

Caro amigo,

Recebi ontem a circular de 18 de maio.

Estou inteiramente de acordo em relação ao projeto de criação de um Colégio Internacional de Filosofia. Ele poderia ser um legítimo herdeiro do saldo de créditos do Instituto Internacional de Filosofia (Gaston Berger, e depois Martial Guéroult). Consultado com um dos últimos membros desse instituto, determinei o bloqueio dos ativos, há seis ou sete anos.

No fundo, se se trata de regenerar a filosofia contemporânea, é preciso levar em conta de modo especial as interfaces, e, antes de tudo, não excluir nada *a priori*: não vejo, particularmente, nenhuma menção ao pensamento e à prática religiosa. Por quê?

Também é necessário recorrer ao pensamento e às realizações, considerados reflexivamente ou não, da estética. Por que não pensar na fundação e talvez na axiomatização provisória de uma esteto-técnica ou tecno-estética? Valéry fazia Eupalinos dizer: “Ali onde o passante só vê uma elegante Capela, eu reencontro as proporções exatas de uma jovem de Corinto que eu felizmente amei.”

O futurismo de Marinetti deu lugar ao carro de corrida. E Fernand Léger: o trator vermelho, os operários. E o Centro

---

Como se trata de uma carta, a tradução procurou manter o tom coloquial do autor (N.T.).

Pompidou. Le Corbusier, com seu sentido do inacabado: delicadeza em relação ao material: não se reboca. Os traços deixados pelas táboas de cimento armado na lareira do convento dominicano de Arbresle, próximo de Lyon, são voluntariamente visíveis, sobretudo de manhã e à noite, à luz razante. Para este mesmo convento, Xenakis calculou matematicamente as proporções da vidraria do *promenoir* dos monges. Le Corbusier utilizou o reboco de cimento em cada uma das celas com *loggia*. Mas não se trata mais de um reboco feito com a colher, que tem sua enteléquia numa superfície oticamente lisa. Trata-se de uma projeção feita com canhão de cimento, que recobre as paredes com um emboçamento sobre o qual a luz pode jogar. Arte e natureza podem interferir uma na outra: em Firminy-le-Vert, próximo a Saint-Etienne, o prédio Le Corbusier é construído sobre colunas, o que deixa aparecer o horizonte sob a edificação opaca, que não passa então de uma muralha. Em Chandigar eu não sei. Na cidade radiosa de Marseille também não. A igreja Notre-Dame du Haut, em Ronchamp, não é construída sobre colunas, mas o telhado em forma de asa ou de véu orna a paisagem e é ornado por ela: ele é o símbolo da natureza. Se voltarmos ao convento dominicano de Arbresle, descobrimos no perfilhamento dos corredores Ts invertidos que, no centro do teto, suportam tubulações e cabos. Os longos perfilhamentos dos Ts invertidos, bem retilíneos, explodem em cores dos códigos industriais aplicadas às tubulações e cabos. O que outros se esmeram em esconder atrás de forros de madeira ou nos armários das vassouras, nos cantos de sala com lambris falsos (anfiteatro da Sorbonne), Le Corbusier manifesta num arrebatamento fanerotécnico.

A fanerotécnica já é por si mesma estética: a Torre Eiffel (torre da exposição) e o viaduto de Garabit sobre o rio Truyère têm uma inegável força estética. Na sua origem, a Torre Eiffel não tinha nenhuma função que justificasse sua elevação, era apenas um belvedere mais alto. Mas tornou-se logo a melhor antena de

emissão da França. E ainda o é, e até cada vez mais: as antenas de televisão ultrapassam seu último andar e a tornam ainda mais alta.

O Garabit, no rio Truyère, é talvez ainda mais maravilhoso, por causa da forma de catenária invertida de seu arco principal, e da chumbagem dos travessões nas rochas. E também porque ele se encontra em plena natureza. Ele atravessa a natureza e é atravessado por ela. E também, e talvez mais ainda por causa das condições da sua construção: de início duas meias-pontes paralelas e aplicadas contra as duas colinas, depois, no dia de sua junção, se tivesse tido vento, poderia ter sido uma catástrofe. “Mas não haverá vento”, tinha dito Eiffel. E com efeito não houve vento. As duas meias-pontes giraram lentamente e simultaneamente 90 graus, sob a tração dos cabos. Elas acabaram se adaptando, nas suas extremidades, uma à outra e foram aferrolhadas. E desde então o viaduto existe na sua unidade, em sua total perfeição. Trata-se propriamente de uma obra tecno-estética, perfeitamente funcional, inteiramente bem sucedida e bela, simultaneamente técnica e estética, estética porque técnica, técnica porque estética. Há fusão intercategórica.

