

En el número anterior se hacían consideraciones básicas alrededor de un tema de interés creciente: la movilidad arquitectónica. Existe hoy, en efecto, una preocupación general por la poca efectividad que presenten las concepciones estáticas de la creación arquitectónica y de la forma, a la par que se lleva a cabo, en los terrenos de la crítica, la práctica, la prospección arquitectónica y el proyecto, una búsqueda sistemática de sistemas de agrupación y conceptos espaciales que acompañen a la definición de una sociedad continuamente cambiante, en régimen de apertura hacia formas dinámicas de convivencia y autoconformación. Hoy estamos, efectivamente, en un período en que la crítica utópica, sistemática, de las formas sociales establecidas proporciona nuevamente material básico de gran valor para aclarar y definir el desarrollo sano de nuestras formas sociales futuras, como en los momentos en que los utopistas ingleses o franceses de comienzos de siglo (los Owen, Fourier, Cabet, etc.) opusieron su fantasía al inmovilismo y a las condiciones históricas de evasión social de su tiempo.

En principio, las recientes búsquedas se han llevado a cabo interpretando únicamente un lenguaje figurativo que atrayese, desde las formas de la industria, motivos para la crítica de la tipología tradicional, para criticar la "tipología representativa" en que aún hoy se desarrollan nuestras acciones, para criticar los esquemas lingüísticos sobrepasados que parecían inamovibles y que hoy se ven desechados en pro de una línea cada día más clara de continuidad conceptual, que va desde el derrumbamiento de la arquitectura de las "verdades absolutas transmitidas", a la tipología de la "población en flujo", a la adaptabilidad del crecimiento planificado, a la remoción y movilidad, en suma, del objeto arquitectónico.

Pues bien, hoy, más que nunca, todas las críticas y búsquedas tipológicas tienen como base una búsqueda urbanística. Las verdaderas aportaciones se llevan a cabo en este campo en que queda clara su filiación humanística. Cuando Peter Smithson dice: "Trazar una ruta, especialmente a través de una zona construida, es una cuestión muy seria, puesto que al hacerlo se está cambiando fundamentalmente la estructura de la comunidad", se refiere precisamente a esta estrecha relación de estructura social y forma urbanística.

En el número anterior, como decimos, se hacía mención, a través de algunos ejemplos, de algunas consecuencias en la tipología de lo móvil, sin entrar en sus aspectos urbanísticos. La movilidad urbanística es un problema más amplio.

A estos efectos, es sugerente, y lo es más por tratarse de un caso muy concretado, el

proyecto que se publica en las páginas siguientes, presentando algunas características que definen una cierta toma de conciencia del problema.

Se trata del proyecto del "plan para el establecimiento de una industria de la educación adicional en North Staffordshire", del que es necesario hacer algunas consideraciones previas.

Está concebido dando a la movilidad la participación máxima posible, de forma que no sólo existe la remoción, transitoriedad y montaje de las partes, sino también el traslado del conjunto. El proyecto tiene interés especialmente en el sentido en que se hace eco de los problemas básicos de una sociedad de tanta vitalidad comunitaria como la empresa educacional ("el cinturón pensante", como lo llama su autor, Cedric Price), enlazándolo en sus relaciones con el resto del país, a través de una red móvil, flexible.

Además, la realización del proyecto, es asimismo interesante en el momento en que se ha tratado de evitar en la primera etapa de desarrollo todo diseño cívico, aclarándose, sin embargo, las relaciones funcionales de cada una de las partes. Todo el proyecto se encamina, sin perder vitalidad, a su construcción real. Por ello, por su metodología al proyectar, por su visión real (los elementos que se toman son reales: ferrocarriles, vías secundarias, vías generales, transbordadores, paneles, grúas, etc.) estas sugerencias y otras semejantes pueden suponer, en principio, un golpe de muerte para la mayor parte de la arquitectura de hoy, actuando como canalizadoras de inquietudes, intenciones y posibilidades aún hoy no planteadas ni pretendidas por la arquitectura, que se mueve en los estrechos márgenes marcados por una concepción de la vida y el trabajo heredada de siglos atrás, y defendida a fin de cuentas, consciente o inconscientemente, por los políticos que dependen de economías que designan (y a expensas de ella viven) una forma de vida que les sea particularmente rentable. El propio Cedric Price, comentando su proyecto, acusa a la tipología arquitectónica tradicional y a los arquitectos: "El papel de la arquitectura como productora de símbolos visualmente reconocibles, de identidad, lugar y actividad, llega a constituir una cada vez más atractiva excusa para que los arquitectos se deleiten en la inmensidad de su personal destreza visual, sensibilidad estética y conocimiento espacial, pidiendo a los clientes y observadores el reconocimiento de las causas de tal diversión." El fin del arquitecto no es sino forzar, de cualquier manera, las bases de una forma de vida inadecuada, hacer saltar, a través de todas sus actividades, los "sellos" que cierran el progreso ideológico humano, proponiendo formas de agrupación correspondientes.

