores e mais vistosas, e neste caso, pertencentes às famílias Cardinali – ou com ligação familiar – e englobam já várias gerações da mesma. Na ponta oposta do acampamento, encontra-se uma segunda zona habitacional que reúne as *casas* dos artistas contratados sem relação familiar com os Cardinali, e a *casa* dos empregados do Circo.

Existem ainda os veículos de transporte de cargas que se espalham pelo recinto e exercem diferentes funções; alguns dos que transportam o material com ligação ao espetáculo ou à montagem das tendas funcionam como estrutura para a sustentação das tendas; os que transportam os animais, ou a alimentação, fixam-se próximos do sítio onde permanecem os respectivos animais alvo; outros veículos, e em simultâneo alguns dos acima mencionados, tomam parte na construção do perímetro do recinto, responsável pela privacidade.

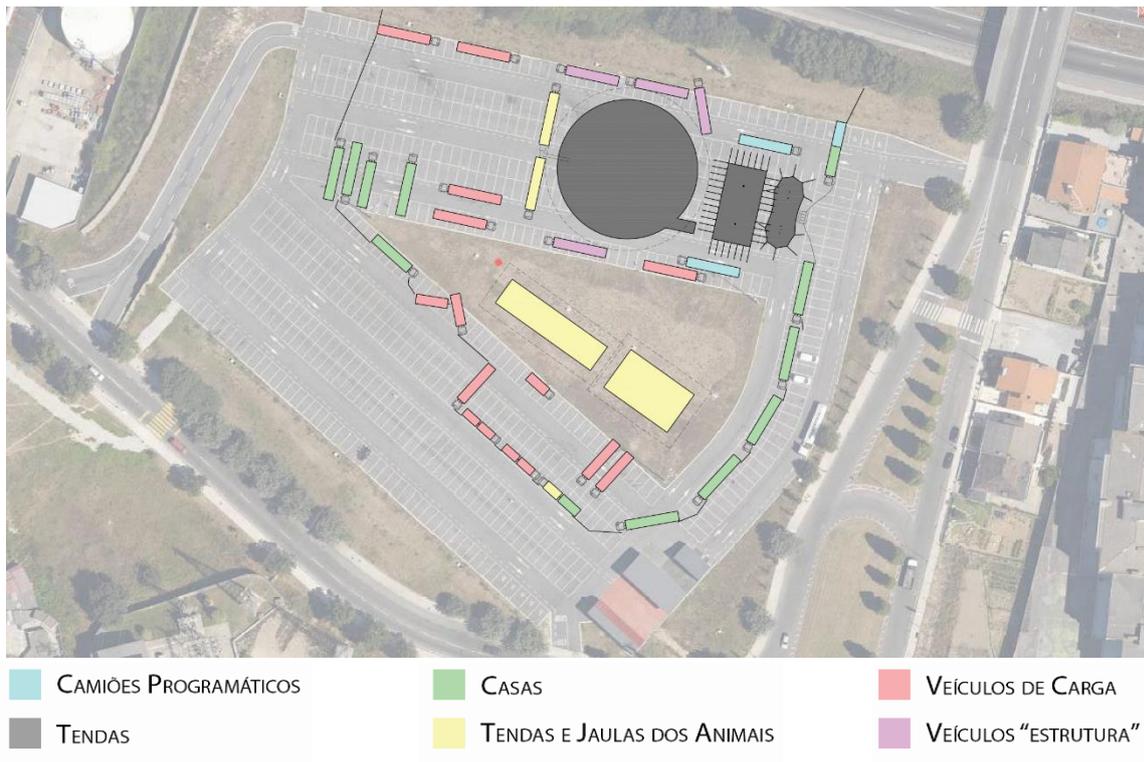


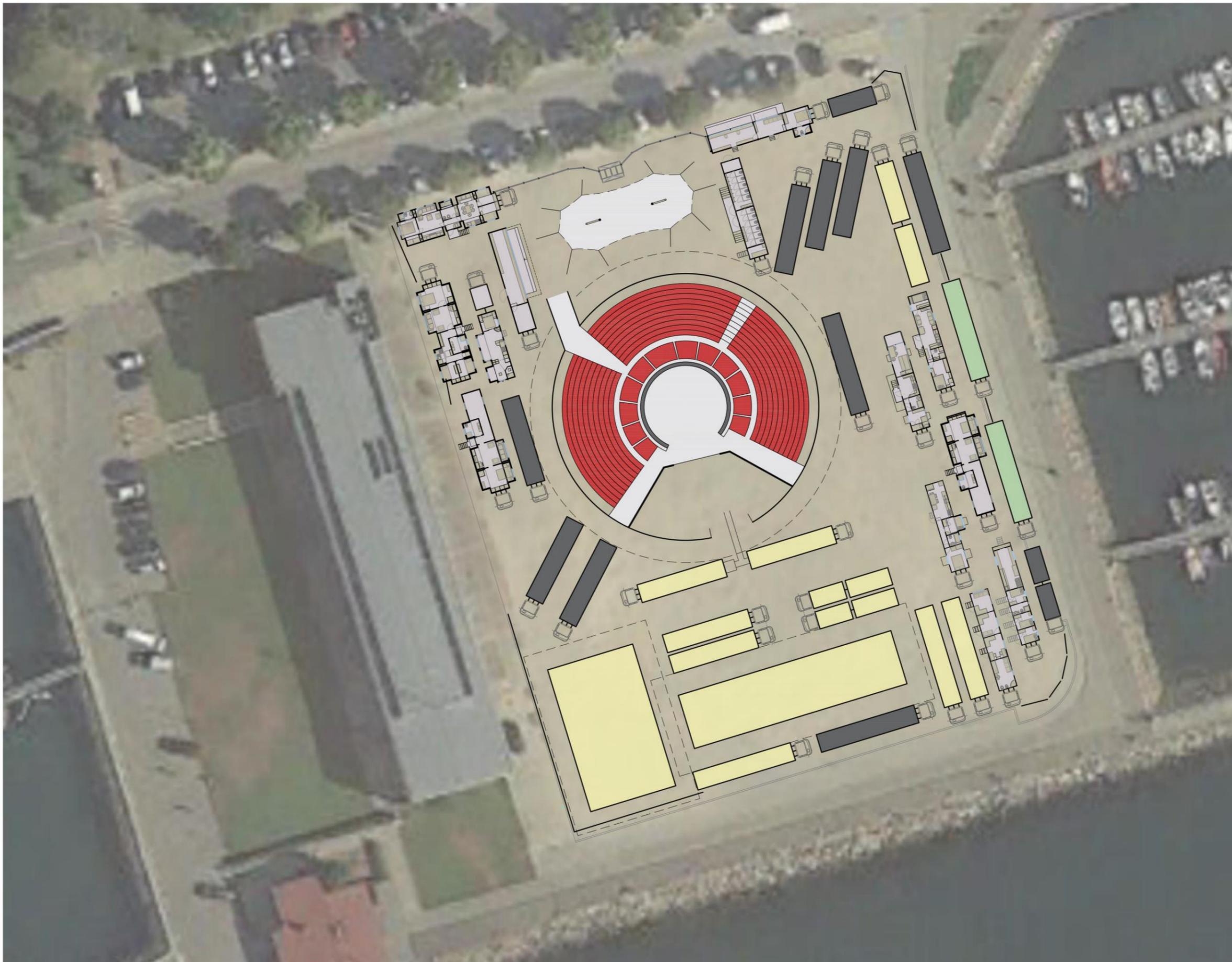
Fig. 36. Desenho esquemático da localização dos elementos circenses pelas respectivas áreas, em Matosinhos.

Todavia, a privacidade das zonas habitacionais varia com a adaptação da implantação circense a cada terreno. Em Matosinhos, a zona de habitação mais afastada da entrada está mais protegida da envolvente exterior e, também do dia-a-dia da vida circense, uma vez que as casas estão estacionadas paralelas entre si, desenhando um núcleo mais resguardado. Por outro lado, a zona das *casas* que fazem a fachada do perímetro do acampamento, estão colocadas em fila, ficando tanto expostas para o lado exterior do parque de estacionamento, como para o interior do Circo, sujeitas aos olhares de todos os seus intervenientes, ou seja, a sua posição no limite entre privado e público, liberta-as de "vizinhança" mas torna-as mais desamparadas de todo o ambiente que as envolve.

VIANA DO CASTELO



Fig. 37. Sequência dos diferentes sítios do Estar do Circo VHC no itinerário da tournée de 2013 (Viana do Castelo).



⌚ Escala 1:500
Planta da instalação do Circo VHC, em Viana do Castelo.

- Casas-Intermitentes
- Elementos relacionados com os animais.
- Veículos de cargas.

A permanência do Circo VHC na cidade de Viana do Castelo deu-se entre os dias 19 de março e 1 de abril de 2013 – assumindo as datas do *Chegar ao Partir* – e a sua instalação ocorreu num pequeno terreno descaracterizado na margem do Rio Lima, sendo que, tendo em conta as características do lugar, a planta resultante da ocupação circense é muito divergente da anteriormente descrita.

O espaço ocupado, de dimensões reduzidas e limites muito rígidos, potenciou uma apropriação muito estruturada que, apesar de presencialmente dar a sensação de confusão, quando analisada a sua implantação geral percebe-se que se trata de um caos organizado.

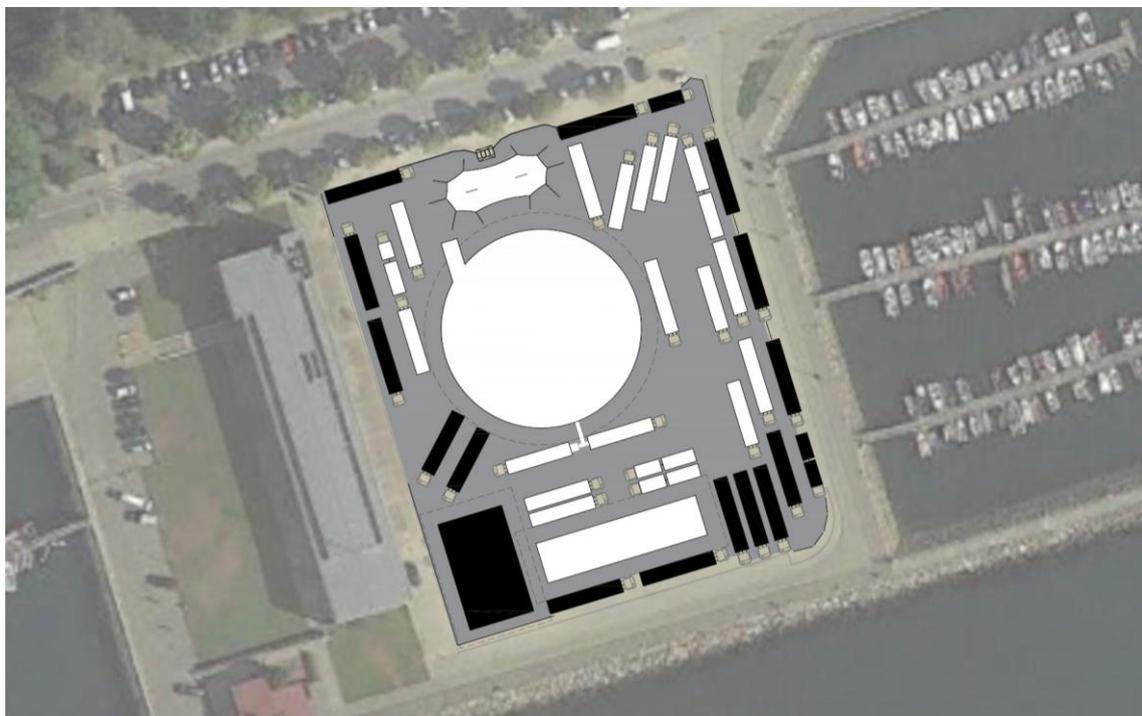


Fig. 38. Desenho esquemático do espaço intersticial do perímetro do Circo VHC, em Viana.

A fronteira que separa a envolvente e o espaço privado do recinto circense, é formada por uma linha heterogénea contínua de veículos, tendas e *casas*, posicionados tangencialmente a todos os limites do terreno, e funciona como uma barreira física que impede a passagem de *pategos* para a área privada da comunidade, ao mesmo tempo que limita os olhares curiosos dos mesmos, proporcionando alguma privacidade aos habitantes do Circo no seu quotidiano. O espaço privado da comunidade é parco em áreas livres uma vez que existem muitos elementos do Circo para tão pouco espaço de implantação. Daqui resulta uma adaptação algo “amontoadada” que preenche o terreno de forma quase integral, sendo que o estacionamento paralelo dos veículos traça uma

espécie de “tecido urbano” através da criação de “ruas” – enquanto espaços intersticiais entre os diferentes contentores – que, estando em sintonia com a malha urbana da envolvente próxima, parecem ser parte do lugar.

Em Viana, também se assiste a um zoneamento da ocupação circense que, tal como em Matosinhos, se divide numa zona social, a zona dos animais e em duas distintas zonas de habitação.

