

ARQUITECTURA Y MOVILIDAD

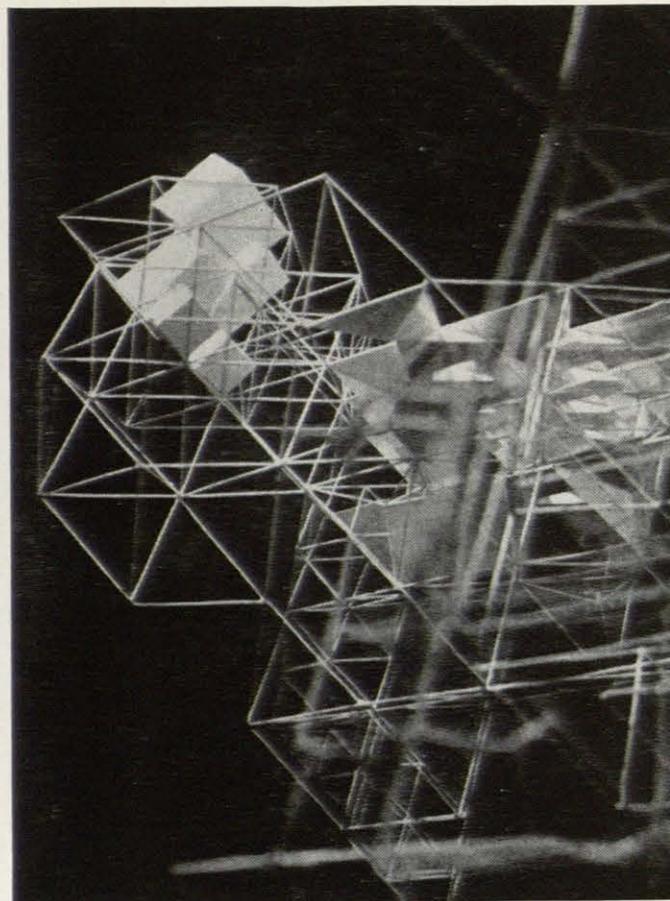
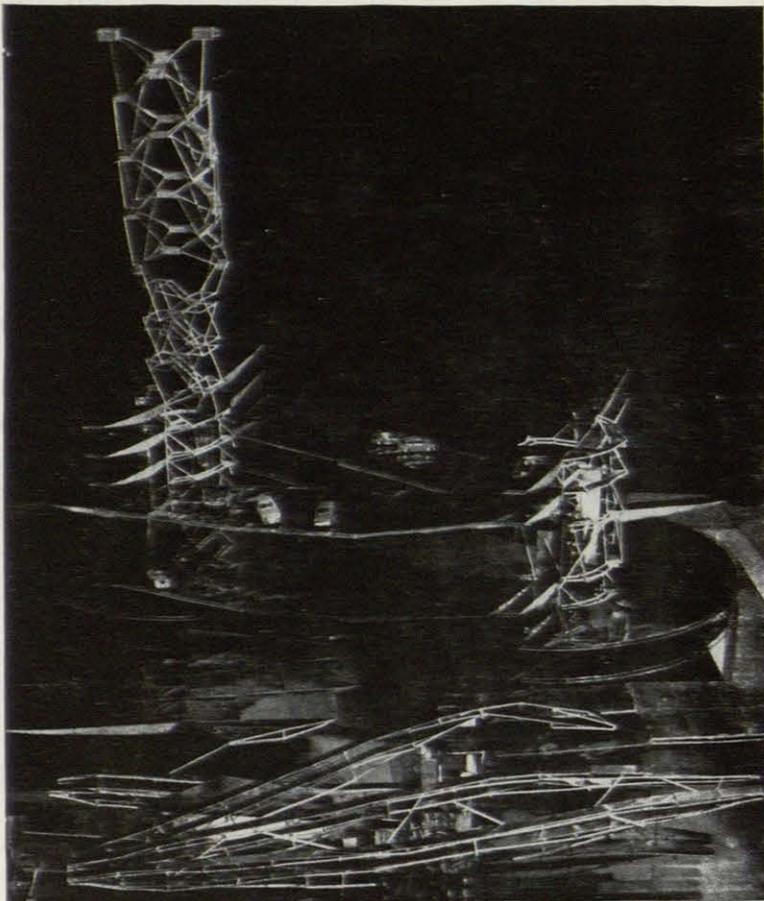
Una faceta que acompaña al establecimiento de una arquitectura dotada de un sentido de desarrollo y planificación continua, de una arquitectura que tendiese a la indeterminación del espacio habitable, en ese sentido bergsoniano de lo fluyente, continuado y total, donde se derrumbasen paredes a lo que no fuese planificación, interrelación de edificios, continuo crecimiento a través de redes en el espacio, es, sin duda, la aparición, a través de una nueva interpretación del espacio, de la idea de movilidad, adaptación y futilidad de los edificios.