30 da

MARIANO BAYON ALVAREZ

1

PTb

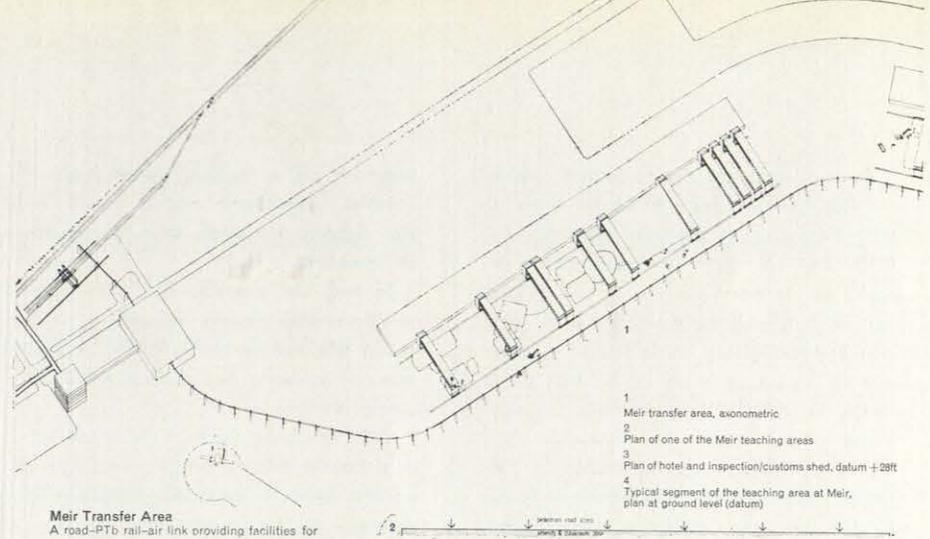
POTTERIES THINKBELT

«Un plan para el establecimiento de una industria de la educación adicional en North Staffordshire, Gran Bretaña.» Cedric Price, arquitecto. «Architectural Design». Octubre 1966.

El arquitecto Cedric Price, vinculado al grupo Archigram, es ya conocido. De él se publicaron en estas páginas (véase ARQUITECTURA, núm. 80) sus sugerentes, aunque poco aclaradas en las publicaciones, tramas de espacios interrelacionados, móviles en diversos sentidos, utilizadas en el FUN palace de Londres, centro de atracciones de diversa utilización. En aquel momento se publicó su proyecto en torno a un conjunto bajo la denominación general de "arquitectura e industria", como ejemplo de una lucha cada día más clara por conseguir para la arquitectura los mismos procesos metodológicos que se operan en la industria. Hoy, la propuesta se conserva y se amplía.

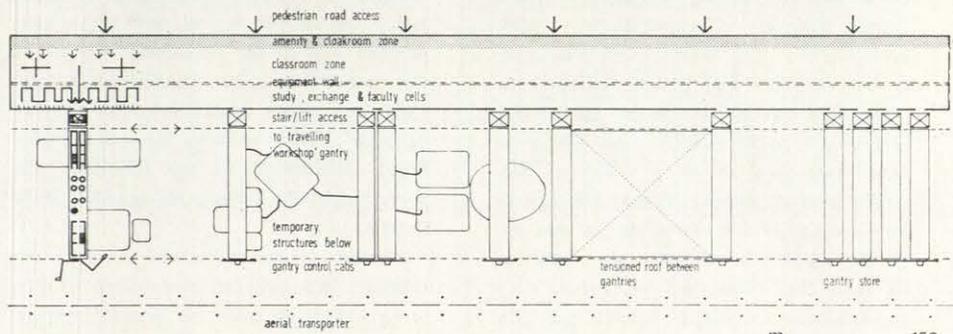
Dice Cedric Price: "Hoy día las instituciones son muy pequeñas y muy exclusivas; debido a que la educación adicional no es considerada como una industria nacional importante, está en peligro de no alcanzar una categoría social reconocible y una capacidad para iniciar progreso, más bien que tratar de ponerse a nivel de él. Este estudio propone una distribución nacional y regional válida para las instituciones educacionales. Además, está sugerida la necesaria organización física adaptable, al postular diversos medios de intercambio usando sistemas estáticos de comunicación electrónica junto con ambientes físicos móviles y variables..." "El cinturón pensante está planeado para romper el aislamiento y la peculiaridad asociada con la educación adicional. Es lo suficientemente grande como para comprometer a toda la comunidad y así hacer a la gente darse cuenta de que la educación adicional no es solamente conveniente, sino que es