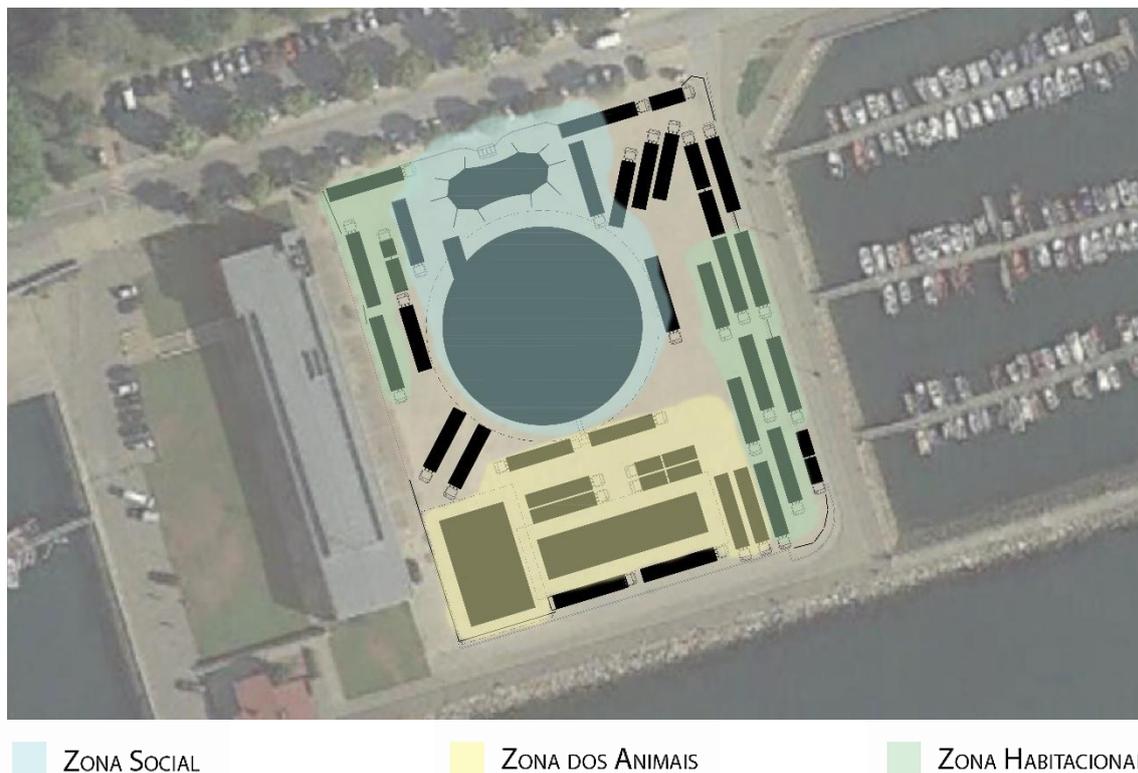


Fig. 39. Desenho esquemático do zoneamento da implantação do Circo VHC, em Viana.

A diferenciação programática é evidente na distribuição ordenada dos elementos. A zona social corresponde à área da entrada situada junto ao acesso principal que liga o terreno ao centro da cidade; aqui a praça é delimitada pela entrada, os camiões programáticos direccionados ao público, e pelas tendas circenses – nesta instalação devido ao tamanho reduzido do terreno além do *Chapiteau* sé está montado o *Polvo*. Nesta implantação, a zona dos animais está mais concentrada nas traseiras do *Chapiteau*, estão no limite do terreno e contribuem para o desenho do perímetro do recinto.

As habitações concentram-se em duas zonas distintas. A primeira situa-se junto à fachada principal do Circo VHC onde estão estacionadas as casas com relação familiar à Casa Cardinali, esta incluída,

apesar de fazer parte do desenho da fachada e por isso está perpendicular à lógica das restantes; estas *casas* estão mais expostas à passagem pedonal – principalmente a Casa Cardinali que integra a fachada – pois o limite onde encostam é um passeio com cota elevada que funciona, por si só, como elemento barreira no perímetro. A segunda está instalada no canto oposto do terreno rectangular, sendo que, este aglomerado de contentores estão estacionados paralelos entre si e desenham duas “ruas”, por sua vez paralelas à estrada pela qual as *caravanas* se alinham, que os protege dos olhares curiosos; neste grupo constam as habitações das famílias dos artistas contratados pelo Circo VHC e os camarins.

Os veículos de transporte de cargas distribuem-se pelo terreno, atendendo à sua função, enquanto estruturas de apoio às tendas, peças que conformam a fronteira do recinto ou como apoio aos animais.

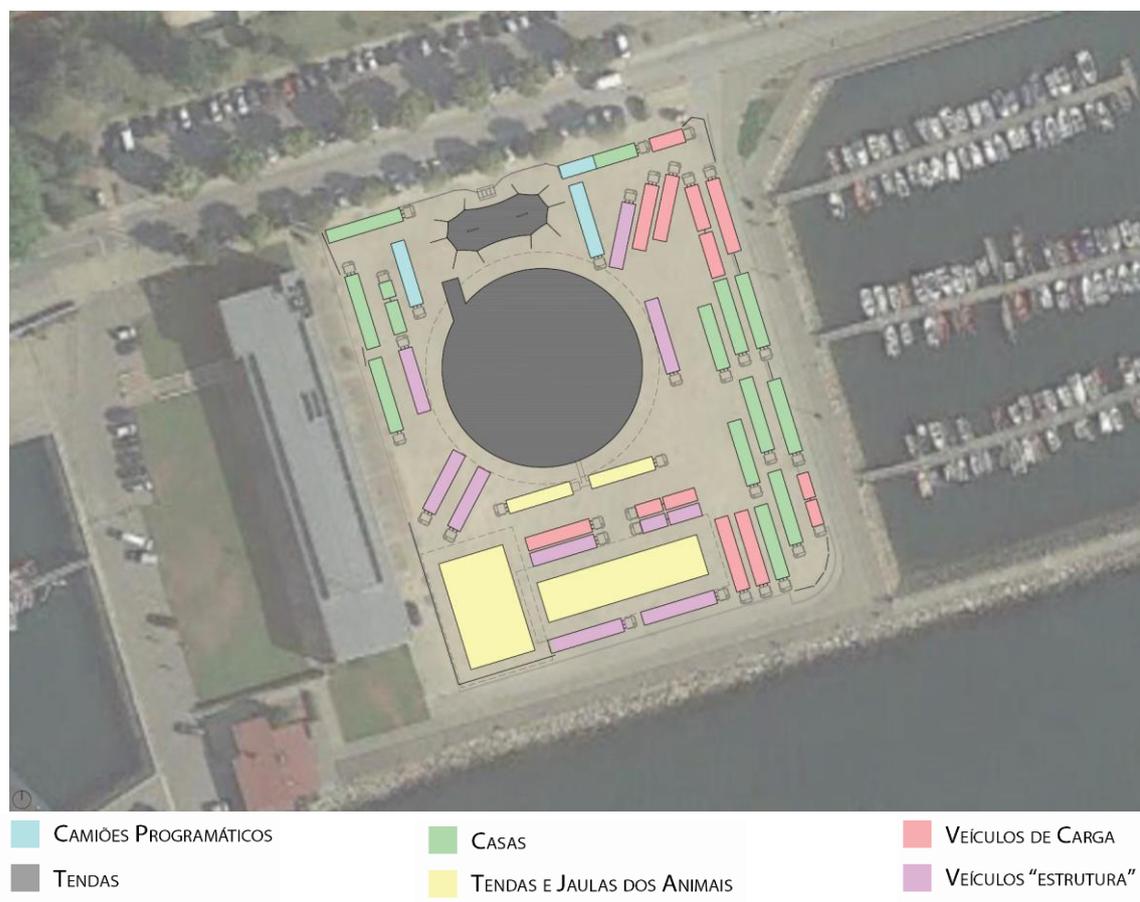


Fig. 40. Desenho esquemático da localização dos elementos circenses pelas respectivas áreas.

Neste contexto, a distribuição programática das peças que compõem o todo circense é uma consequência directa dos limites do terreno e envolvente: uma planta com uma malha ortogonal

que se desenvolve seguindo as direcções das linhas dos passeios e estradas que descrevem os limites do terreno. Se, por outro lado, a zona destinada ao público se exhibe para a rua principal de acesso ao lugar – uma vez que a sua visibilidade é um importante ponto de atracção e de angariação de público e, neste caso, a instalação beneficia da sua proximidade à zona de estacionamento – por outro, protege os animais da confusão do quotidiano da cidade instalando-os no limite ao terreno, muito próximos da calma do rio Lima.

ELEMENTOS DO CIRCO VHC

O circo é composto por diferentes tipos de estruturas que, enquanto grupo, atribuem ao acampamento uma imagem heterogénea pelos seus volumes, cores e luzes. Estas estruturas temporárias fazem referência a uma ocasião específica e estão associadas a um evento em particular e, nesse sentido, *“tais estruturas parecem ter uma energia latente codificada dentro do seu tecido – quando desmontadas existe o potencial para a erecção de uma forma utilizável; quando em uso, há o conhecimento de que um dia em breve eles podem ser desmontados”*¹³².

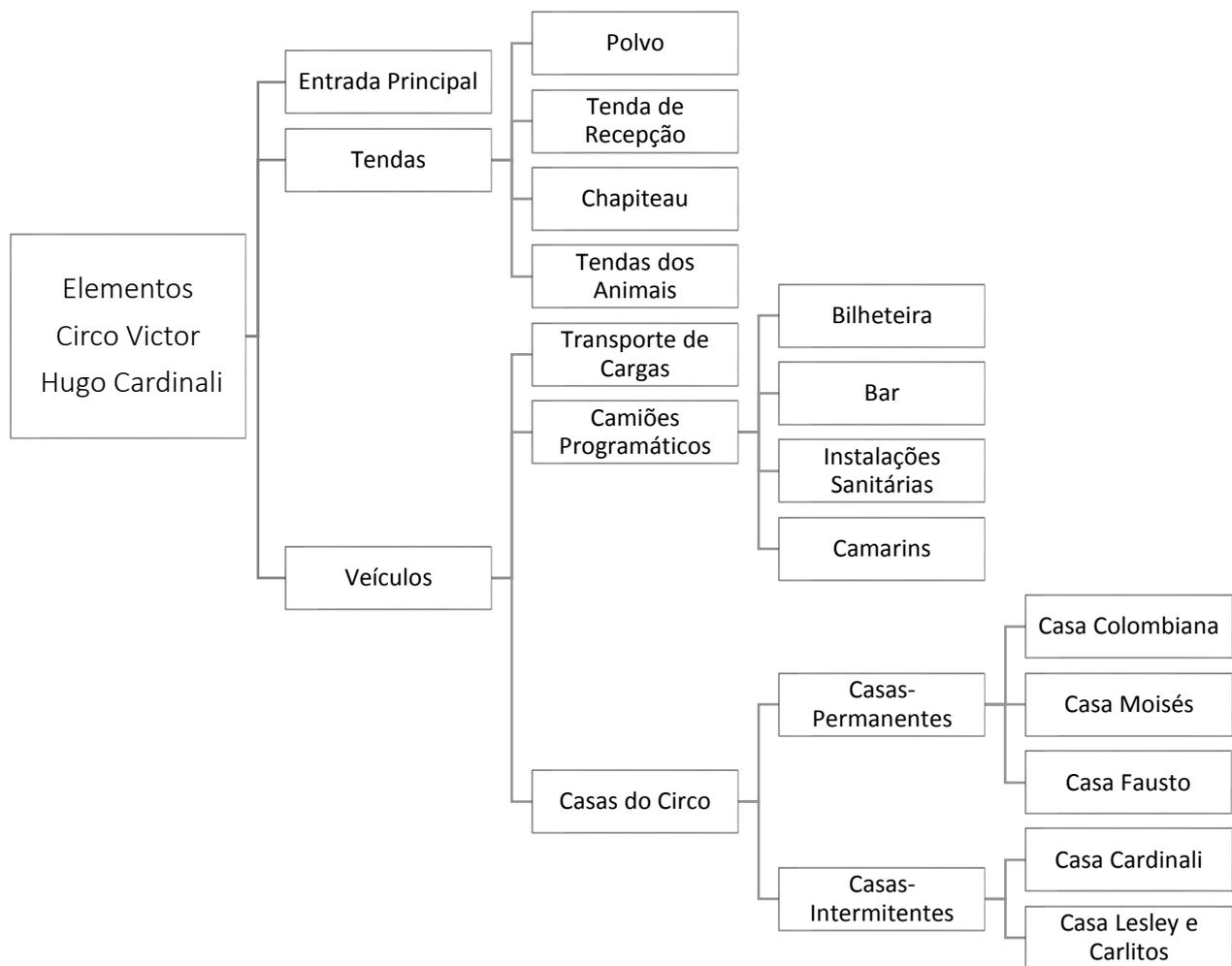


Fig. 41. Diagrama explicativo da relação entre os elementos do Circo VHC. As casas aqui nomeadas são os exemplos abordados neste capítulo.

¹³² KRONENBURG, Robert. “Ephemeral Architecture”, *Architectural Design - Ephemeral/Portable Architecture*, vol.68, 9-10/1998, p. 7.



Fig. 42. Entrada principal para o público.

A ENTRADA PARA O PÚBLICO é o primeiro elemento da sequência que o leva até ao espetáculo. É uma área conformada pelo arranjo de elementos metálicos, associados à iluminação; uma passagem pedonal ao centro e grades unidas tipo cerca que podem ser em maior ou menor número, conforme a área a circunscrever. Este elemento está sempre associado à bilheteira e dá acesso a uma praça comum, onde se faz a espera pelo momento do espetáculo, sob a comodidade das tendas. O objectivo do circo é orientar este ponto de luz e acção para o lado com mais movimento e visibilidade da envolvente do acampamento circense e, de preferência, situá-lo próximo dos melhores acessos e zona de estacionamento.

AS TENDAS são os elementos que fazem o seguimento da entrada e, por isso, estão na praça pública onde proporcionam um maior conforto para o público, funcionando como sombra quando está sol ou de abrigo para a chuva. Constituídas, maioritariamente, por lonas sintéticas impermeáveis de pvc, estruturas metálicas, cabos e tirantes, são objectos portáteis e (des)montáveis passíveis de transporte. A sua expansão é feita pelos homens do Circo (com recurso a maquinaria, quando necessário) que se baseiam na sua formação empírica circense para o seu levantamento, obedecendo a um conjunto de regras passadas entre famílias e transmitidas aos empregados que ajudam na tarefa.