Es decir, la misma continuidad pretendida en el espacio, considerada en el tiempo; no la impostación de la arquitectura en un momento que se congela para siempre, sino una concepción cambiante en el tiempo de la casa.

Y, como en todos los casos de prospección de un futuro que no alcanza a definirse, algunas conclusiones se encuentran ya en la realidad aceptadas, mientras que otras no son sino metas lejanas cuyo camino de acceso no aparece aún claro, sino confundido y complicado por mil agentes que lo enrarecen y dificultan, algunos de ellos conscientes.

Lo real es que se puede decir que el actual concepto de vivienda se está sometiendo, y precisamente a espaldas de los arquitectos, a un sutil cambio de valoración a expensas de una falsa mecanización total.

Los *slogans* de las casas comerciales e incluso algunos más propiamente profesionales relacionados con la arquitectura invitan a una idea de la casa utilizada "como el coche o la máquina", proponiendo para ella una especie de acumulación de artefactos de uso común. Las neveras, acondicionadores de aire, lavadoras, son un ejemplo. Después se entra en la consideración, dentro de una fase más elaborada, del soporte o cuadro general que deberá albergar los distintos artefactos: en la cocina, por ejemplo, marcos generales que alojan, como en el cuadro de mandos de un automóvil, los distintos mecanismos: frigoríficos, armarios, cocina, depósito, lavadora, etcétera. El *slogan* publicitario de "casas como máquinas" se rellena un poco con la idea de la renovación del artefacto al final de su período de utilización ventajosa, o ante la revisión de su diseño. Entra en la "casa de los artefactos" (expresión utilizada en más de una ocasión por el matrimonio Smithson) la idea de lo fútil, de lo fácilmente renovable, de lo cambiante, de la movilidad en el tiempo.

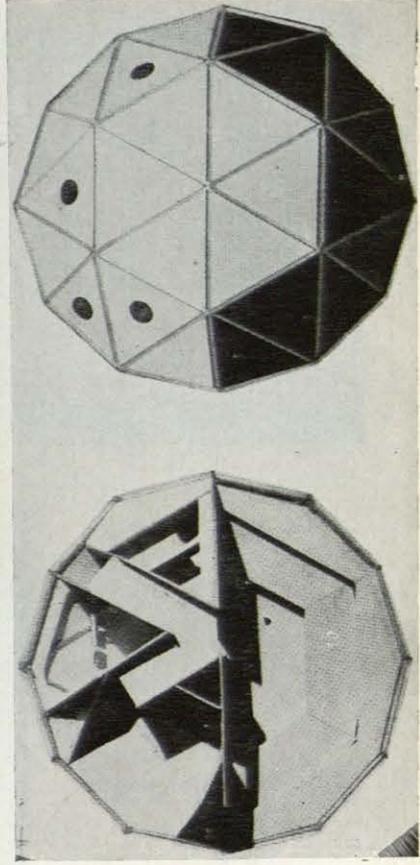
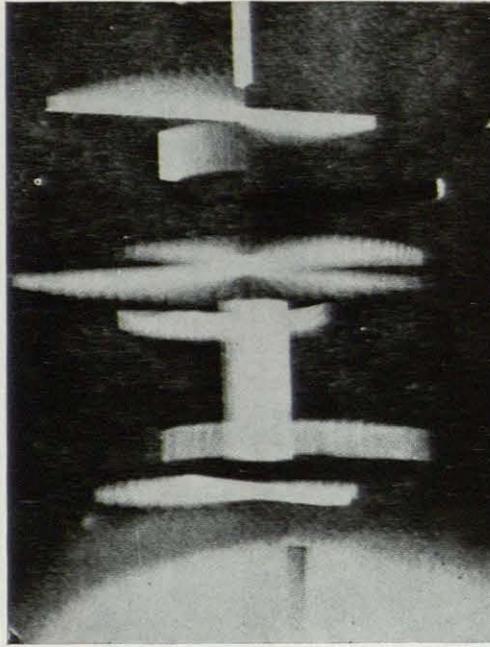
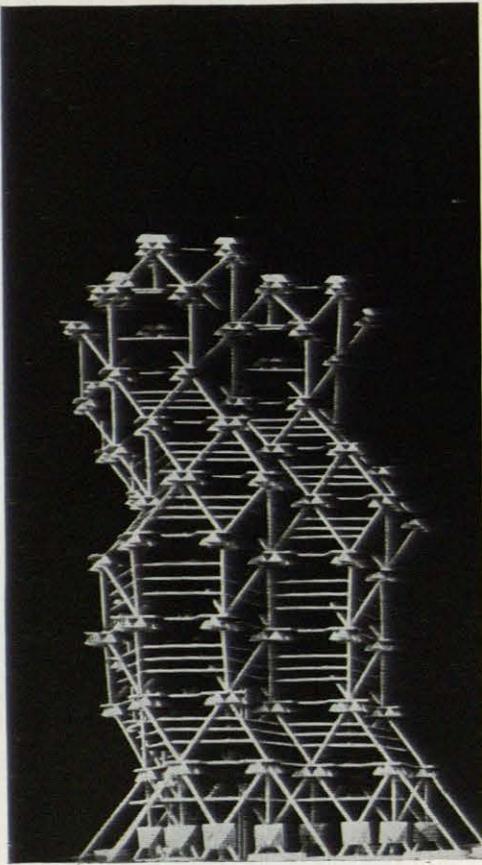