Esta meditação orientada para a descoberta de uma axiologia intercategórica pode ser prolongada pelo exame e manejo das ferramentas. Comparemos um alicate múltiplo Peugeot France com um tesourão de corte duplo Facom, modelo conhecido como Bico de Mocho. Uma e outra ferramenta são vermelhas – não exatamente o mesmo vermelho. Elas são praticamente do mesmo tamanho e têm cabos ligeiramente arqueados na ponta para serem melhor empunhadas. No entanto o tesourão Facom tem algo mais que a simples funcionalidade. Ele resplandece e dá, a cada vez que é utilizado, uma impressão de facilidade que não está longe do prazer sensorio-motor.

Há casos em que a tecno-estética pode partir de uma norma, ou mais exatamente da analogia de um conflito de deveres:

um ciclista precisa de chaves escalonadas, aproximadamente, de 8 a 20 mm. Por causa do peso, ele não pode carregar 8 chaves modelo chave-cachimbo ou chave chata. Mas existe precisamente um modelo de chave única com 8 diâmetros diferentes: ela é feita de duas cabeças perfuradas, cada uma com 4 buracos hexagonais; as duas cabeças são ligadas por uma barra retilínea com nervuras longitudinais que aumentam a resistência à torção. A ferramenta mede de 10 a 12 cm de comprimento: cabe perfeitamente numa sacola. O que é admirável é que a existência de duas cabeças permite que ela seja facilmente empunhada. A cabeça que não está em uso na porca é colocada na mão fechada; uma barra única causaria dor: a cabeça não usada é como um cabo contraído e resistente. E o conjunto é um belo objeto que pesa aproximadamente cem gramas. Esta ferramenta atende bem às suas atribuições. Executada em bronze, ela oferece uma fruição estética ao ser contemplada.

Mas a tecno-estética não tem como categoria principal a contemplação. É no uso, na ação, que ela se torna de certa forma orgásmica, meio tátil e motor de estímulo. Quando uma porca bloqueada se desbloqueia, sentimos um prazer motor, uma certa alegria instrumentalizada, uma comunicação, mediatizada pela ferramenta, com a coisa sobre a qual ela opera. Como na forja: a cada golpe do martelo sentimos o estado do metal forjado que se distende e se deforma entre o martelo e a bigorna. O mesmo acontece com uma plaina, com um rabote. O operador sente a apara que se levanta e se enrola. A mordida de uma lima, o enrugado do ralador de madeira com dentes bem nítidos são uma alegria para as mãos e para os braços, um prazer de ação. Também a foice ou a enxó propiciam esse contentamento muito particular de sensação em regime dinâmico. É um tipo de intuição perceptivo-motora e sensorial. O corpo do operador dá e recebe. Mesmo uma máquina como o torno ou a broca deixa experimentar esta sensação particular. Existe

toda uma gama sensorial das ferramentas de todo tipo. Uma ferramenta tão rara quanto o cepilho tem, ela mesma, sua gama sensorial própria. E se pudéssemos prosseguir assim, de modo quase ilimitado, passando de maneira quase não descontínua à sensação própria que dão os instrumentos artísticos àquele que os utiliza: o dedilhado do piano, a vibração e a tensão das cordas da harpa – beliscar –, a mordida ácida das cordas da sanfona sobre o cilindro revestido de colofônia, é todo um registro quase inesgotável.

A arte não é apenas objeto de contemplação, mas de uma certa forma de ação, que é um pouco como a prática de um esporte para aquele que o utiliza. O artista pintor sente a viscosidade da tinta que ele mistura na sua paleta ou estende sobre a tela; esta tinta é mais ou menos untuosa e a sensibilidade tátil vibratória entra em jogo para o ator que é o artista, particularmente quando o pincel, a broxa ou a faca entram em contato com a tela, esticada no quadro e elástica. Com a aquarela é uma outra sensação, a de um apoio mais ou menos resistente do pincel que dispõe as transparências, fundindo os tons. Com a música, o peso da surdina de um piano, a energia cinética do jogo que comanda, em deslocamento horizontal, o pedal “piano” e o outro deslocamento dos abafadores de feltro, cuja distância deixa vibrar as cordas e mistura os sons pela vibração livre, lentamente decrescente, das cordas tocadas.