esencial." "... las rutas nacionales y las tendencias de los movimientos no están aún explotados." "El proyecto será primordialmente una industria, proveyendo un amplio margen de empleos para la población de la zona. La ventaja, para ambos, el plan y la comunidad existente, tendrá dos aspectos. El plan alentará ajustes que se necesitan desesperadamente en las facilidades socio-cívicas de la región, mientras que industrias locales muy integradas actuarán como unión física estrecha con las facultades." "... Las necesidades de la población estudiantil se acercarán mucho a las de una sociedad literata, adiestrada y altamente móvil; el tamaño (20.000 estudiantes, aproximadamente) hará económicamente practicable una mayor cantidad de decisiones de lo que es posible actualmente." "... La ubicación de las zonas de habitación producirán crecimiento suburbano, el cual, una vez planificado, reforzará los establecimientos urbanos existentes sin hacer demandas imposibles en sus estructuras físicas de comunicaciones. Una planificación total ayudará a aumentar la libertad individual de movimiento y no a ordenarlo."



Meir Transfer Area
A road-PTB rail-air link providing facilities for

- 1 Meir transfer area, axonometric
- 2 Plan of one of the Meir teaching areas
- 3 Plan of hotel and inspection/customs shed, datum +28ft
- 4 Typical segment of the teaching area at Meir, plan at ground level (datum)



m 150
ft 500

- 1 | 5
- 2 | 6
- 3 | 7 9
- 4 | 8 10

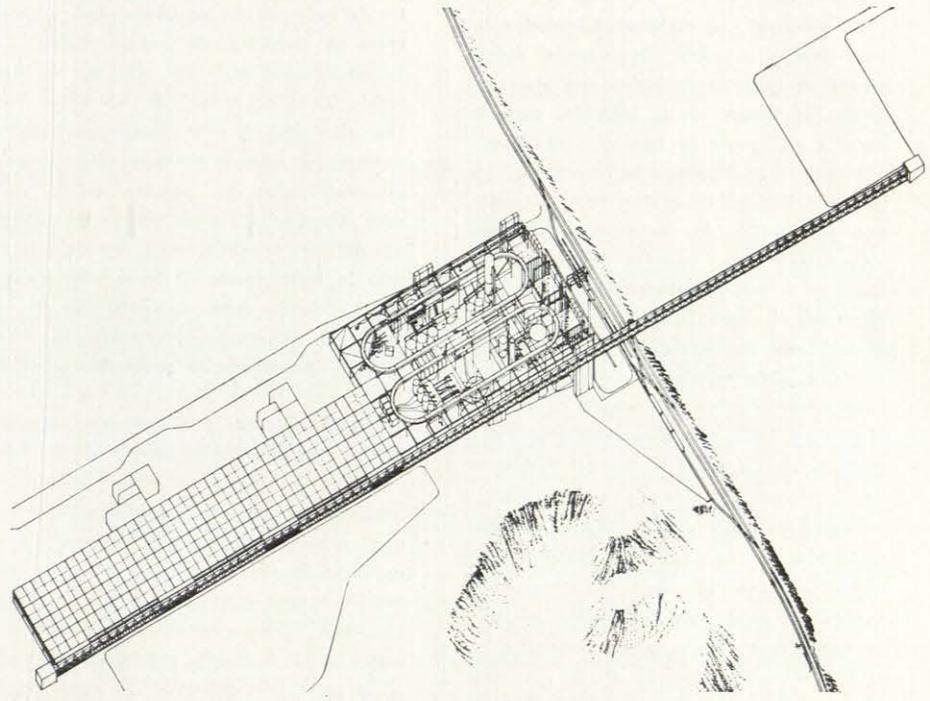
PTB

MEIR TRANSFER AREA: 1. Axonometría general de un área.—2. Planta de una de las áreas Meir.