Sin embargo, "la casa de los artefactos" que se propone desde la publicidad es inteligente porque sabe comprender que los "usuarios" de viviendas aceptan como nuevos estamentos de vida lo móvil de los coches y lo fútil de los artefactos, pero que, a pesar de ello, no tienen ninguna idea sobre la revisión de los valores de la vivienda en sí. La vivienda expresa aún aquellos sentimientos menos progresivos con que su "usuario" se pone en contacto con las realidades tecnológicas. Todo el mundo acepta los coches, las grandes estampaciones, el trabajo mínimo de los artefactos que tiene a su servicio. Nadie acepta en su modo de vida la "ley del mínimo esfuerzo", porque para conseguir algo recorre el camino más largo, porque es bien sabido que la forma general de la vida moderna no encaja bien sus partes. Bastaría observar el trabajo de una familia usuaria de una vivienda, a partir del comienzo de sus actividades diarias, para convenir en la existencia de tiempos y espacios sin sentido, para observar la carencia de acoplamiento de los útiles para con las necesidades, para constatar, en suma, la existencia de espacios y conceptos de vida más cerca de la "representatividad" en el sentido de lo "oficial" o impuesto sin voluntad directa, que de lo realmente vivido.

Por eso la idea de la "casa del artefacto" por acumulación, inteligente como conocedora de problemas de consumo, es también insuficiente. La casa, en su valoración actual, no responde establemente a un ideal social aceptable. Por otra parte, los útiles están interviniendo en ella sin que nadie se haya preocupado aún de determinar en qué sentido.

Pertenece a los arquitectos la responsabilidad sobre las gestiones espaciales de una sociedad en evolución.