Um dos aspectos importantes referentes à sua montagem é a qualidade dos seus alicerces pois, tendo em conta o tamanho, o tipo de pavimento do terreno, a sua localização ou a existência e potência de vento, são factores a ter em conta na segurança das mesmas.

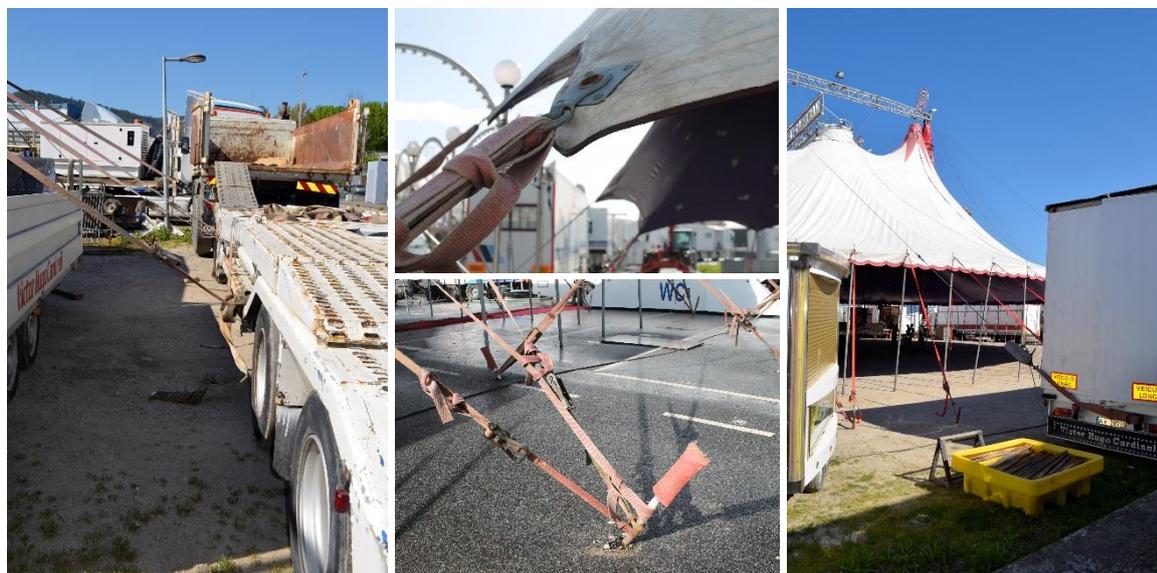


Fig. 43. Diferentes tipos de alicerce para a montagem das tendas.

Assim, a sua fixação ao lugar, além dos prumos e torres metálicas que a suportam, é realizada pela tensão de tirantes e, dependendo das condições do lugar, as suas amarras podem ser feitas directamente no chão através de estacas de madeira ou aço cravadas no pavimento, ou, por uma questão de maior segurança, utilizando os veículos de cargas ou as *casas* e elementos externos ao circo como árvores. Teoricamente, o recurso aos veículos como alicerce é fundamental porque facilita o trabalho dos homens, além de evitar a perfuração do solo (principalmente se for pavimentado onde os danos são maiores) que exige mais tempo e maiores recursos gastos na tarefa. Mas, na prática, o espaço disponível para a instalação circense não permite a colocação de veículos (ou tantos quanto seria desejável) na proximidade das tendas e, por essa razão, os pavimentos são por vezes danificados em detrimento da montagem das mesmas. No Circo VHC observam-se as tendas de recepção para o público e a tenda principal para o espetáculo, sendo que, numa situação ideal, as três tendas estão montadas em simultâneo mas, por vezes, quando a área de ocupação não é suficiente para a montagem de todas, o espaço que sobra entre o *chapiteau* e a entrada dita qual das tendas de recepção é armada; ainda as tendas específicas para os animais.



Fig. 44. Tenda de recepção "O Polvo".

O *POLVO* é uma tenda tensionada que se segue à entrada principal no recinto do Circo VHC. É uma espécie de *foyer* do Circo e o seu nome advém a sua forma. A sua aparência é informal, flexível e esteticamente apelativa no conjunto circense, e oferece aproximadamente 130 m² de área coberta. A sua estrutura metálica resume-se a dois postes interiores, robustos e com 8,50m de altura cada um, inseridos nos pontos reforçados da lona, acentuando o efeito de “esticar” juntamente com os tirantes que alongam a lona em direção ao chão.



Fig. 45. Tenda de recepção rectangular.

A **TENDA DE RECEPÇÃO** é, também, uma tenda secundária, a sala de espera que antecede a entrada no *chapiteau* para o espetáculo. Esta tenda, semelhante ao *polvo* nos materiais que lhe dão forma,

tem uma configuração mais comum, sendo que, a sua forma rectangular com 200 m² (10,0m x 20,0m) apesar de mais baixa, é mais ampla que o *foyer*. Ao contrário do *polvo*, esta tenda além dos dois postes centrais (7,0m cada um), é suportada por um sistema de postes (prumos) que a seguram no limite da lona seguindo uma métrica mais ou menos regular; aproximadamente a cada 1,60m é colocado um poste metálico e, do ponto onde o poste encontra a lona sai um tirante cuja amarra pode ser uma estaca cravada no solo ou pode estar segura num veículo próximo.

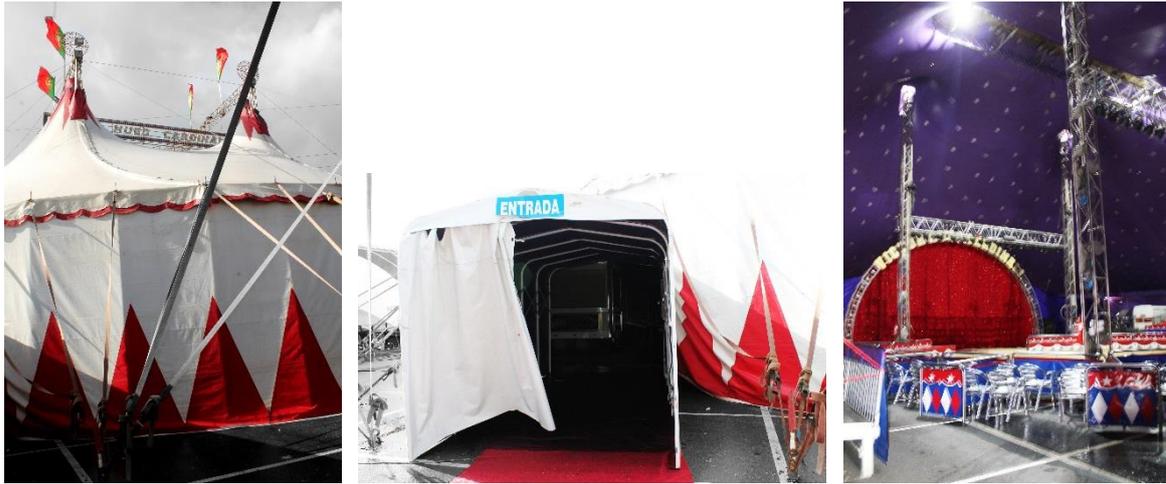


Fig. 46. Tenda principal "O Chapiteau" | Entrada da tenda | Estrutura principal.

O **CHAPITEAU** é a tenda onde tem lugar o espetáculo, representa a imagética circense.

"A tenda de circo é o derradeiro edifício de entretenimento móvel. A forma e o material desta estrutura são sinónimo de espaços temporários de grande escala – é um método muito eficiente de cobrir grandes áreas porque é leve e relativamente rápido e fácil de erguer".¹³³

Chapiteau é o termo comum da gíria circense para a tenda onde se realiza o espetáculo principal do circo. *"Embora as primeiras tendas de circo começassem a aparecer no final do século XVIII, a metamorfose para um circo itinerante, com uma grande tenda reconhecível e associada a uma comitiva de animadores, não estava completa até meados do século XIX"*¹³⁴ e ainda, a adopção do tecido como material que para dar forma à tenda permite ao circo um novo patamar de mobilidade. Assim, enquanto objecto arquitectónico, a tenda circense espelha a essência de uma arquitectura móvel, sendo que, a sua característica portabilidade é o reflexo da evolução da história do circo, ou seja, da respectiva itinerância que lhe foi incutida pela sua sobrevivência. Além do material leve e de fácil manuseamento para a cobertura – que evoluiu do tecido vulgar para um material sintético com características importantes como a impermeabilidade, durabilidade e resistência ao fogo –, o circo recorre a uma estrutura tensionada leve, portátil e de fácil (des)montagem e, ainda, os

¹³³ KRONENBURG, Robert. *Portable Architecture: Design and Technology*. Berlin: Springer Science & Business Media, 2008, p. 96.

¹³⁴ KRONENBURG, Robert. *Houses in motion: the genesis, history and development of portable building*. Great Britain: Wiley Academy, [1995] 2002, p. 42.

elementos que ligam e fixam a tenda ao lugar são ligeiros e com pouca presença (tendo em conta o volume que estão a estabilizar) fazendo passar a ideia que a tenda está apenas pousada sobre o lugar e, desta forma, enfatizando o carácter efémero desta construção e da sua passagem pelo lugar que ocupa. No entanto, apesar da sua existência intermitente e da consequente “*non-pedigreed architecture*”¹³⁵, enquanto construção móvel é um objecto reconhecível no campo da ilusão e da realidade e é, ainda, significativa enquanto expressão máxima de uma instalação circense em qualquer lugar, representando tanto a identidade construtiva como a própria comunidade itinerante que a habita.

“O mundo do circo é um microcosmo do universo, com a diferença de que o grande universo é de uma realidade tão grandiosa que só podemos dimensioná-la por meio da imaginação e o mundo do circo, no limite circular do picadeiro, é uma ilusão tão pequena e passageira que só podemos percebê-la por meio da emoção.”¹³⁶

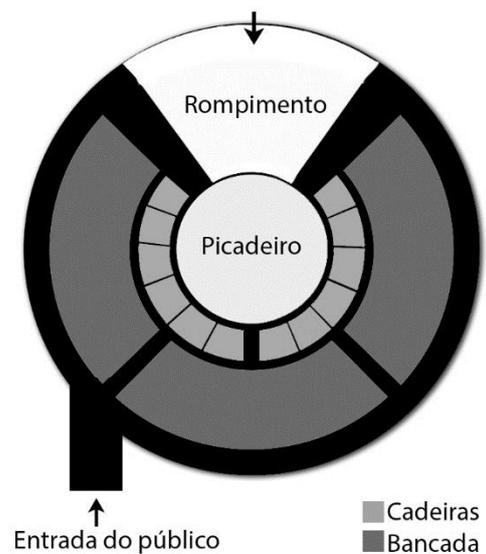


Fig. 47. Esquema do interior do *Chapiteau*.

Assim, o *chapiteau* do Circo VHC é uma tenda de planta circular com 36,0m de diâmetro, típica de um Circo de Variedades: no centro destaca-se o picadeiro, o coração do circo, onde a magia

¹³⁵ RUDOLFSKY, Bernard. *Architecture without architects: short introduction to non-pedigreed architecture*. New York: The Museum of Modern Art, 1965.

¹³⁶ ANDRADE, José Carlos dos Santos. *O espaço cénico circense*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006, p. 87.

acontece; tem cerca de 15,0m de diâmetro e, se para a primeira parte do espetáculo se apresenta revestido com uma lona para o conforto dos acrobatas, malabaristas e palhaços, na segunda parte está vedado com uma grade de proteção e coberto de serradura para a exibição dos animais e seus domadores. O picadeiro separa-se das primeiras cadeiras com uma espécie de muro que serve para esconder uma série de mecanismos e instrumentos essenciais ao espetáculo. Logo a seguir estão as cadeiras para o público e na sequência destas surgem as bancadas, sendo que no total podem assistir ao espetáculo cerca de 800 pessoas. É neste ambiente que o *“circo tem o fascínio do espaço circular, onde a festa é envolvente e envolvida; onde os espectadores se vêem entre si através do espetáculo e onde todos comunicam, porque todos se referem ao ponto central que geométrica e sensorialmente nos liga”*.¹³⁷

A entrada do público no *chapiteau* faz-se lateralmente, por um túnel acessório e exterior à tenda; por sua vez, os artistas acedem ao picadeiro nas traseiras pelo *rompimento*¹³⁸, que está vedado ao público física e visualmente, mantendo-se assim a magia dos bastidores e o elemento surpresa do espetáculo, mas para conforto dos artistas e dos animais, tem ligação às jaulas dos felinos e às tendas dos outros animais.

¹³⁷ SANTOS, João dos. *O circo e o pensar: ensaios sobre a educação II*. Lisboa: Livros Horizonte, 1981, p. 181.

¹³⁸ ANDRADE, José Carlos dos Santos. *O espaço cénico circense*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006, p. 103.