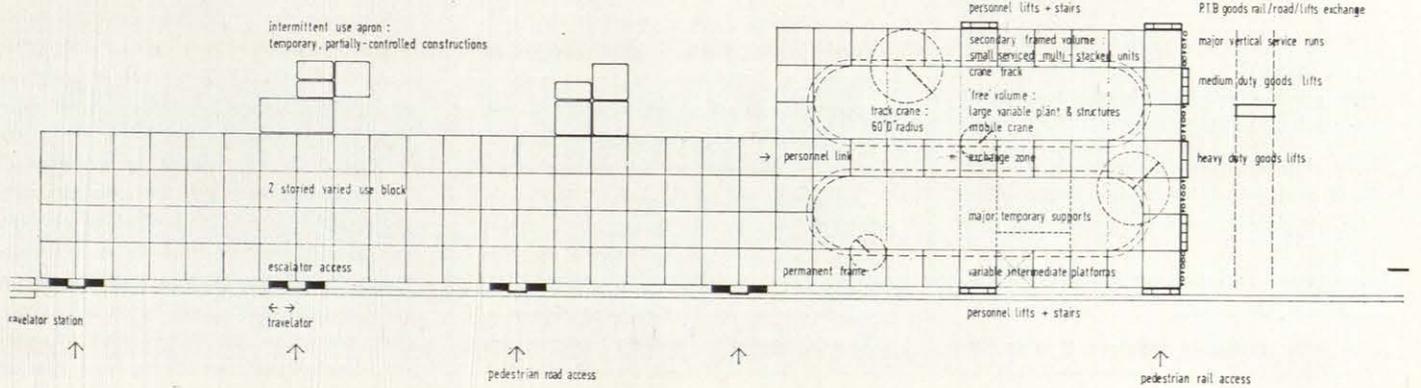
PITTS HILL TRANSFER AREA: 3. Axonometría general.—4. Planta típica de un área.

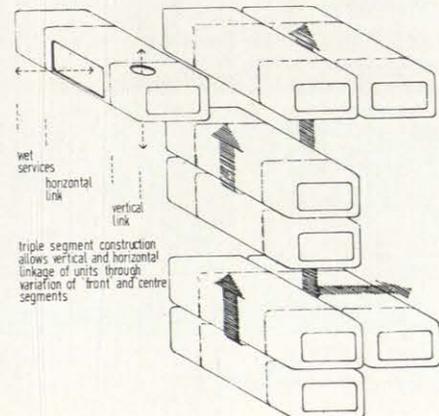
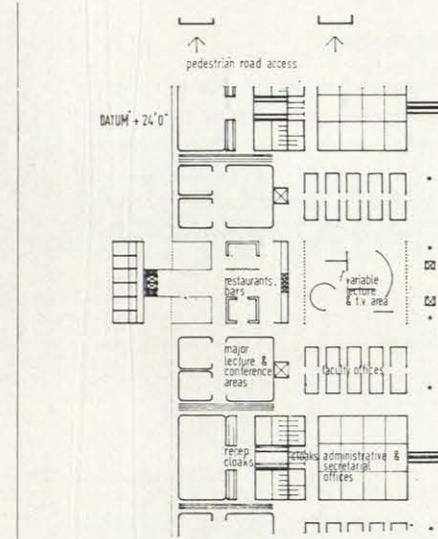
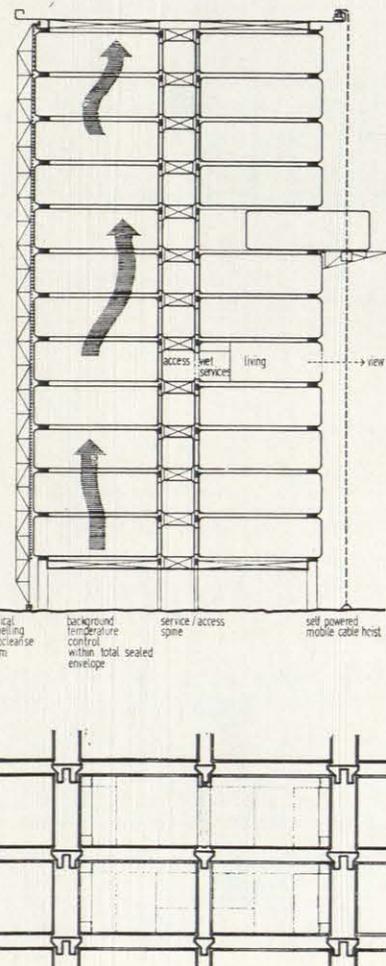
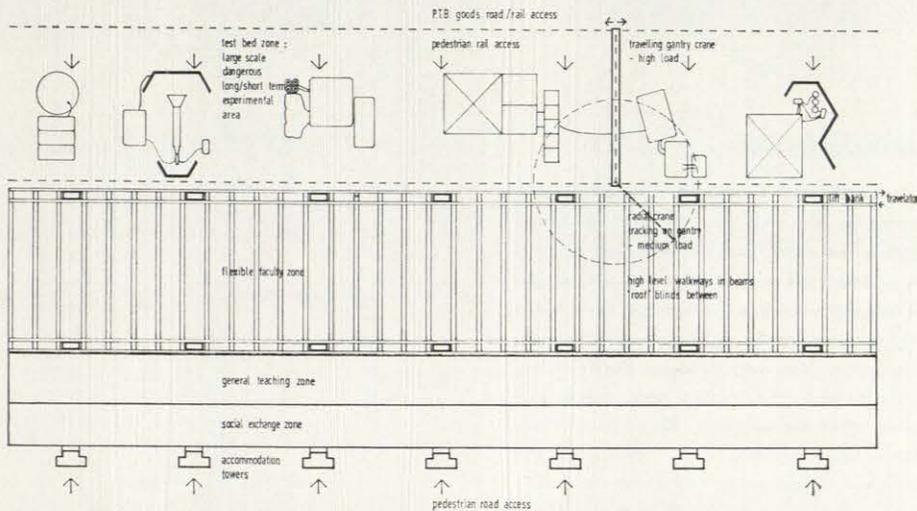
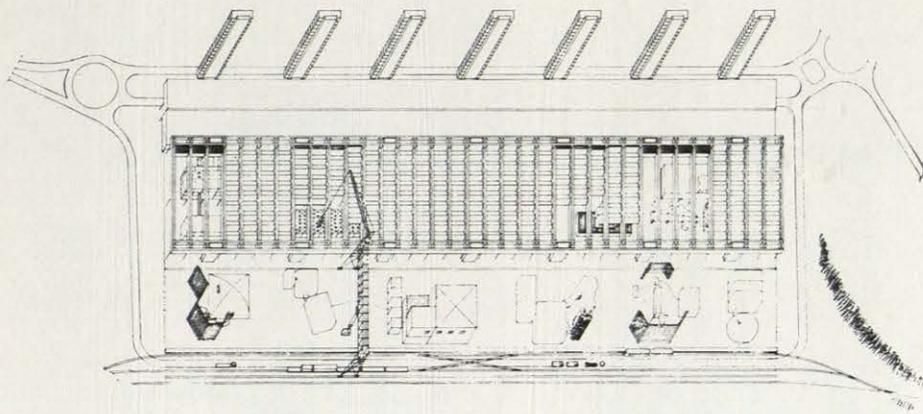
MADELEY TRANSFER AREA: 5. Axonometría de un área.—6. Planta de esta unidad.—9. Planta de una zona de torre, área social y de Facultades, a escala mayor.