A estética não é única nem primeiramente a sensação do “consumidor” da obra de arte. É também, mais originalmente ainda, o feixe sensorial mais ou menos rico, do próprio artista: *um certo contato* com a matéria enquanto trabalhada. Sentimos uma afecção estética ao fazer uma solda, ou ao enfiar um parafuso.

É um espectro contínuo que liga a estética à técnica. Um simples parafuso cadmiado apresenta irisações e nuances que fazem pensar nas cores das objetivas fluorescentes: cores de peito de

pomba, espelhamento colorido. Existe estética contemplável no cabeamento de um radar. Nenhum objeto deixa indiferente a *necessidade* estética. Talvez não seja verdade que todo objeto estético tenha um valor técnico, mas todo objeto técnico tem, sob um certo aspecto, um teor estético. Tomemos o exemplo de um carro Jaguar E V 12 . A funcionalidade não é o seu forte: este enorme motor corresponde ao transporte possível de duas pessoas apenas. Atrás dos assentos há lugar apenas para um cão. Isto corresponde com certeza a uma concepção estritamente monogâmica – e sem criança do casal ou com o casal – do construtor. A carroceria, vista em seu nível, é audaciosa e, funcionalmente, dispõe de um bom perfil para uma fraca resistência ao ar. Mas a parte inferior é bem menos satisfatória. Ela comporta nervuras bem pouco aerodinâmicas. O caráter conversível do modelo o torna menos funcional ainda. Mesmo quando a capota está bem levantada e bem esticada, subsistem nervuras transversais que opõem uma resistência ao escoamento dos filetes de ar. Quando o carro está sem capota, a turbulência do ar é ainda mais elevada; o parabrisa se torna, nesse momento, um verdadeiro *spoiler* com velocidades elevadas (no máximo em torno de 250 km por hora). Este *spoiler* é comparável ao aero-freio dos aviões. Nestes, ele permite moderar a velocidade de aterrissagem para abordar a pista nas melhores condições de segurança. Num carro, podemos também nos servir da resistência do ar para fazer as rodas de trás aderirem bem ao chão: A Matra usa desta maneira a traseira dos carros, que não é horizontal e sim elevada num ângulo de 30 a 40 graus em relação à horizontal. Seria o resultado refratável em relação às normas estéticas? O carro Matra se parece um pouco com um monstro; dá a impressão de um organismo que mal saiu da fase larvar, não tendo ainda se desenvolvido plenamente, esticado ao sol. Como uma borboleta que ainda não secou suas asas e tem de ficar no chão, como um raminho de árvore.

Também um mutante tem a sua própria tecno-estética. Alguns de seus órgãos são hipertélicos, outros hipotélicos e atrofiados. Ele é, de saída, marginalizado pelo seu grupo original, sendo capaz de fundar seu próprio grupo, distinto do grupo de origem e dos outros grupos adjacentes.

Certos objetos estéticos demandam a análise técnica. A *Gioconda* provocou paixões e suscitou geralmente entusiasmo. Talvez porque este quadro, no fundo, é plural: ele existe como sobre-impressão em relação a si mesmo, quase como um resumo exaustivo nas ciências ditas exatas. Há, numa mesma e única tela, um início de sorriso e um fim de sorriso, mas não o sorriso pleno, a enteléquia do sorriso. São apenas os dois termos extremos do sorriso que são pintados e revelados. Mas a cadeia completa do sorriso, é a contemplação que a oferece e constitui na sua interioridade própria e individual ou pessoal. O sorriso incoativo e o sorriso que se completa para voltar à máscara séria do rosto são os termos extremos desta espessura temporal: o sorriso vai se abrir e no entanto já vai também desaparecer. Só existem e são materializadas as balizas do instante da manifestação, da plena realização. Mas a enteléquia não é figurada. Não haveria nesta imagem única duas técnicas superpostas, como nos palimpsestos, e duas imagens a serem decodificadas, para inferir a mensagem-origina<sup>1</sup>, que está ausente? É a realidade original que permanece muda, não-presente, mas passada e ainda por vir, de maneira quase-imediata e no entanto misteriosa. O que é central é o mistério, ele mesmo não figurado.