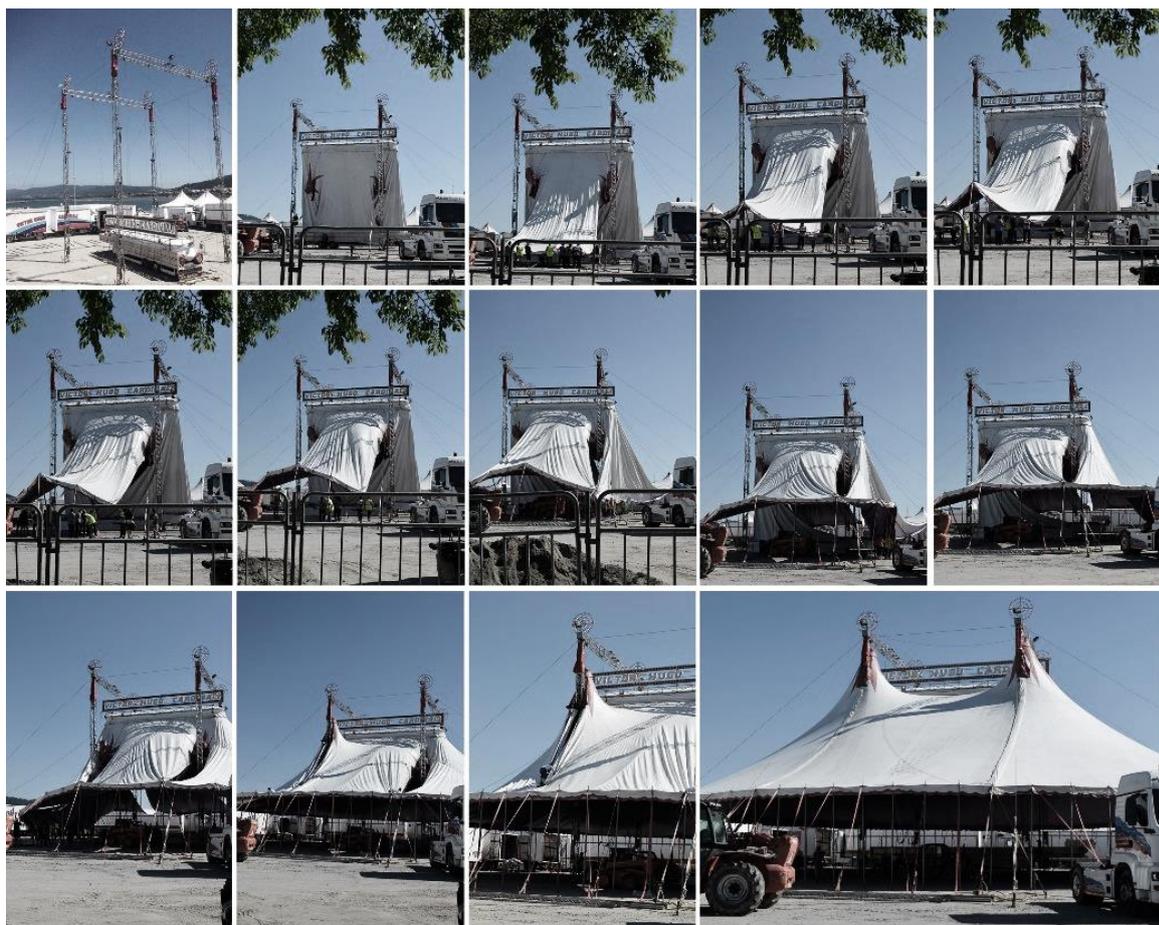


Fig. 48. Sequência de montagem do *Chapiteau*.

Estruturalmente, o *chapiteau* assemelha-se à tenda de espera retangular, sendo que, dado o seu volume, o peso da lona da tenda é suportado não por dois, mas por quatro postes verticais metálicos (com 12,0m de altura) que desenham dois pórticos estruturais – fixados e estabilizados por cabos de aço – assentes no centro da tenda, junto do picadeiro, aproveitados, pela sua localização, para integrar ou camuflar grande parte da iluminação, cabos e mecanismos utilizados durante o espetáculo.

AS TENDAS DOS ANIMAIS, estruturalmente semelhantes à tenda de recepção, são duas grandes tendas de formato rectangular, que funcionam individualmente e exclusivamente como alojamento dos animais. A tenda para os cavalos, pôneis, camelos e lamas (30,0m x 7,50m) e a tenda dos elefantes (20,0m x 12,0m) situam-se, sempre que possível, numa zona permeável do terreno ocupado, seja em terra batida ou vegetação. A sua montagem tem sempre grande prioridade sobre os restantes

elementos tendo em conta o conforto dos animais e é sempre bastante próxima do chapiteau por uma questão de facilitar a sua entrada durante o espetáculo.



Fig. 49. Tendas dos animais.

Os VEÍCULOS da comunidade circense servem para as mais variadas funções numa instalação temporária; transportam cargas variadas, transportam todos os animais, acolhem diferentes conteúdos programáticos e ainda auxiliam como alicerces estruturais na montagem dos elementos portáteis - são, em simultâneo, a base para as casas móveis do circo, mas estas estão numa categoria à parte. A sua presença numa instalação é menosprezada, mas a sua colaboração é essencial para o desenvolver de todas as etapas do ciclo circense. Eles transportam, montam, definem espaço e movem-se novamente, tornando-se indispensáveis para a concretização efectiva e itinerante do Circo.



Fig. 50. Diferentes tipos de veículos para diferentes tipos de carga.

OS VEÍCULOS DE TRANSPORTE DE CARGAS dividem-se em diferentes tipos de camiões e carrinhas, dependendo do tipo de conteúdos a que estão destinados. Há os que transportam produtos e bens materiais – desde os elementos portáteis desmontados e todos os acessórios para o seu

funcionamento, a todos os bens relacionados com a estadia dos animais como o feno, serradura, alimentação – e os que alojam os animais durante a etapa do *Mover*, sendo que os camiões diferem para os diferentes animais. A sua localização deve ser aproximada ao destinatário do seu conteúdo sejam os animais, as tendas ou, no caso dos que “sobram”, enquanto elemento do perímetro da instalação circense.

OS CAMIÕES PROGRAMÁTICOS, por sua vez, estão equipados para o uso dos artistas e público. Além da presença enquanto espaço equipado, contribuem para a definição da zona pública à qual os espectadores tem acesso livre e, em simultâneo, podem ajudar a definir o perímetro do acampamento como qualquer outro elemento do Circo VHC.



Fig. 51. Camiões programáticos | Bilheteira (e casa Victor Hugo Jr.) | Bar | Instalações Sanitárias | Camarins.

A **bilheteira** divide o camiã com uma *casa* (a casa do Victor Hugo Jr.). Situa-se sempre ao lado da entrada principal ao recinto do Circo e é decorada como um elemento atractivo da fachada do recinto que se vira para os melhores acessos e estacionamento, melhor visibilidade. É um pequeno espaço com um grande vidro que divide um balcão do público.

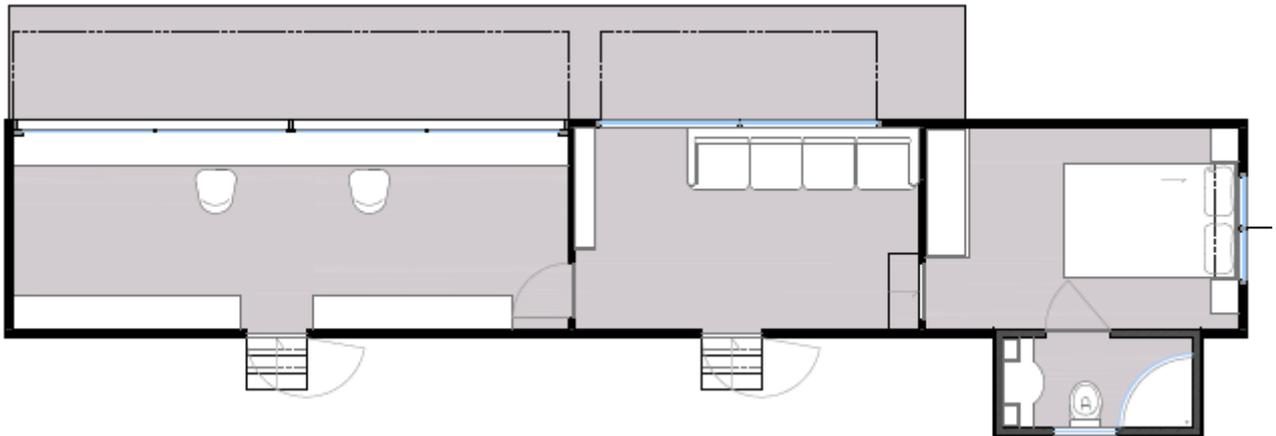


Fig. 52. Camião programático | Bilheteira | Escala 1:100.

O **bar** é um dos objectos que delimita a praça pública onde os espectadores esperam pelo espetáculo. É um contentor de 13,0m por 2,50m com um dos lados “recortados” onde se encontra um balcão e uma vitrina, ao qual se chega por uma plataforma acessória e externa ao camiã.

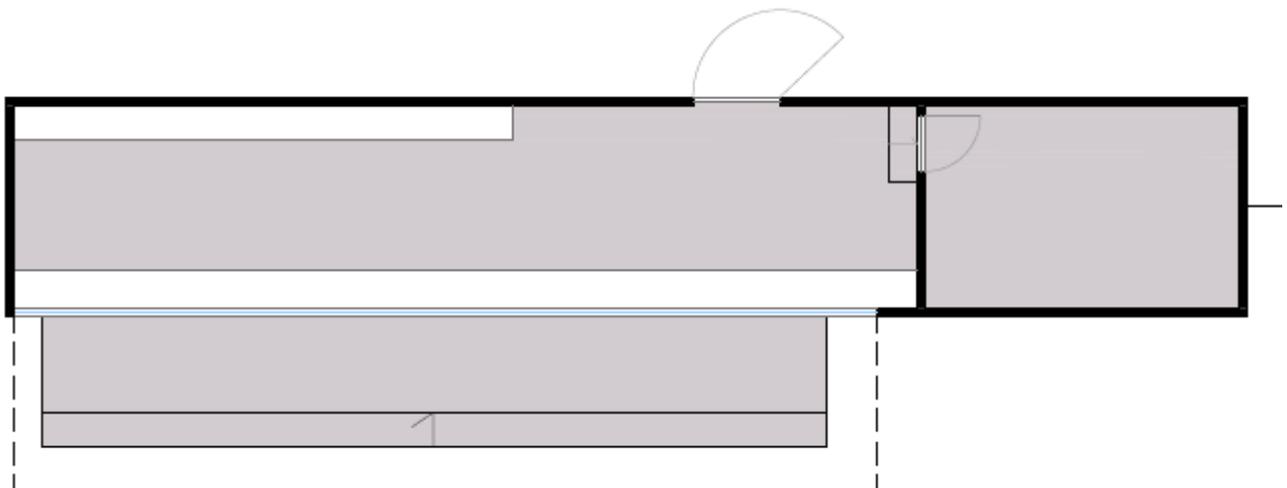


Fig. 53. Camião programático | Bar | Escala 1:100.

As instalações sanitárias permanecem sempre na zona da praça de espera, normalmente do lado oposto ao bar. Um contentor de 13,60m por 2,60m é dividido em quatro partes, cada uma com acesso pelo exterior; no centro os WCs femininos e masculinos, na traseira do camião fica um pequeno anexo de arrumos e na outra extremidade uma pequena sala “médica”.



Fig. 54. Camião programático | Instalações sanitárias | Escala 1:100.

Os camarins ocupam um contentor semi-reboque mas, apesar de poderem estar mais ou menos expostos na instalação circense, são do espaço privado da comunidade. Pela sua função, a sua localização na implantação do circo não deve ser afastada do *chapiteau*, uma vez que faz parte dos bastidores do espetáculo. O espaço disponível divide-se em três camarins com possível ligação entre eles, sendo que cada um tem um acesso individual, e ainda um compartimento com acessórios de casa de banho.



Fig. 55. Camião programático | Camarins | Escala 1:100.

AS CASAS DO CIRCO são unidades de habitação móveis que se coadunam com a condição itinerante dos seus habitantes, permitem-lhes essa itinerância. A casa circense é, portanto, um símbolo da liberdade associada ao estilo de vida nómada adoptada pelas pessoas do circo e, a sua mobilidade atribui *“ao acto do habitar uma identidade baseada na possibilidade de escolha e num posicionamento espacial variável. O lugar passa por isso a definir-se a partir do tempo, enquanto universo imagético mutante, e não do espaço enquanto território “à priori””*¹³⁹.

A associação entre habitação e movimento incentivou ao aparecimento de um novo conceito para o habitar e, neste sentido, a casa enraizada no solo e dependente do lugar é substituída pela casa móvel que, no sentido inverso, tem a capacidade de criar novos lugares. Este objecto vai apropriando-se do espaço a cada paragem e, por isso, *“o lugar da casa não será mais que uma densificação do trajeto, um nóculo, um vórtice onde se concentram e multiplicam intensidades para definir a expressão mínima do habitar, da ideia de interior que é inerente ao habitante”*¹⁴⁰.

Em última análise, *“a casa é o lugar do autêntico, é o refúgio que protege do exterior, da inclemência do tempo e dos agentes naturais, (...) de uma exterioridade que se concebe sempre como nociva”*¹⁴¹ e é este ambiente fechado e identificável que recria a imagem e o sentimento de um lar. Neste sentido, é nas habitações móveis que os habitantes do circo se sentem *em casa*, é não nas suas casas tradicionais¹⁴² e, conseqüentemente, para estes habitantes nómadas o *“(...) lar não é um lugar singular, mas é talvez, em vez disso, muitos locais entre a chegada e a partida”*¹⁴³.

A casa circense pode assumir diferentes formas mas, o ambiente criado pela rentabilização do espaço, através do máximo de dispositivos no menor espaço de habitação, é independente das características da “pêlo” que o desenha que, não sendo uma típica construção fixa e perene, é um produto industrializado mais próximo da *“cápsula residencial”* do que de uma *“moradia*

¹³⁹ Francisco Ferreira, “Vehicles of desire. Casas como carros, Circa 1956”, *JORNAL ARQUITECTOS / Associação dos Arquitectos Portugueses*, nº 230, Janeiro/Março 2007, ed. Michel Toussaint, p. 28.

¹⁴⁰ ÁBALOS, Iñaki. La buena vida: visita guiada a las casas de la modernidad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2000, p. 159.