CRATE HOUSING: 7. Sección-esquema de una torre de viviendas.—8. Organización de los bloques-vivienda, sobre la trama espacial.—10. Axonometría de la construcción y colocación de los bloques-vivienda.



personnel lifts + stairs
PTB goods rail/road/lifts exchange





MEIR TRANSFER AREA

La ruta aérea relaciona fácilmente los establecimientos estudiantiles con la ruta nacional o internacional de circuitos ferroviarios. El trabajo de los estudiantes se remueve periódicamente de lugar. Los dibujos presentan un estado intermedio entre el organigrama y la localización. No se ha llegado al diseño. La ordenación consiste en una nave amplia de espacios comunes, restaurantes, amenidades, información, cuartos de estudio, etc., con zonas de biblioteca de proporciones variables. A través de una vía de doble carril, sistemas sencillos de grúas móviles cobijan los servicios en dos plantas, con los accesos verticales (marcados con una cruz en la planta). En crujeías dobles o simples, locales de trabajo, bajo estructuras temporales controladas: servicios generales, locales...particulares.

PITTS HILL TRANSFER AREA

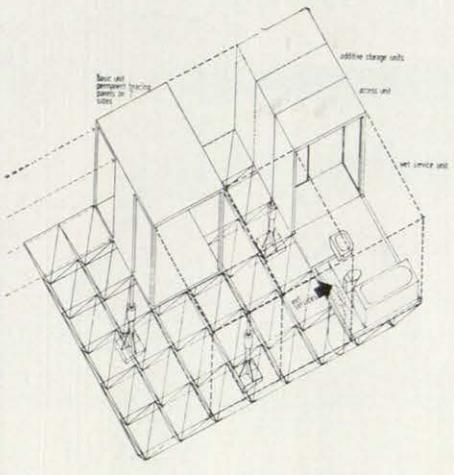
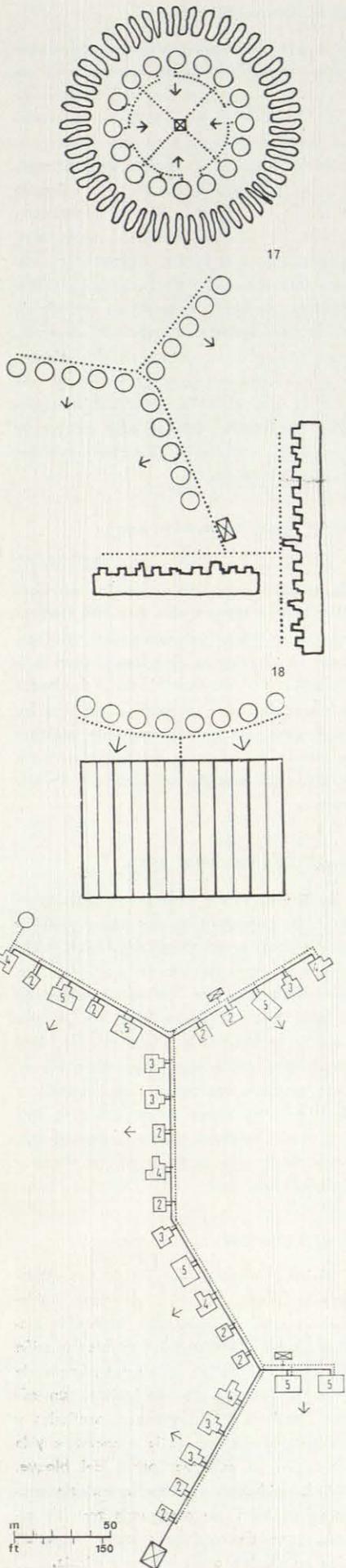
La red nacional PtB provee de espacios de relación entre los estamentos estudiantiles. El área transportable Pitts Hill contiene espacios variables indiferenciados que aparecen en el proyecto significados como acomodables o "volúmenes libres", destinados a locales de trabajo y estancias de relación, restaurantes, etc. La circulación de peatones se efectúa por el borde del conjunto, donde se sitúan las entradas del edificio y los elevadores.

MADELEY TRANSFER AREA

La red ferroviaria pasa por el área transportable, compuesta de tres zonas significadas: la zona de las torres residenciales, más alejada, la zona flexible de facultades, con una planta baja de seminarios, zonas de estudio, área del secretariado, etc., y otra superior administrativa y de relación. Una tercera zona social une ambas. Fuera del recinto ocupado, las zonas experimentales y de laboratorio, torres de servicios, etc. Una grúa móvil, mediante carriles, ordena el conjunto de la zona ocupada por el Madeley Transfer área.

CRATE HOUSING

Viviendas elevadas dotadas de una estructura reticulada donde se engarzan unidades enterizas de habitación, colocadas mediante cable de ascensión. La preocupación del autor fué definir el menor número de unidades vivienda. Se consiguieron un número total de 32, con huecos verticales y horizontales que regulan la temperatura y la ventilación de cualquier punto del bloque. Cada unidad, de distribución variable, ocupa un volumen que comprende zona de acceso, zona de servicios y zona de estar, bien en duplex o en una sola planta.



SPRAWL HOUSING

Es un sistema de adición de unidades prefabricadas de viviendas en que se toman algunas características de antiguos sistemas de prefabricación: una estructura estérea plana soporta unidades de paneles ajustados a módulos en planta de forma que se consigue una gran variación de tipos: viviendas para dos, tres, cuatro, cinco y seis personas, viviendas apoyadas simple o múltiplemente, etc. Las formas de agrupación son asimismo interesantes: circulares, evitando alrededores agresivos, en Y o en batería.