Num outro sentido mais primitivo, mais completamente corporal, a tecno-estética intervém no condicionamento (no sentido comercial do termo) dos gêneros e dos objetos.

Existe na Índia, em Mysore, um “Food Research Institute”. Este organismo busca encontrar a fórmula de um “basic food”

<sup>1</sup> A mensagem mestra.

que poderia ser produzido a bom preço, em grande quantidade, e rapidamente transportado, em volume reduzido, nos diversos lugares onde grassa a fome. A fórmula está pronta: ela repousa essencialmente na farinha de soja. Mas a estética de base intervém a partir do momento em que se coloca a questão do melhor acondicionamento, da melhor apresentação possível deste “basic food”, para que ele possa ser acolhido sem dificuldade pelas diversas populações de hábitos alimentares diferentes. Há na Índia populações que consomem trigo, outras arroz... Estas populações aceitam o “basic food” desde que ele se apresente sob os aspectos perceptivos admitidos pela cultura local e provoque bem a αἰσθησις (Aísthesis) de base. Em resposta a esta exigência perceptiva, o Instituto condiciona o “basic food” ora sob a forma de grão de trigo, ora sob a forma de grãos de arroz, etc.

Um industrial francês em viagem pela Índia observou um caminhão belga que distribuía arroz. A fome era bem real. Entretanto, poucos habitantes voltavam com uma ração de arroz. O industrial se aproximou e perguntou: “A quanto estão vendendo?” O belga respondeu: “Eu estou oferecendo”. A razão do insucesso é que o caminhão estava numa região em que o alimento de base era o arroz. A αἰσθησις (Aísthesis), a intuição perceptiva fundamental faz parte de uma cultura. Ela age como uma pré-seleção, que discerne o aceitável e o inaceitável e determina a ação que aceita ou recusa.

Não insistiremos, porque isto já foi explorado ou está em vias de exploração, sobre a força e a importância do condicionamento de um produto, isto é, de sua embalagem, de sua apresentação. Mas é preciso assinalar, como um exemplo de tecno-estética, o valor da sua apresentação, por exemplo, dos tecidos ou das roupas, com este instrumento técnico tão curioso e polimorfo que é um manequim. A arte do vitrinista consiste em saber se servir desse esboço do ser humano artificial, que é o manequim, para

vestir o tecido, cortando-o o menos possível. Trata-se ao mesmo tempo de uma técnica e de uma arte.

Neste desenvolvimento puramente zetético, nós negligenciamos – porque menos recente – a estética industrial. E aí ainda, entretanto, não é a funcionalidade que é a única norma.

Mas é preciso aprofundar. A estética industrial pode ser primeiramente a dos objetos produzidos. Mas nem tudo é objeto. A eletricidade não é um objeto. Ela só pode ser discernível e manipulável através dos objetos e, eventualmente, em primeiro lugar, através dos meios naturais: o relâmpago passa e se ramifica através dos corredores de ar previamente ionizados. Existe um tempo de preparação do relâmpago, antes da descarga fulminante. Esta ionização pode ser ouvida com uma antena, porque ela é semeada por descargas mínimas e estímulos prévios. O relâmpago fulgurante propriamente não passa de uma conclusão brutal, de alta energia, uma conclusão da melodia plural das descargas preparatórias. O relâmpago final apenas segue caminhos já percorridos. É esta melodia que se amplifica progressivamente traça caminhos de fraca resistência, que se captarão uns aos outros no momento do golpe final. A estética da natureza pode ser percebida apenas através de um objeto técnico (aqui a recepção aperiódica) quando se trata de detectar os fenômenos sutis, mas determinantes, que escapam à percepção inerme. A eletricidade não é um objeto, mas ela pode se tornar fonte de αἰσθησις (Aísthesis) quando é mediatizada por um instrumento adequado, chegando assim aos órgãos dos sentidos. O mesmo se daria com um galvanômetro ou osciloscópio, que são ambos mediadores. A audição da melodia seqüencial torna-se possível por intermédio de um objeto técnico industrial parcialmente desviado de sua função. Pois existe em torno de cada produto uma margem de liberdade que permite utilizá-lo com finalidades não previstas. Inversamente, a sensibilidade estética pode ser utilizada para construir uma máquina. Para

equalizar, equilibrar a tensão das partes elásticas de uma catapulta, os romanos da antiguidade faziam-nas vibrar como as cordas de uma harpa, até chegar ao uníssono.