¹⁴¹ ÁBALOS, Iñaki. La buena vida: visita guiada a las casas de la modernidad. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2000, p. 52.

¹⁴² Sr. Fausto “O Palhaço” em entrevista: “Eu e o meu irmão temos casa mesmo fixa, mas isto que está aqui eu considero uma casa. [Para si esta é a sua verdadeira casa?] É pura verdade. O circo pára um mês, ou dois meses ou três, ou eu vou embora, e encosto isto à casa do meu irmão e fico nesta, não durmo na casa do meu irmão.”

¹⁴³ HAILEY, Charlie. Campsite: architectures of duration and place. USA: LSU Press, 2008, p. 18.

tradicional”¹⁴⁴. Neste sentido, podemos comparar a essência da casa circense com o *design* de Fuller “*Standard of Living Package*”¹⁴⁵, uma caixa com paredes dobráveis passível de ser transportada dentro de um contentor ou com um trailer que, uma vez desdobrada, fornecia todo o mobiliário necessário para uma família de seis pessoas, dentro do ambiente condicionado por um dos seus *Domes*.

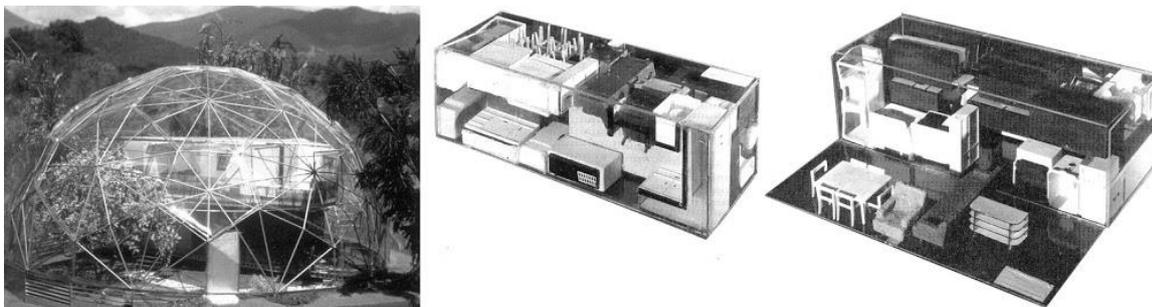


Fig. 56. Buckminster Fuller. "Standard of Living Package" (1948).

Assim, também a casa circense dispõe dos bens necessários ao conforto do lar enquanto ambiente controlado e familiar dentro de uma “casca” indiferente enquanto estrutura exterior, mas indispensável pela sua mobilidade. Quando em entrevista, o Sr. Fausto diz “*eu e o meu irmão temos casa mesmo fixa, mas isto que está aqui* (referindo-se à sua caravana) *eu considero uma casa*” fica implícita a diferenciação entre “*casa mesmo fixa*” enquanto construção e “*casa*” enquanto lar.

¹⁴⁴ MONTANER, Josep Maria. *Depois do movimento moderno: arquitetura da segunda metade do século XX*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2001, p. 114.

¹⁴⁵ KRAUSSE, Joachim and LICHTENSTEIN, Claude. *Your Private Sky: R. Buckminster Fuller: the art of design science*. Baden: Lars Müller, 1999, p. 330.

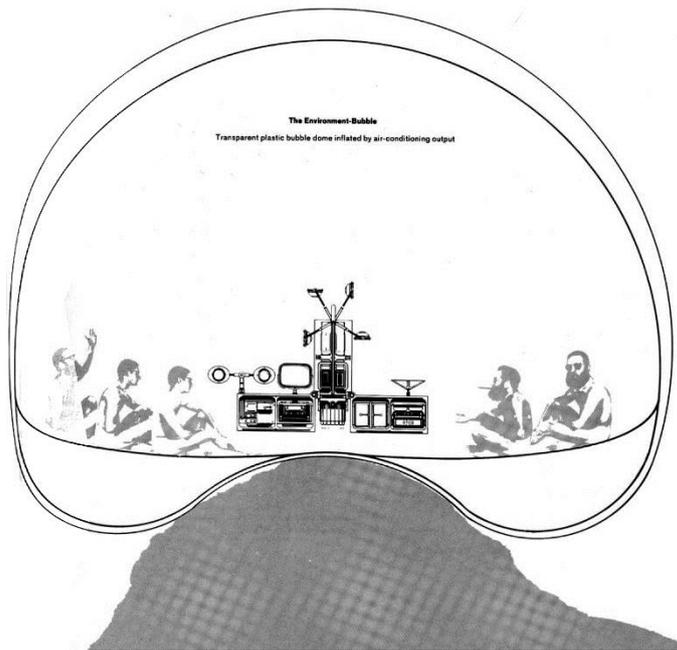


Fig. 57. Reyner Banham e François Dallegret. "Transportable Standard-of-living Package" (1965).

Em 1965, Reyner Banham escreve o artigo *"A home is not a house"* no qual, referindo-se ao conceito *standard-of-living package* de Fuller, reflete sobre o ambiente doméstico consequente da revolução tecnológica dos anos 60. O conforto do ambiente construído (*home*) é controlado por uma parafernália mecânica de aparelhos eletrônicos e novas tecnologias que o tornam independente dos elementos construtivos permanentes que conformam o invólucro exterior (*house*) e, por isso Banham questiona *"(...) why have a house to hold it up?"*¹⁴⁶. Na sequência deste raciocínio desenvolve, juntamente com o arquiteto francês François Dallegret, o *Transportable Standard-of-living Package*¹⁴⁷, um conjunto completo de dispositivos mecânicos envolto por uma membrana plástica e insuflável, possível de ser entregue em qualquer parte do território e com o qual um indivíduo possa apreciar a *"liberdade espacial da fogueira nômada sem o cheiro, a fumaça, as cinzas e a bagunça; e os luxos da terra dos aparelhos sem os encargos de uma habitação permanente"*¹⁴⁸.

¹⁴⁶ BANHAM, Reyner. "A home is not a house". *Art in America*. New York, 1965, vol. 2, p. 70.

¹⁴⁷ BANHAM, Reyner. "A home is not a house". *Art in America*. New York, 1965, vol. 2, p. 74.

¹⁴⁸ BANHAM, Reyner. "A home is not a house". *Art in America*. New York, 1965, vol. 2, p. 75.

A evolução do elemento *casa* é uma questão importante para o aperfeiçoamento da vida itinerante das pessoas que habitam o circo e, desde cedo, à sua capacidade de se movimentar; questões como autonomia e conforto foram sendo melhoradas até às casas onde hoje habitam e se movimentam.



Fig. 58. Arthur James Fenwick. "Fair/circus travellers caravans" (1940-50).

No Circo VHC as casas circenses apresentam-se sob diferentes aparências – variam em tamanho, qualidade e visibilidade, por exemplo – mas todas parecem reunir as condições mínimas para a habitação itinerante à qual se propõem, tendo em conta a satisfação dos seus ocupantes, que se referem à sua casa maioritariamente como caravana.

O lugar que ocupam em cada acampamento está dependente, tal como os outros elementos do circo, das condições do terreno da instalação e, em função da sua posição, podem funcionar como objecto limite que desenha o perímetro do acampamento, como alicerce de uma tenda ou simplesmente posicionar-se livremente sem qualquer responsabilidade acrescida. As *caravanas* são independentes umas das outras mas, uma vez estacionadas, formam conjuntos heterogéneos – “*construindo uma paisagem desqualificada*”¹⁴⁹ – nos quais, os seus habitantes desenvolvem o espírito de comunidade e de vizinhança, pela sua proximidade e partilha do mesmo espaço. Ainda assim, apesar do seu posicionamento estratégico e efémero, o propósito do estacionamento de cada casa é só um: proporcionar um abrigo familiar, um lugar real e permanente integrante de uma comunidade nómada.

Posto isto, a *caravana*, enquanto célula habitável e independente, “*não é uma entidade espacial facilmente definível; está sujeita a transformações periódicas que lhe conferem um carácter plástico*”

¹⁴⁹ Monteiro, Pedro Cortesão. “O Espírito da Série”, *JORNAL ARQUITECTOS / Associação dos Arquitectos Portugueses*, nº 230, Janeiro/Março 2007, ed. Michel Toussaint, p. 26.

e flexível”¹⁵⁰. Ainda assim, é possível distinguir algumas das variações entre as casas que compõem os núcleos habitacionais num típico acampamento do Circo VHC, sendo que, a sua capacidade de adaptação a variações familiares ou programáticas torna-as em objectos vantajosos nas andanças da itinerância, na medida que, tal como a *Dymaxion House* de Fuller, “*articula os desejos e as ideias das pessoas dentro dela. É capaz de mudar e evoluir com os seus habitantes. É um lugar de acção*”¹⁵¹. Segundo Nuno Portas, a casa deve responder a duas premissas: “*é preciso área para as funções essenciais que se desenrolam numa casa, tomadas num sentido físico (cabem numa cama, movimentar-se na cozinha, etc), e num sentido fisiológico (cubagem e renovação de ar suficientes, p.e.) (...) e é preciso o espaço para a vida harmónica da família, para possibilitar as distâncias psicológicas entre as pessoas e o seu isolamento, quando necessários, para abrigar a reunião sem constrangimentos*”¹⁵².

Ainda, caracterizam-se segundo algumas das suas particularidades como a sua forma e habitabilidade mas, em contrapartida, todas partilham uma mobilidade limitada consequente da dependência de uma estrutura motorizada autónoma e independente; as casas do Circo VHC são contentores transportáveis – semi-reboques acoplados ao *chassis* de um camião. Paralelamente, têm em comum a dependência para com o lugar onde estacionam, ligam-se às redes de água e electricidade de forma a usufruírem da matéria no período da ocupação circense e ainda para carregarem, literalmente, os depósitos e os geradores indispensáveis à vida em viagem.

Neste contexto, as habitações podem ser identificadas como casa-permanente e casa-intermitente.

¹⁵⁰ AFONSO, Joana. *Os circos não existem: família e trabalho no meio circense*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2002, p. 70.

¹⁵¹ BALDWIN, James. *Bucky Works: Buckminster Fuller's ideas for today*. New York: Wiley, 1996, p. 22.

¹⁵² PORTAS, Nuno. *A habitação social: proposta para a metodologia da sua arquitectura*. vol.1, Porto: FAUP, D.I. 2004, p. 128.

A **CASA-PERMANENTE** é aquela em que a sua habitabilidade é constante, mesmo durante a etapa do *Mover* e, por isso, são permanentemente habitáveis sem que ocorra qualquer expansão – esta até pode dar-se, mas é facultativa – ou contracção, o que faz com estas casas estejam sempre prontas para a estrada.

Da transformação de contentores de camiões, com cerca de 2,50m de largura e com comprimento variável entre os 12,0m e os 14,0m, surgem vários tipos de habitações. Assim, incluem-se neste grupo as respectivas casas familiares do Sr. Fausto e Sr. Moisés, os palhaços do Circo VHC e a casa da família *motard* Colombiana, sendo que, nestas habitações o espaço interior é um só e todos os compartimentos são acessíveis permanentemente; inclui-se também, a casa dos empregados.

Quanto à sua configuração, a casa-permanente, apesar da menor área disponível e da maior rigidez do limite exterior, é especialmente mais flexível, uma vez que não estão sujeitas à movimentação das partes deslocáveis do contentor habitacional. Como excepção, a casa dos empregados não oferece um espaço contínuo pois, ao contrário das casas-permanentes familiares, funciona como um *hostel*; o contentor do semi-reboque divide-se em compartimentos individuais com acesso pelo exterior – ao todo, três quartos individuais, uma casa de banho partilhada e uma cozinha comum.

Posto isto, apontamentos como janelas, portas, varandas, escadas e até estendais de roupa, transformam um objecto de transporte de cargas e conferem-lhe uma imagem reconhecível.

A função da casa é servir quem a ocupa e, de acordo com o que Walter Gropius observou na palestra apresentada no CIAM de Frankfurt em 1929, “*o problema da habitação mínima é estabelecer o espaço elementar mínimo, o ar, a luz e o calor indispensáveis para que o homem possa desenvolver plenamente suas funções vitais sem restrições devido à habitação, ou seja, estabelecer um ‘modus vivendi’ em vez de um ‘modus non moriendi’*”¹⁵³.

¹⁵³ KLEIN, Alexander. *Vivienda mínima : 1906-1957*. Barcelona : Gustavo Gili, 1980, p. 33.



Fig. 59. Casa-Permanente | Casa Colombiana.

A **Casa Colombiana** é consequente da adaptação de um contentor de 2,50m de largura por 12,0m de comprimento, sendo o seu espaço interior totalmente habitável durante o movimento.

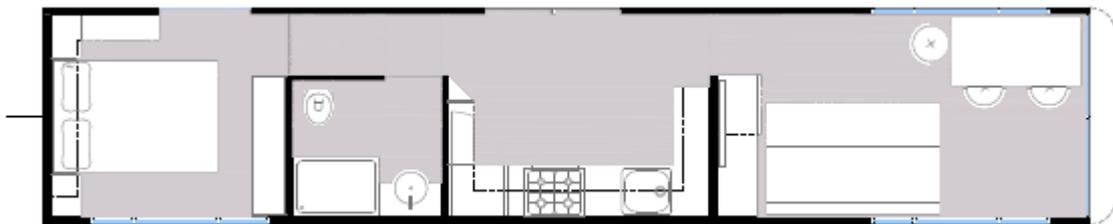


Fig. 60. Casa Colombiana | Organização espacial em movimento | Escala 1:100.

Um dos pormenores que a distingue das outras casas é o conforto gerado pelos grandes vãos rasgados das suas *paredes*, desenhando um ambiente interior amplo e iluminado que, apesar da sua área reduzida (aproximadamente de 28m²), faz esquecer a realidade e a origem da habitação.