CAPSULE HOUSING

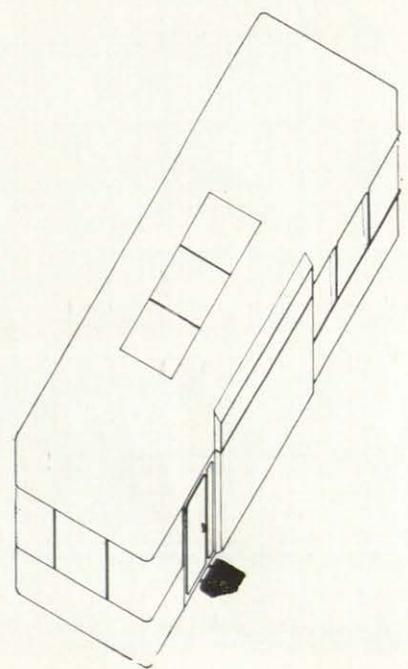
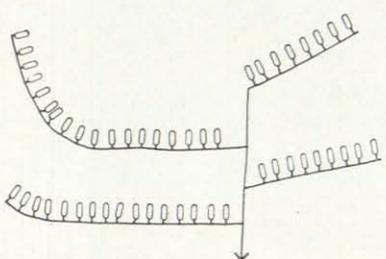
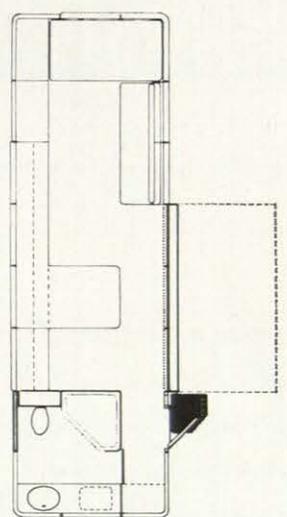
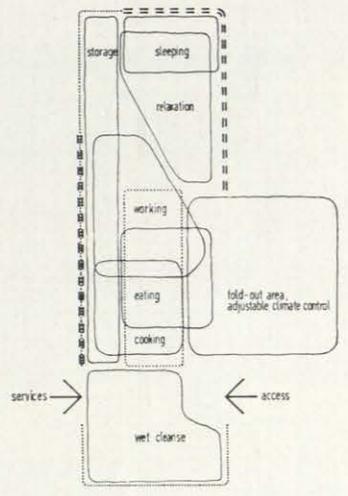
Esta investigación propone tipos de viviendas prefabricadas móviles semejantes a las "roulottes", capaces de ampliarse mediante el descenso de parte del cerramiento. Sus agrupaciones son ramificaciones organizadas junto a las vías de comunicación.

11	15	17
12		18
13		
14	16	19

PTB