Mas a verdadeira estética industrial é antes de tudo a dos lugares de produção e de emissão. Tomemos o exemplo do estúdio de Villebon, no sudoeste de Paris.

O estúdio de Villebon é constituído, estruturado, na sua extremidade leste, por um campo de antenas de emissão. A mais alta é a da France-Culture. Sua altura foi reduzida de 80m para 40m por causa da passagem dos aviões que aterrissam em Orly. Mas ela conserva uma certa majestade. Existe também a antena do emissor Paris IV-Villebon, que servia para difundir a Rádio Sorbonne. E mais outras ainda. Este campo de antenas é, evidentemente, cada antena em si mesma e por si mesma antes de tudo. São pilares geralmente atados várias vezes por cabos, sendo os cabos cindidos em vários segmentos por isoladores, para diminuir os fenômenos de ressonância que absorveriam uma parte da irradiação. E a estrutura de alta-tensão é digna de nota especialmente porque não se encontra na natureza. Ela é completamente artificial, exceto talvez se pensarmos na figueira da Índia, que busca apoio e subsistência em vários pontos no solo, graças às raízes que lançam seus ramos pra baixo, até o chão, onde se enterram, o que lhes permite sustentar seus galhos.

Antes de chegar à tecno-estética de um conjunto é preciso considerar a do indivíduo, por exemplo, a de um motor. O motor de um Citroën 2 CV (Deux Chevaux) original representa uma realidade que não deixa de ter sua analogia com o de um Jaguar. O motor do 2 CV é o de um carro no grau 0, onde tudo é simples e acessível, desde que se retire a carenagem que leva a refrigeração aos cilindros. Este motor tem até um radiador-refrigerador de óleo com duas tubulações que sobem até o comando de válvulas, para esfriar os comandos de válvulas. O motor do Jaguar, ao contrário,

é extremamente alongado; ele se estende sob um capô superabaixado, a ponto que o reservatório de água do circuito de refrigeração não está na parte superior do ventilador, para não ser obrigado a elevá-lo muito – o que prejudicaria a forma muito perfilada do capô, de pequena altura, para a frente. E este grande radiador torna-se ainda mais eficaz pela presença de dois ventiladores elétricos, que se põem a funcionar desde que se gira a chave de contato. Correias puxadas pelo virabrequim seriam excessivamente longas e atrapalhariam muito. O aspecto tecno-estético do motor é particularmente ressaltado pela forma dos três órgãos: primeiro as aberturas para ar e os filtros de ar, paralelos à estrada, e ladeando o motor com dois longos fusos brilhantes; em seguida, os quatro carburadores, cujas tampas são em forma de domo, e que dominam o bloco do motor. Enfim, o enorme distribuidor a partir do qual se expandem os doze cabos que vão até as velas.

Se estamos tratando de um motor, não é porque ele é o único a possuir um certo nível de individualização, mas porque ele é, em relação a si mesmo, consistente e coerente; deste ponto de vista o automóvel inteiro seria uma espécie de composto – na maior parte das condições patológicas – (um acidente pode deformar a carroceria sem que o motor sofra nada, e o motor também pode parar de funcionar sem que a carroceria seja atingida). O motor do Jaguar é o grau mais elevado, atualmente, dos motores a gasolina dos automóveis equipados para trafegar em estrada.

A tecno-estética pode se apresentar ao modo de uma estrutura piramidal. O componente já tem suas normas próprias. O composto também, para não dizer o verdadeiro indivíduo – pois onde está o limite entre o componente, já parcialmente composto, como um termocontato, e o conjunto dos conjuntos: não é uma questão de simples denominação, mas de ponto de vista e de uso. A bateria de um carro é um componente, mas ela já é em si mesma um composto (placas de eletrodo, isolantes, tampas para a

liberação do hidrogênio por eletrólise. Um conjunto pode ser também mais uma multidão do que uma sociedade. Já falamos do campo de antenas de emissão de Villebon; aqui, cada antena é independente das outras. Apenas os prédios que abrigam os emissores criam um elo entre estas antenas separadas. Entre elas, as antenas são mais compatíveis que associadas. Quer se trate de compatibilidade ou de verdadeira associação (como nas antenas direcionais), a paisagem tecnicizada assume igualmente uma significação de objeto de arte.