Uma vez estacionado o camiã, é montado uma escada de acesso junto à entrada da casa, situada no cento da habitação, e ainda uma espécie de varanda erguida manualmente pelos habitantes, que dá continuidade ao espaço da sala – funciona como uma pequena expansão – ampliando-a. Apesar dos 2,50m de largura, com corredores à volta dos 70cm, os espaços são confortáveis e ventilados proporcionando uma sensação de bem-estar a quem permanece no interior.

Aquando a primeira recolha de informação sobre a habitação em questão, o espaço era habitado por dois adultos e duas crianças pequenas, sendo uma delas um bebé. Nesse momento, o espaço

da habitação dividia-se numa sala de estar e de refeições, onde dormia a criança mais velha, uma cozinha, uma casa de banho completa e um quarto com cama de casal para os pais e para o bebé. A escada de acesso era perpendicular ao contentor e descoberta.

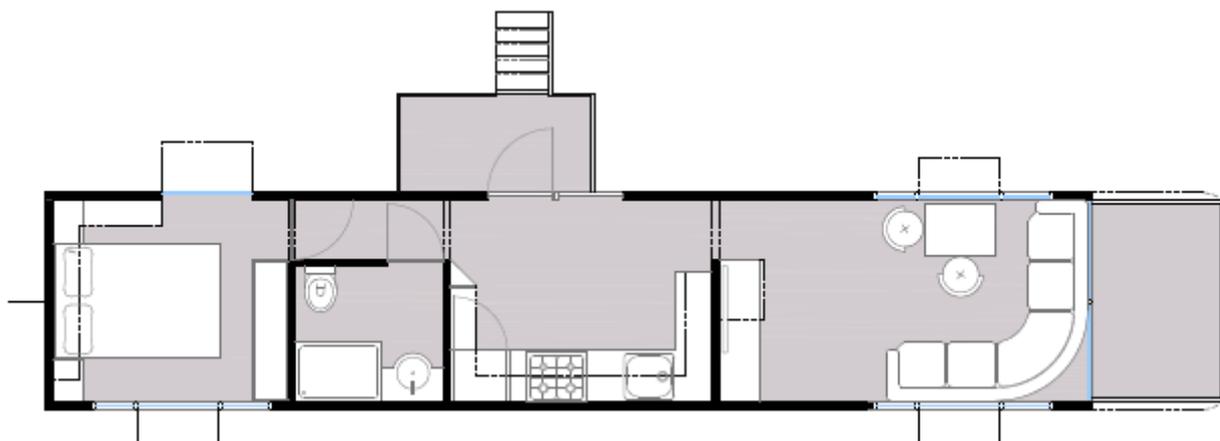


Fig. 61. Casa Colombiana | Organização espacial quando estacionada no dia 10 de fevereiro de 2013 | Escala 1:100.

Passados cerca de quatro meses, numa segunda visita à mesma casa, é possível constatar a alteração da disposição de alguns elementos. A adaptação das habitações às variações familiares é uma constante nas casas circense e, *“devido à maleabilidade dos materiais de que são feitas as casas de circo, as famílias podem reformular o espaço doméstico, criando e suprimindo divisões, acrescentando novos veículos ou reconvertendo o mesmo espaço para lhe darem uma nova função. O que ontem era uma cozinha pode ser hoje um quarto e amanhã uma sala”*¹⁵⁴.

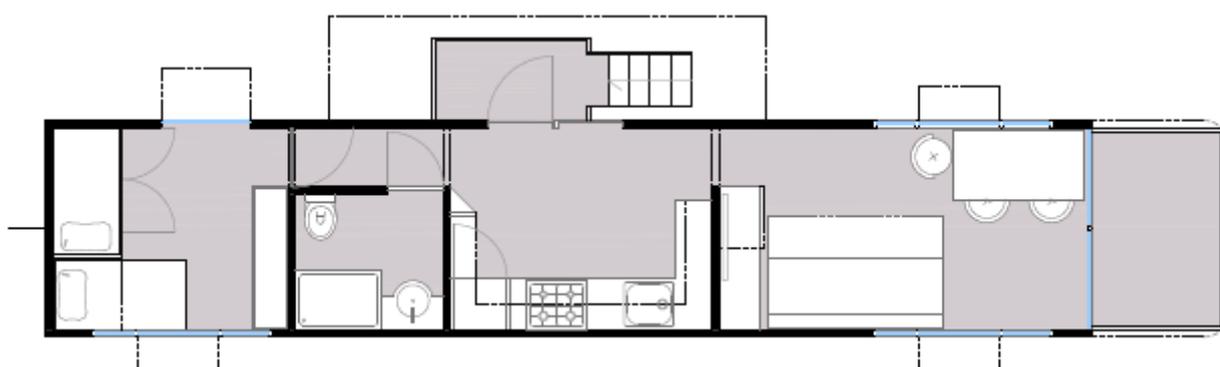


Fig. 62. Casa Colombiana | Organização espacial quando estacionada no dia 06 de junho de 2013 | Escala 1:100.

¹⁵⁴ AFONSO, Joana. *Os circos não existem: família e trabalho no meio circense*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2002, p. 72.

Neste caso, segundo os seus habitantes, a mudança deve-se ao facto de o filho mais novo passar a dormir sozinho; uma simples razão que obrigou a alteração dos usos dos mesmos espaços. No quarto que pertencia aos pais, encontravam-se duas camas de criança, uma espécie de peça única (com arrumação) feita pelo pai – quase todas as obras são feitas pelos próprios habitantes nos seus tempos livres, entre espetáculos e viagens – e na sala em vez de o antigo sofá e uma pequenina mesa de refeições, estava um sofá-cama de casal e uma mesa mais generosa para as refeições. Também a escada de acesso à casa era diferente, desta feita, montada paralelamente ao contentor e, agora, protegida da chuva e do sol por toldo.



Fig. 63. Casa Colombiana | Interior e exterior.



Fig. 64. Casa-Permanente | Casa Moisés.

A **Casa Moisés** é uma habitação familiar cujos limites são fixos e desenham um espaço único e permanentemente habitável quando em movimento; um semi-reboque com cerca de 2,60m x 13,0m habitado por um casal adulto e um casal de filhos adolescentes.



Fig. 65. Casa Moisés | Organização espacial em movimento | Escala 1:100.

Este contentor habitacional tem os seus 33 m², aproximadamente, distribuídos por um quarto de casal, numa extremidade do contentor, seguido por uma casa de banho completa, uma zona social – com cozinha, zona de refeições e de estar – por onde se faz a entrada na casa e, na outra extremidade, o quarto dos filhos com beliche.

A sua variação volumétrica é nula, e o único acessório no contentor é a escada metálica comum a todas as habitações de circo.



Fig. 66. Casa Moisés | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100.



Fig. 67. Casa Moisés | Vistas do Interior.



Fig. 68. Casa-Permanente | Casa Fausto.

A **Casa Fausto** é um contentor, com aproximadamente 2,50m por 13,0m, adaptado a uma casa para um casal e uma filha adolescente. Esta casa-camião é, das três apresentadas, a que mais se aproxima ao objecto inicial, tanto pela aparência exterior como interior, e, por isso, o seu ambiente não se revela muito acolhedor. A inexistência de janelas na zona social da casa – todos os outros compartimentos têm luz natural – torna esta área fechada e pouco iluminada, sendo que, ao contrário da casa Colombiana, não se revelou um espaço muito agradável.



Fig. 69. Casa Fausto | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100.

Aquando a visita para recolha de dados, a casa estava em processo de remodelação, feita pelo próprio Sr. Fausto nas horas vagas, e ao olhar transparecia a essência do contentor original. As paredes e o tecto do camião, uma estrutura metálica revestida com uma chapa de alumínio, estavam já parcialmente cobertas com poliestireno expandido (o comum esferovite) e revestidos com placas de pvc brancas – materiais leves, acessíveis, económicos e de fácil aplicação para uma arquitectura de senso comum com poucos recursos.

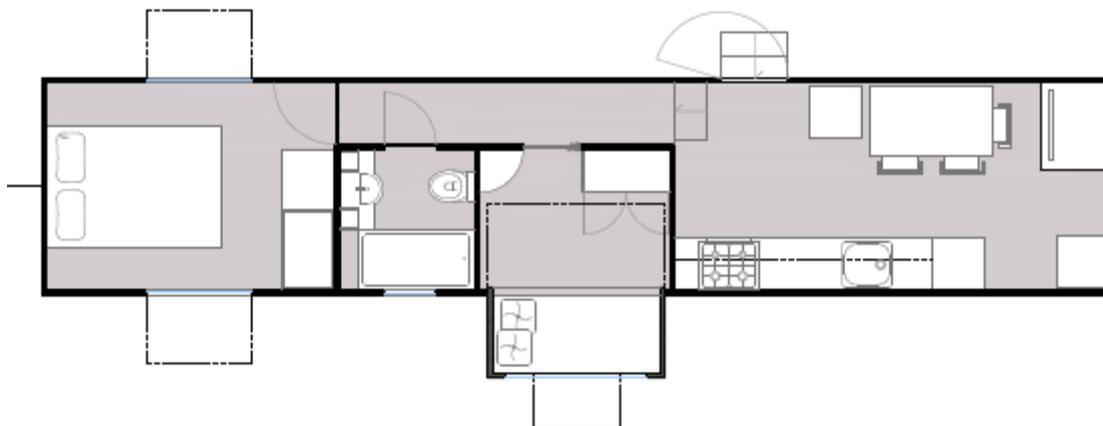


Fig. 70. Casa Fausto | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100.

Todavia, a necessidade de ajustar a casa à família levou ao desenvolvimento de um módulo de expansão – o espaço do módulo é ocupado por uma cama no quarto da filha – mas, neste caso, o volume amovível não impede o acesso ao quarto; uma vez em movimento, a cama está acessível, apenas obstrói o uso de um armário.



Fig. 71. Casa Fausto | Pormenores de construção.

Quanto à configuração da casa agora com 31,0 m² (antes tinha aproximadamente 29,0 m² de área), divide-se numa zona comum situada numa extremidade – com cozinha e zona de refeições onde assistem à televisão (não têm propriamente uma zona de estar com um sofá) – por onde se acede à habitação, o quarto da filha, uma casa de banho e o quarto do casal de topo na outra extremidade. A casa-permanente é um espaço exíguo mas flexível e criativo e, olhando para as casas circenses, pode constatar-se que *“o mínimo é austero, mas não miserável; procura otimizar, estar em sintonia com os moradores e com o lugar também”*¹⁵⁵.

¹⁵⁵ CARREIRO, María. *Los espacios cotidianos: la casa y el lugar*. A Coruña: Universidad, 2006, p. 45.

A **CASA-INTERMITENTE** refere-se aos espaços habitacionais que, quando em movimento, não são habitáveis. Funcionam por meio da expansão de várias partes que se deslocam na horizontal, de dentro para fora do limite fixo do contentor. Estes módulos deslizam sobre uma estrutura mecanizada e são independentes uns dos outros; quando as partes amovíveis não são essenciais à habitabilidade da casa, a casa molda-se à necessidade de mais ou menos espaço, deixando em suspenso a sua forma final em função da sua ocupação. A instalação destas casas obriga à expansão imediata após o seu estacionamento uma vez que, sem esse processo, não só a casa está inabitável, como não é possível circular no seu interior ou, sequer, aceder ao mesmo.

Associada à imagem do *trailer* americano, apresenta um *design* mais cuidado que as casas-permanentes, tendo em conta que o contentor é desenhado para o propósito e não o resultado de uma adaptação mas, ainda assim, a casa-intermitente mantém-se como um semi-reboque transportado por um camião/chassis do qual está, então, dependente a sua portabilidade.

Contrariamente às tentas circenses, a sua permanência numa instalação circense é mais pacífica, e discreta, em relação ao terreno e à envolvente, sendo que, *“não estabelece qualquer tipo de afinidade com a paisagem. Desloca-se até ao local, pousa no sítio, e ali fica desfrutando do que o lugar lhe possa oferecer (...). Funciona como uma espécie de parasita que se instala, alimenta e abandona. Não necessita de infraestruturas especiais e não deixa marcas na paisagem, após o seu desaparecimento. Pelo contrário, ocupa espaços em desuso, descobre vazios no tecido existente e cria espaços para viver”*¹⁵⁶.

Apesar da compactação do espaço habitável, e conseqüentemente dos seus usos, na casa-intermitente não se assiste à sobreposição de funções com frequência; existe antes uma maior compartimentação dos espaços.

Existem várias casas-intermitentes dentro da companhia circense VHC, normalmente situadas nas zonas mais expostas da instalação, enquanto ocupam o seu lugar no perímetro que desenha o recinto circense.

¹⁵⁶ KORTEKNIE, Rien e STUHLMACHEN, Mechthild. “Parásitos”, *Quaderns d’arquitectura i urbanisme #224*. Barcelona: Col·legi d’Arquitectes de Catalunya, 2000, p. 54.



Fig. 72. Casa-Permanente | Casa Cardinali.

A **Casa Cardinali** é a mais importante da comunidade circense e a sua localização na fachada do circo não é inconsequente; serve de atracção pela sua exposição ao público pelo lugar que ocupa no limite frontal do recinto, sempre próximo da bilheteira e da entrada principal. Aquando da visita, era habitada pelo próprio Victor Hugo Cardinali e sua esposa, a filha mais velha com os seus dois filhos pequenos.

Durante o movimento a habitação está completamente compactada num volume que tem por base uma área de 32 m² (2,45m x 14,0m) totalmente inabitável e inacessível enquanto se desloca no território.