SPRAWL HOUSING: 11, 12, 13, 14. Formas de agrupación de las unidades de vivienda. 15. Axonometría de la vivienda de paneles Sprawl Housing.

CAPSULE HOUSING: 16. Organización en ramificación de las roulottes "Capsule Housing". 17. Esquema funcional de una cápsula. Areas y dimensionamiento.—18. Planta de una unidad.—19. Axonometría.



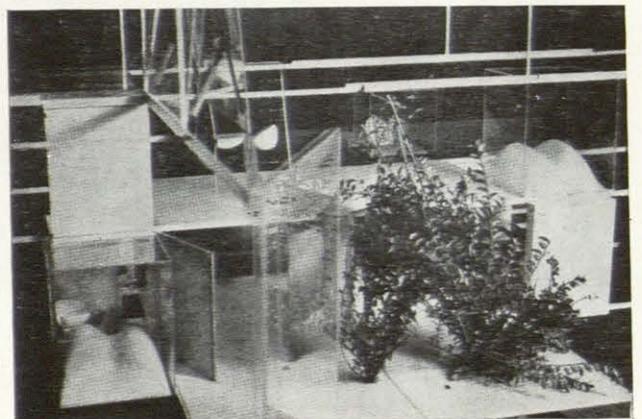
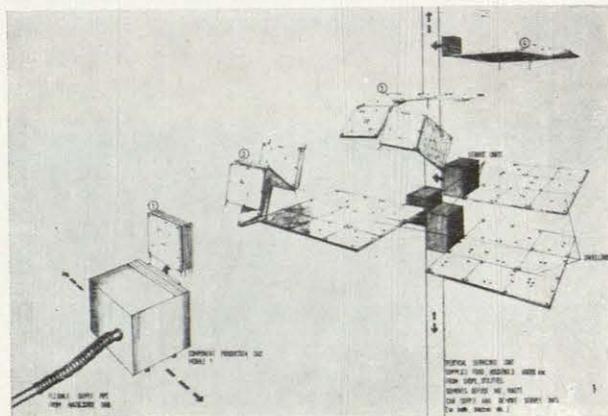
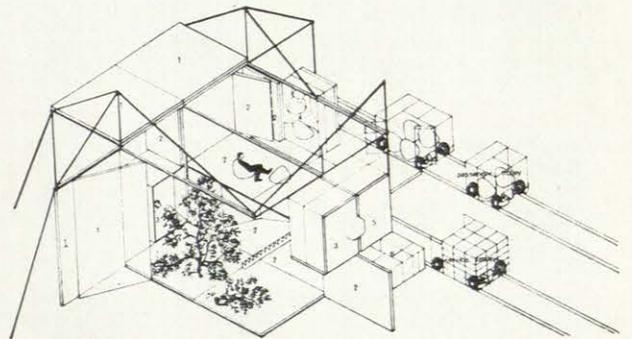
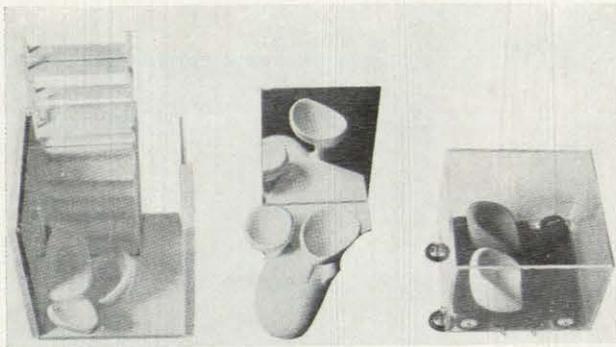
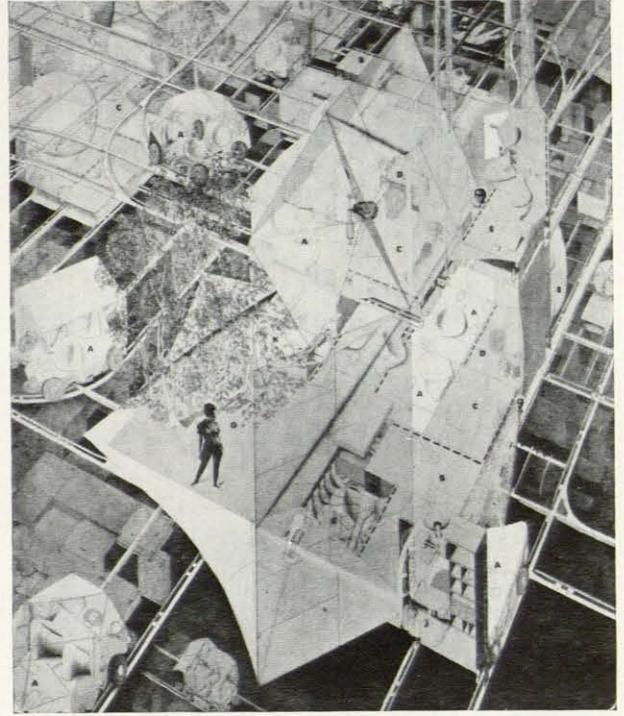
2