Uma reunião de antenas de emissão é uma espécie de conjunto, como uma floresta de metal, e faz pensar um pouco no aparelhamento de um navio a velas. Esta reunião é dotada de um intenso poder semântico. Estes fios, estes pilares irradiam no espaço e cada folha de árvore, cada folha de capim, a centenas de quilômetros, recebe uma fração infinitesimal dessa irradiação. Ela é, segundo o termo inglês, "an aerial", um aéreo. E de fato, a antena joga com o céu contra o qual ela se recorta. Ela é uma estrutura que se recorta sobre as nuvens ou sobre o fundo mais claro. Ela faz parte de um certo espaço aéreo que às vezes disputa com os aviões, como demonstra o exemplo da France-Culture. Mesmo num carro, a antena, sobretudo se se trata de uma antena de emissão, traz o testemunho da existência de um mundo energético e não material.

Para voltar ao estúdio de Villebon, que se prolonga na direção dos Ulis (zona de Courtaboeuf), encontramos duas extraordinárias caixas d'água em forma de corola sobrepujadas por um estreito habitáculo vertical. Sua cor clara, a finura do suporte, faz com que o dia nascente as acaricie com seus raios, sublinhando seu relevo circular. A estética da caixa-d'água é, de há muito, um problema para os arquitetos. Para ser funcional, é preciso que ela seja mais alta do que o tudo que atende. Por conseguinte, ela domina tudo o que serve e deve, portanto, ser localizada num

lugar alto, o que a torna visível de todo lado. Pode-se tentar resolver o problema colocado pelo estrago de uma caixa-d'água num lugar maquiando-o, camuflando-o por meio de acréscimos inessenciais. É o que foi feito em Culhan. Um castelo antigo próximo da ponte foi ornado com torres redondas de teto pontudo coberto por telhas vermelhas. A caixa-d'água, que não se pode deixar de ver quando se olha o castelo a partir da ponte, foi feita à semelhança das torres do castelo: ela é coberta, também, por um teto pontudo com telhas envelhecidas. Mas percebe-se bem que se trata de uma caixa-d'água, de construção bem recente, e que tenta passar por um resto do castelo. Esta mentira materializada não acrescenta realmente nada ao charme do lugar. Ela apenas manifesta até onde pode-se ir em termos de mimetismo arquitetural.

No estúdio de Villebon, que se prolonga na zona industrial de Courtaboeuf, nada é imitado de um modelo arquitetural antigo. As estradas são novas e perfeitamente asfaltadas. Algumas antigas fazendas, na periferia, subsistiram. Suas paredes em pedra molar e suas portas em arcada contrastam com as instalações industriais e comerciais do centro da zona. A alegria que se sente ao circular entre as construções novas é, ao mesmo tempo, técnica e estética. O sentimento tecno-estético parece ser uma categoria mais primitiva que o próprio sentimento estético, ou o aspecto técnico considerado sob o ângulo estrito da funcionalidade, que é empobrecedora.

Desde há muito, certa maneira de construir as casas deixa aparecer simultaneamente os materiais e a estrutura. É o tipo da casa enchainel com estrutura aparente (por exemplo, a praça de Plumereau, em Tours). As madeiras são juntadas em quadrados ou losangos. Entre elas, a alvenaria é feita de algumas pedras e de uma argamassa que liga entre si os tijolos. Os ângulos são de madeira apumada, e são às vezes recobertos com ardósia para evitar os efeitos da chuva e do orvalho. E o

conjunto forma um bloco relativamente sólido que, quando as fundações são insuficientes, se inclina sem se dissociar nem se romper. No entanto, se excetuarmos as madeiras, talhadas muito precisamente de acordo com a direção das suas fibras, os materiais em si não são de grande qualidade. Se arranharmos os tijolos com as unhas, eles se desmancham em fina poeira, provavelmente por falta de uma temperatura elevada de cozimento. Num tijolo do século XIX são as unhas que se quebram: a época do carvão modificou a qualidade dos materiais. É preciso acrescentar que as casas têm paredes geminadas, o que contribui para estabilizá-las pelo apoio mútuo que se oferecem.

Nenhum reboco esconde a estrutura das casas enchaimel. A técnica aparece geometricamente como um entrecruzamento de forças.

*o conjunto forma um bloco relativamente sólido que, quando as fundações são insuficientes, se inclina sem se dissociar nem se romper.*