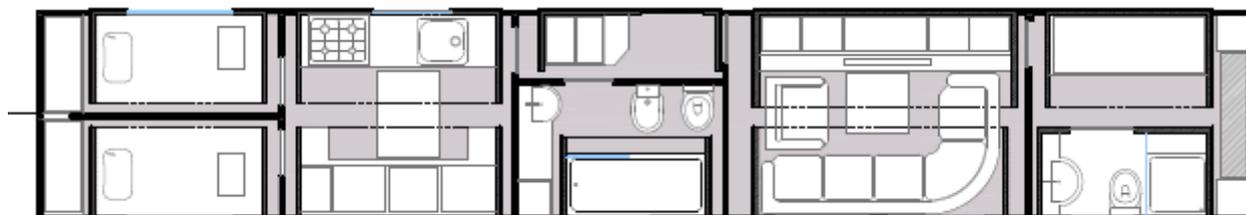


Fig. 73. Casa Cardinali | Organização espacial em movimento | Escala 1:100.

Neste volume a casa condensa-se ao máximo, obrigando aos seus habitantes a um esforço extra a cada chegada e a cada partida, no qual têm que posicionar cada objecto – seja um móvel ou um brinquedo – na posição certa, num arranjo ensaiado, para que a expansão e contracção dos módulos deslocáveis ocorram sem percalços ou avarias. Os elementos fixos da casa, como o mobiliário da casa de banho, cozinha e quartos, estão estrategicamente posicionados e, em alguns

casos, têm margens inferiores a dois centímetros para se encaixarem quando ocorre a contracção da casa, que se dá por meio de um sistema mecânico que faz correr as partes amovíveis.



Fig. 74. Casa Cardinali | Módulos deslocáveis.

Posto isto, uma vez estacionada e expandida, a casa Cardinali aproxima-se dos 53,0 m² sendo, dentro do Circo, a habitação mais eficiente, mais completa e mais próxima da ideia de habitação tradicional, tanto pela área atingida como pelo conteúdo e disposição espacial.

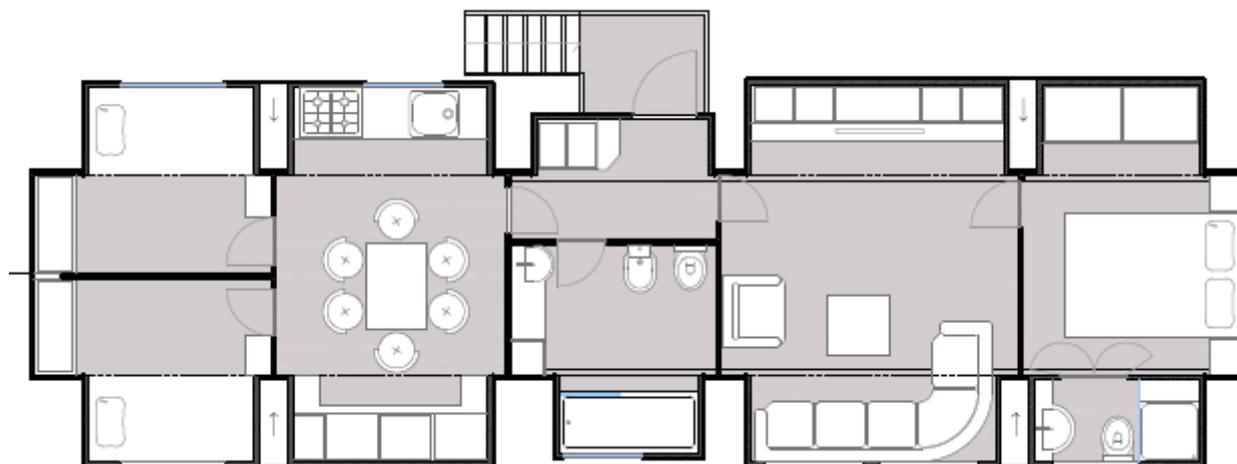


Fig. 75. Casa Cardinali | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100.

Esta casa-intermitente divide-se de forma harmoniosa e a sua configuração espacial abrange um quarto *suite* de casal numa das extremidades, uma generosa sala de estar, um *hall* de entrada, uma casa de banho completa comum, uma cozinha com área de refeições e zona de lavandaria, e mais

dois quartos pequenos na outra extremidade; todos os compartimentos da habitação tem luz natural.



Fig. 76. Casa Cardinali | Vistas do interior.



Fig. 77. Casa-Intermitente | Casa Lesley e Carlitos.

A **Casa Lesley e Carlitos** apresenta muitas semelhanças comparativamente à casa Cardinali, no que diz respeito ao seu funcionamento e localização. Apesar de não ter o mesmo impacto visual que a anterior, a proximidade familiar entre os habitantes e a importância do seu trabalho na organização do Circo e do espetáculo, coloca-os numa situação de destaque aquando a escolha do lugar para estacionar o camião; por norma está sempre próxima da casa Cardinali e ocupa um lugar na barreira limite do recinto.



Fig. 78. Casa Lesley e Carlitos | Organização espacial em movimento | Escala 1:100.

Esta casa resulta da expansão de um contentor com base regular de 2,60m por 14,0m, no qual a casa está completamente condensada e inabitável enquanto se move. Neste casa comprimida estão as acomodações para uma habitação completa destinada a um casal e duas filhas.

Quando ocorre a expansão dos volumes deslocáveis, a área do contentor passa de 33,0 m² para 54,0 m²; porém, apesar de apresentar uma área semelhante à da casa Cardinali, a compartimentação da habitação se revela tao eficiente.

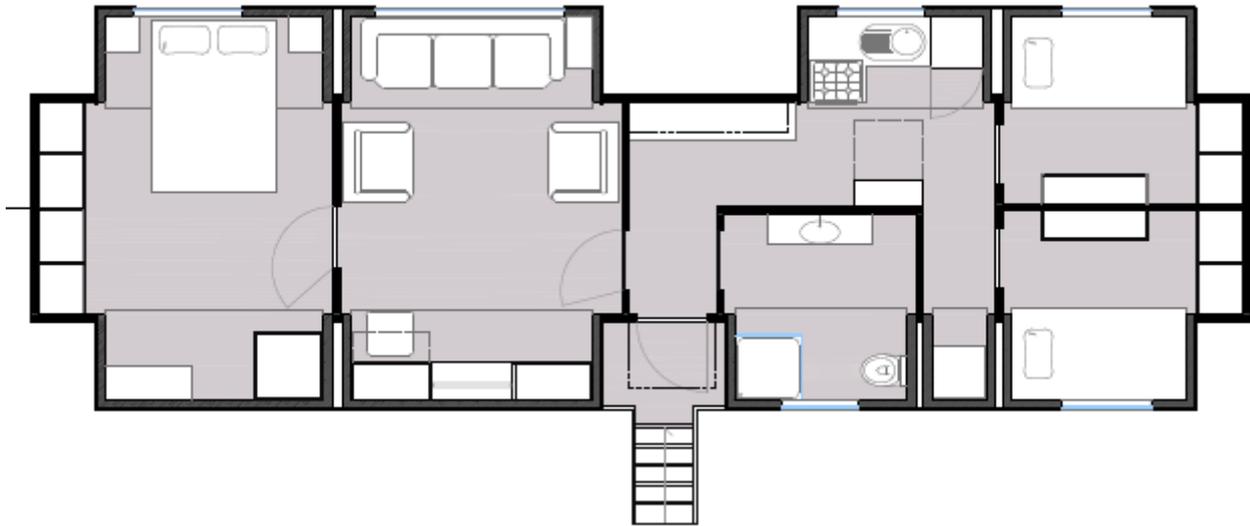


Fig. 79. Casa Lesley e Carlitos | Organização espacial quando estacionada | Escala 1:100.

O quarto principal não é *suite*, sendo que há apenas uma casa de banho para todos os elementos da casa, e a área destinada à cozinha é uma espécie de zona de passagem reaproveitada, no qual fica a área de preparação dos alimentos e um espaço muito rudimentar para as refeições.



Fig. 80. Casa Lesley e Carlitos | Vistas do interior.

“É muito triste esse momento, o dia da desmontagem, o dia da viagem de partida. Eu quando vejo um circo pronto para seguir viagem, sinto uma certa tristeza, mesmo ao fim de tantos anos, dá-me sempre uma saudade quando deixo um sítio e parto para outro. Eu até me emocionei agora um bocadinho com isto. É muito forte o sentimento.”¹⁵⁷

¹⁵⁷ Luís Cardinali, em entrevista.

O acampamento circense ergue-se como resposta às necessidades do quotidiano itinerante das pessoas de circo e, enquanto o Circo ocupa o seu lugar na cidade, a sua permanência retracta não só um estilo de vida, como reflecte a efemeridade de um conjunto arquitectónico e ainda representa um evento que tem uma duração precisa e determinada, neste caso, pelo fim da sequência de espetáculos estabelecida *a priori*. Esse momento dita o início da última etapa do ciclo existencial do Circo VHC, significa que é o momento de *partir* e deixar trás uma realidade transitória.

A itinerância de uma comunidade circense sustenta-se pela alternância entre a chegada e a partida de diferentes espaços mas, apesar da (des)montagem associada a este sistema de ocupação, o Circo é sempre o mesmo e é sempre o lugar de referência das pessoas que o ocupam, que o fazem. Assim, os habitantes do Circo VHC são uma espécie de “*nomad at home*”¹⁵⁸ pois, mesmo quando ocorre a desagregação do conjunto arquitectónico – quando o Circo deixa o plano da realidade e se torna novamente numa utopia – o seu lugar é permanente para aqueles que o habitam.

A acção de *partir* de um lugar é, assim, apenas mais um passo no processo cíclico da permanência – intermitente – do Circo VHC pelo território. Podemos concluir que não existe, portanto, impermanência na vida de circo, sejam as pessoas ou os objectos, pelo contrário, existe antes uma fluidez no processo de construção e desconstrução do evento “o circo” que, de uma forma intermitente, vai ocupando e desocupando espaços vazios.

O lugar Circo VHC gera o evento *circo* e, por sua vez, esse *evento*¹⁵⁹ gera o lugar construído. Os seus componentes portáteis podem demorar “*horas, dias ou minutos a erguer-se. (...) a chegada e a partida são parte integrante do seu carácter, assim como as qualidades de energia, vitalidade e emoção. Os ambientes criados por essas estruturas possuem, portanto, uma qualidade única associada ao evento e à memória que a arquitectura estática nunca pode igualar*”¹⁶⁰.

¹⁵⁸ HAILEY, Charlie. *Campsite: architectures of duration and place*. USA: LSU Press, 2008, p. 240.

¹⁵⁹ “O evento é um ponto de encontro, uma conjugação em que as linhas de viagens ilimitadas se cruzam criando pontos nodais de intensidade emergente”. SOLÀ-MORALES, Ignasi de. “Lugar: permanencia o producción” in *Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea*. 2ª ed., Barcelona: Gustavo Gili, 1996, p. 122.

¹⁶⁰ KRONENBURG, Robert. *Transportable environments: theory, context design and technology*. 1st ed. London: Spon Press, 1998, p. 1.

Paralelamente à relação efémera entre o Circo e os sítios onde se instala, a sua partida deixa para trás traços da sua permanência. Por um lado, *“por mais breve que seja a expectativa de vida da estrutura real, o evento, e a reunião em torno dele, vivem na memória individual e na experiência colectiva”*¹⁶¹; dos cheiros que percorrem o espaço – desde o picadeiro, aos animais ou as pipocas – aos sons que começam a ouvir-se antes da sua chegada e os que ficam do espetáculo, todo o conjunto circense constitui um imaginário nostálgico.

Por outro lado, a partida deste ambiente transiente deixa para trás marcas físicas no terreno que ocupou, uma espécie de impressão digital cujo padrão é original a cada instalação do Circo num diferente lugar. Assim, os vestígios presentes no terreno após a partida do Circo são a prova da sua permanência no mundo da realidade, isto é, o Circo deixa a sua “pegada” marcada, também, na memória do lugar.

*“O vestígio é a deformação real do espaço-matéria por alguém ou algo, portanto, contém as informações sobre as características de uma pessoa ou coisa que tem estado presente no espaço. O rastro é uma testemunha do estar. Ele expressa a relação entre o homem, suas atividades e espaço-tempo.”*¹⁶²

Neste contexto, o rastro da comunidade circense permite teorizar sobre a sua ocupação, no sentido de especular sobre a relação objecto/localização dos vários elementos do Circo. Por exemplo, em Viana do Castelo – devido ao terreno ser em terra batida – o espaço desocupado “absorve” muita informação da passagem efémera do Circo VHC. Nas zonas dos animais, depois de recolhidos aos seus camiões, o cheiro e os restos de alimentos e excrementos, evocavam a presença das tendas e os seres específicos para aquela porção de terreno. Ainda, a implantação das tendas – chapiteau e polvo – estava mapeada no pavimento; por um lado as perfurações no solo específicas dos alicerces, por outro, o alisamento da terra batida que marcava tanto o desenho do picadeiro,

¹⁶¹ KRONENBURG, Robert. *Transportable environments: theory, context design and technology*. 1st ed. London: Spon Press, 1998, p. 47.

¹⁶² KWIATKOWSKA, Ada. “Following the Trace-Spirit in the Landscape”, KRONENBURG, Robert. *Transportable environments: theory, context design and technology*. 1st ed. London: Spon Press, 1998, p. 19.

deixado pela lona, como da zona do foyer, consequente das passadeiras vermelhas estendidas no chão para marcar a zona de convívio e espera.

Assim, deixados a cada partida, *“as marcas, os vestígios e os rastros das culturas nómadas e do modo de vida nómada contêm informações sobre determinantes comportamentais, culturais e espaciais, sobre interações mútuas de processos naturais, sócio-culturais e tecnológicos”*¹⁶³.