LA CASA CONDUcida DE MICHAEL WEBB

Michael Webb, arquitecto también adherido al grupo Archigram, propone, como Cedric Price, la movilidad de la vivienda, desarrollando sus búsquedas en términos asimismo interesantes. Su "DRIVE IN HOUSING" se mueve en el interior y toda ella: una gran "superestructura" resistente de conductos la alberga. La unidad-vivienda se somete a cambios de forma interiores, mediante el movimiento de alguna de sus partes, tales como las unidades de servicios, y las unidades de estancia. Estas unidades de estancia son tema de interés para Michael Webb, que las proyecta como "muebles complejos" dotados de propia movilidad, y que desarrolla en algún momento hasta el final. Pues bien: la vivienda es un conjunto de unidades y muebles transportables, una microestructura en relación con la macroestructura que la alberga. Los raíles de la trama

DRIVE IN HOUSING: 20. Modelos de unidades de baños y estar.—21. Diagramas de los movimientos de la unidad, con el repliegado y transporte de paneles.—22. Axonometría general.—23 y 24. Estados de transformación de estas unidades.

20	22
21	23
	24



espacial permiten a sus componentes móviles trasladarse horizontal o verticalmente a lo largo de dicha "superestructura". En el interior de la vivienda (perspectiva) se diferencian: a) unidad móvil; b), espacio de piso fijo; c), unidad de dormir; d), área de vestidor; e), cuarto de baño. Los paneles que definen el espacio de la vivienda se plegan a voluntad: el suelo se revierte en paredes laterales, y forma muebles, el techo y las paredes laterales son asimismo abatibles, para conseguir espacios mayores o abrir la casa a la naturaleza intacta.

La "Silla carcasa", transformable, es la última fase de estudio de la "drive-in-house", una idea del mueble diferente y más compleja que la que normalmente se tiene, tomada como unidad de descanso y distracción. Su gran adaptabilidad recorre la gama de las posiciones adoptables, hasta llegar a cubrirse con una techumbre en que se pudiesen proyectar imágenes desde el interior.

25		28
26		29
27		30

DRIVE IN LIVING: 25, 26 y 27. Fases de transformación de la "silla carcasa" de Michael Webb.

LIVING POD: 28, 29 y 30. Distintos aspectos exteriores de la "living-pod" de David Greene.

3

LIVING POD

David Greene, arquitecto.
«Architectural Design». Noviembre 1966.