A relação efémera entre o Circo e o sítio – está constantemente de partida – não descarta uma ligação real entre as duas partes. Apesar da debilidade do vínculo estabelecido, a materialização do circo no mundo da realidade proporciona uma ligação temporariamente física com o lugar, mas que a história perpetua.

Depois da estadia pré-definida num determinado sítio, a desmontagem do Circo é um processo rápido, simples, mas emocional, para os habitantes. Na segunda-feira após o último espetáculo, começa a desenhar-se a partida da comunidade circense. Uma hora pode ser o suficiente para que as tendas estejam no chão e, conseqüentemente, a magia do conjunto circense; os animais são preparados para serem transportados nos seus camiões específicos e as casas começam a organizar-se para a partida.

As caravanas circenses são dos elementos que mais potenciam o conforto da comunidade, pelo seu conforto quando estacionadas e, principalmente, pela possibilidade de se movimentarem levando consigo todo um lar de memórias e objectos. Assim, as caravanas circenses refletem a itinerância da comunidade e tal como Alison e Peter Smithson escreveram, *“estando contra a solução padrão de uma casa permanente, a caravana é precisa, como um grande equipamento. Tem um lugar para tudo, como um escritório. Tem aparelhos em miniatura à escala do espaço, como uma casa de brinquedo. (...) Como o carro, a caravana oferece uma nova liberdade”*¹⁶⁴.

¹⁶³ KWIATKOWSKA, Ada. “Following the Trace-Spirit in the Landscape”, KRONENBURG, Robert. *Transportable environments: theory, context design and technology*. 1st ed. London: Spon Press, 1998, p. 19.

¹⁶⁴ SMITHSON, Alison and Peter. “Caravan: Embryo Appliance House?”, *Architectural Design*, setembro, 1959, in SMITHSON, Peter. *Cambiando el arte de habitar: Piezas de Mies, Sueños de los Eames, Los Smithsons*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001, p. 119.

O *partir* do Circo implica a mudança de sítio, mas o lugar de referência das pessoas do circo mantém-se e, por isso, o Circo enquanto lugar contido em si mesmo, parte e move-se por peças, mas a sua essência permanece intacta. O ambiente transiente do Circo é transportável mas indissociável e, por isso, independente do sítio que ocupa, ou não, pois *“site does not situate”*¹⁶⁵.

“Arquitetura móvel é mais do que apenas uma solução efémera para um problema temporário. Está ligada ao nosso caráter definitivo enquanto seres móveis, proporcionando a nossa necessidade de estabilidade, continuidade e um sentido de lugar - mesmo que esse lugar possa não estar vinculado a uma localização geográfica específica”.¹⁶⁶

A partida do Circo devolve os seus habitantes ao nomadismo que os caracteriza e representa o início de mais uma etapa de movimento, ou seja, mais um ciclo circense. Por outro lado, a partida pressupõe uma nova chegada, sendo a mobilidade a peça chave que os une e, desta forma, fomenta a sua existência, faz com que aconteça o Circo.

¹⁶⁵ CASEY, Edward. *The Fate of Place: A Philosophical History*. USA: University of California Press, 2013, p. 201.

¹⁶⁶ KRONENBURG, Robert. “Preface”, in SIEGAL, Jennifer. *Mobile: the art of portable architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 2002, p. 15.

BIBLIOGRAFIA REFERENCIADA

ÁBALOS, Iñaki. *La buena vida: visita guiada a las casas de la modernidad*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2000.

AFONSO, Joana. *Os circos não existem: família e trabalho no meio circense*. Lisboa: Instituto de Ciências Sociais da Universidade de Lisboa, 2002.

ANDRADE, José Carlos dos Santos. *O espaço cénico circense*. Dissertação de mestrado, São Paulo: Universidade de São Paulo, 2006.

Architectural Design - Ephemeral/ Portable Architecture, vol. 68, 9-10/1998.

ARTITEXTOS 03 : urbanismo arquitectura design moda. Lisboa: Centro Editorial da Faculdade de Arquitectura da Universidade Técnica, Dezembro, 2006, p. 27-35.

BALDWIN, James. *Bucky Works: Buckminster Fuller's ideas for today*. New York: Wiley, 1996.

BANHAM, Reyner. "A home is not a house", *Art in America*, 1965, vol. 2, NY: 70-79.

BANHAM, Reyner. "A clip-on architecture". *Architectural Design*, Novembro 1965, p. 534-535.

BANHAM, Reyner. *Theory and design in the first machine age*. Oxford: Architectural press., 2001.

BOLOGNESI, Mário Fernando. *O Circo Civilizado*. In International Congresso of the Brazilian Studies Association, 6, Atlanta (EUA), São Paulo: Universidade Estadual Paulista, 2002.

BOLOGNESI, Mário Fernando. *Palhaços*. São Paulo: UNESP, 2003.

BOUISSAC, Paul. *Circus as a multimodal discourse: performance, meaning and ritual*. Great Britain: Bloomsbury, 2012.

CARMELI, Yoram S.. "Travelling circus: na interpretation". *Archives Européens de Sociologie*, xxix, nº 2, 1998, p. 258-282.

CARREIRO, María. *Los espacios cotidianos: la casa y el lugar*. A Coruña: Universidad, 2006.

CASEY, Edward. *The Fate of Place: A Philosophical History*. USA: University of California Press, 2013.

COOK, Peter. *Archigram*. New York: Princeton Architectural Press, 1999.

DAVID, W. Anthony. *The horse, the wheel and the language: how Bronze-Age Riders from the euroasia Steppes shaped the modern world*. United Kingdom: Princeton University Press, 2007.

DIAS, Rui Tomé Vilaça Capa. *O circo em cada lugar. Um lugar para o Circo*. – Dissertação de Mestrado Integrado, Guimarães: Escola de Arquitectura da Universidade do Minho, 2013.

ECHAVARRIA, Pilar. *Arquitectura Portátil – envolventes imprevisíveis*. Barcelona: Links, 2008.

FARIA, António Pedro. “Os sem-lugar”, *Dédalo #7 re: Place*, Maio a Outubro, 2010.

GAUSA, Manuel. *Housing: nuevas alternativas, nuevos sistemas*. Barcelona: Actar, 1998.

HAILEY, Charlie. *Campsite: architectures of duration and place*. USA: LSU Press, 2008.

HAYS, Michael. *Architecture: theory since 1968*. Cambridge, Mass.: MIT Press, 1998.

HAYS, K. Michael. *Architecture's desire: reading the late avant-garde*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2001.

HEJDUK, John, em “Other Soundings: Selected Works by John Hejduk, 1954–1997”, Press Release, Canadian Centre for Architecture. Montreal: Janeiro de 1998.

HEJDUK, John. *Mask of Medusa: works, 1947-1983*. New York: Rizzoli, 1985.

Ringling Bros. And Barnum & Bailey Circus Magazine Program, 1953.

HUIZINGA, Johan. *Homo ludens*. Madrid: Alianza, 1998.

IN SI(s)TU – Revista de Cultura Urbana – Veículos #0.2, Julho/ Outubro, 2001.

JACKSON, John Brinckerhoff. *A Sense of Place, a Sense of Time*. New Haven: Yale University Press, 1994.

Jornal Arquitectos / Associação dos Arquitectos Portugueses, nº 230, Janeiro/Março 2007.

KLEIN, Alexander. *Vivienda mínima: 1906-1957*. Barcelona: Gustavo Gili, 1980.

KRAUSSE, Joachim and LICHTENSTEIN, Claude. *Your Private Sky: R. Buckminster Fuller: the art of design science*. Baden: Lars Müller, 1999.

KRONENBURG, Robert. *Houses in motion: the genesis, history and development of portable building*. Great Britain: Wiley Academy, [1995] 2002.

KRONENBURG, Robert. *Portable Architecture: Design and Technology*. Berlin: Springer Science & Business Media, 2008.

KRONENBURG, Robert. *Transportable environments: theory, context design and technology*. 1st ed. London: Spon Press, 1998.

LANGER, Susanne. *Feeling and form*. New York: Charles Scriber's Sons. 1953.

LE CORBUSIER. *Toward an architecture*. Los Angeles: Getty Publications, [1923] 2007.

LEFEBVRE, Henri. *The Urban Revolution*. London: University of Minnesota Press, [1970] 2003.

LYOTARD, Jean-François. "Discourse, Figure: Digression on the Lack of Reality", *Architectural Design* 132 (March-April 1998): 32-33.

MANZINI, Ezio. *A matéria da invenção*. Lisboa: Centro Português de Design, 1993.

MONTANER, Josep Maria. *Depois do movimento moderno: arquitetura da segunda metade do século XX*. Barcelona : Editorial Gustavo Gili, 2001.

MONTEIRO, Pedro. *Unidade Mínima: casa, equipamento, sistemas*. Tese de Mestrado. Porto: FAUP, 1998.

NICO, Magda Lalanda. "Os artistas de circo. Entre a família e o grupo profissional", *Fórum Sociológico*. Lisboa: Centro de Estudos em Sociologia da Universidade Nova de Lisboa (CESNOVA), 2006, 157-170.

PEREIRA, Álvaro Pires. *Os sem abrigo da cidade de Lisboa: riscos de viver (n)a cidade*. Lisboa: LNEC, 1999.

PLA, Maurici. *La arquitectura a través del lenguaje: escritos 1989-2002*. Barcelona: Ed. Gustavo Gili, 2006.

PORTAS, Nuno. *A habitação social: proposta para a metodologia da sua arquitectura*. Vol. 1. Porto: FAUP, D.I. 2004.

REIS, Luciano. *História do circo*. Santarém: Teatrinho de Santarém. 1ª ed, 2001.

RUDOFISKY, Bernard. *Architecture without architects: short introduction to non-pedigreed architecture*. New York: The Museum of Modern Art, 1965.

SADLER, Simon. *Archigram : architecture without architecture*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2005.

SANTOS, João dos. *O circo e o pensar, ensaios sobre a educação II*. Lisboa: Livros Horizonte, 1981.

SANTOS, Norberto Pinto dos. *Lazer: da libertação do tempo à conquista das práticas*. Coimbra: Faculdade de Letras, 2008.

SIEGAL, Jennifer. *Mobile: the art of portable architecture*. New York: Princeton Architectural Press, 2002.

SMITHSON, Alison Margaret. *Alison and Peter: from the house of the future to a house of today*. Rotterdam: 010 Publishers, 2004.

SMITHSON, Peter. *Cambiando el arte de habitar: Piezas de Mies, Sueños de los Eames, Los Smithsons*. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Diferencias. Topografía de la arquitectura contemporánea*. 2ª ed., Barcelona: Gustavo Gili, 1996.

VIDLER, Anthony. *The architectural uncanny : essays in the modern unhomely*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1992.

WALLIS, Allan D.. *Wheel Estate: Rise and Decline of Mobile Homes*. New York: Oxford University Press, 1997.

WHITELEY, Nigel. *Reyner Banham : historian of the immediate future*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 2002.

WITZEL, Michael Karl. *Route 66 Remembered*. USA: Voyageur Press, 2003.

WODICZKO, Krzysztof. *Critical Vehicles: writings, projects, interviews*. Cambridge: The Mit Press, 1999.

Sítios na internet

BOWLUS ROAD CHIEF: <http://www.bowlusroadchief.com/about.html>

AIRSTREAM: <https://www.airstream.com/history/>

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

BANHAM, Reyner. *A critic writes: essays by Reyner Banham*. Berkeley: University of California Press, 1999.

BANHAM, Reyner. *Megaestructuras: futuro urbano del pasado reciente*. Barcelona: Gustavo Gili, 1978.

CABRAL, Cláudia Piantá Costa. *Grupo Archigram, 1961-1974 - Uma fábula da técnica*. – Tese de Doutoramento (policopiada). Barcelona: ETSAB, UPC, 2001.

COLOMINA, Beatriz. *Cold war hothouses: inventing postwar culture, from cockpit to playboy*. New York: Princeton Architectural Press, 2004.

DUPAVILLON, Christian. *Architectures du cirque : des origines à nos jours*. Paris: Le Moniteur, 2001.

ELEB, Monique. *Penser l'habité: le logement en questions PAN 14*. Bruxelles: Pierre Mardaga Editeur, D.L 1990.

GUILHEUX, Alain. *Kisho Kurokawa architecte: le métabolisme 1960-1975*. Paris: Centre Georges Pompidou, 1997.

HEYNEN, Hilde. *Architecture and modernity: a critique*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1999.

KORTEKNNIE, Rien e STUHLMACHEN, Mechthild, "Parásitos", *Quaderns d'arquitectura i urbanisme #224*. Barcelona: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya, 2000.

KRONENBURG, Robert e KLASSEN, Filiz. *Transportable environments 3: theory, context design and technology*. London: Taylor & Francis, 2006.

LEFEBVRE, Henri. *The Production of Space*. Oxford: Blackwell, 1991.

MUNTAÑOLA i THORNBERG, Joseph. *La arquitectura como lugar*. Barcelona: Edicions UPC, 1996.

SCHWARTZ-CLAUSS, Mathias. *Living in motion: design and architecture for flexible dwelling*. Weil am Rhein: Vitra Design Museum, 2002.

TSCHUMI, Bernard. *Architecture and disjunction*. Cambridge, Mass.: The MIT Press, 1998.

VIDLER, Anthony. *Histories of the Immediate Present: Inventing Architectural Modernism*. Cambridge: The Mit Press, 2008.

WIGLEY, Mark. *Constant's new babylon: the hyper-architecture of desire*. Rotterdam: 010 Publishers, 1998.

Sítios na internet

ARCHICIRC: <http://archicirc.e-monsite.com/>

GOOGLE MAPS: <http://maps.google.pt/>

CIRCO VICTOR HUGO CARDINALI: <http://www.victorhugocardinali.com/>