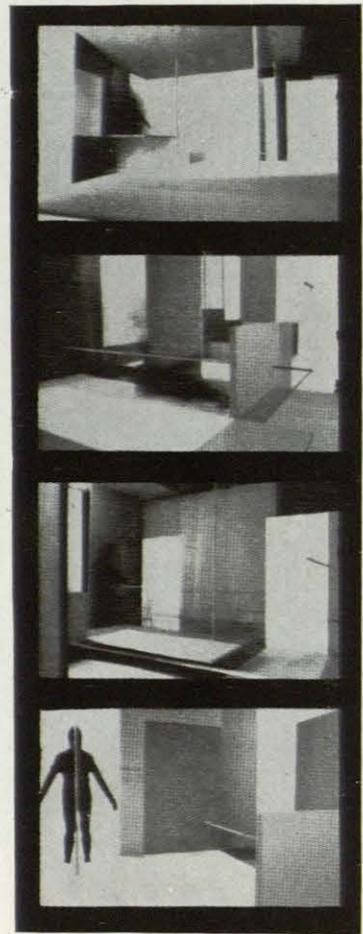
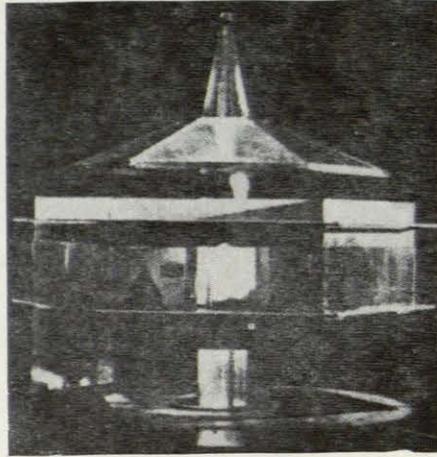
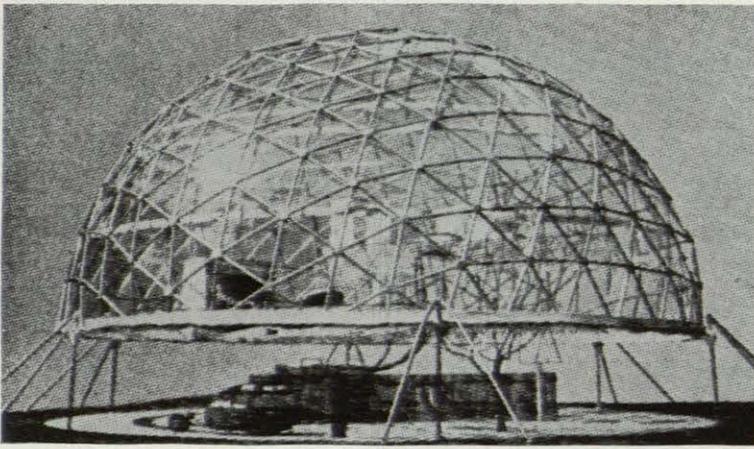
Allison y Peter Smithson, esos infatigables alentadores del TEAM 10 (del que por cierto cabe hacer, en esta sección vinculada a la candente actualidad, mención de una reciente y estimable refundición, en materia de artículos y gráficos llevada a cabo por la colección "Cuadernos del Taller", de Buenos Aires), escribían en 1958: "...Lo más importante para el arquitecto es presentar un nuevo concepto de la casa, una nueva imagen con valor simbólico que sea al mismo tiempo tecnológica y acogedora. Los artefactos tienen valores simbólicos aceptados, y reconozco que son al mismo tiempo tecnológicos y acogedores... La casa rodante es lo más cercano a la "casa de artefactos" que el mercado actual puede ofrecer. Como el auto, la casa rodante representa una nueva libertad, se ha transformado en una es-



pecie de símbolo, así como un símbolo de "población en flujo". Puede ofrecer algo de la sensación transitoria del poder, seguridad y responsabilidad que se experimenta manejando un automóvil. Sin embargo, los problemas de una casa son muy diferentes a los de un automóvil, en el cual sólo unas pocas cosas pueden ser eliminadas sin impedir el funcionamiento. En una casa hay demasiadas variables, y el cambio de alguna de ellas o su eliminación no cambiaría fundamentalmente el funcionamiento. Por tanto, una casa proyectada como un automóvil quedaría en desventaja: los artefactos estarían tan estrechamente integrados a la estructura, que cambiar la heladera equivaldría a conseguir una guantera más grande en el tablero de un Volkswagen: sería más fácil conseguir un auto nuevo..."

Y en otro momento, en 1962, Woods, como contribución al citado Team 10: "Hoy en día estamos cada vez más y más comprometidos, frente a las profundas transformaciones económicas (del objetivo de la producción al objetivo del consumo) y de la ética (de una disciplina moral interior a interrelación social), con eso que llamamos movilidad, como para no usar un término más preciso. Para los arquitectos, la movilidad tiene diferentes connotaciones; en términos de movimiento significa el cambio

Algunos proyectos mantienen un interés como visionarios de nuevas experiencias espaciales, abriendo caminos hacia una concepción del espacio en movimiento: 1. Michael Webb. Proyecto para un centro recreativo en Londres.—2. Eckard Schule-Fielitz. Ocupación del espacio mediante una trama ampliable.—3. Louis I. Kahn. Una torre en la ciudad. Maqueta.—4. La temporalización de la plástica, en la "máquina inútil", de Munari.—5. Cristian Hunziker. Dos plantas de la "casa de la nieve". Arriba, planta de cubiertas; abajo, la planta única sobre pies triangulados.



desde 40 kilómetros por hora hasta 110, 150 u 800 kilómetros por hora. En términos de tiempo significa la apreciación de una cuarta dimensión, es decir, el cambio en un ciclo de tiempo muy pequeño. En términos de economía significa la rápida distribución en masa, acorde con la potencialidad de la producción en masa y el consumo en masa. Es a los arquitectos a quienes les concierne principalmente la movilidad, con todas sus connotaciones, como una herramienta para el diagnóstico de las nuevas formas."

Como se ve, un estudio eficiente de la vivienda futura hace tomar contacto inmediatamente con la naturaleza de lo móvil, de lo renovable.

La movilidad, la remoción del objeto, hace cambiar la acepción estática del espacio tradicional. Aparece como la solución de un conflicto entre la planificación y el *standard* y la voluntad de libertad individual, y llama en todo momento a nuevos motivos sociales ricos en sugerencias.

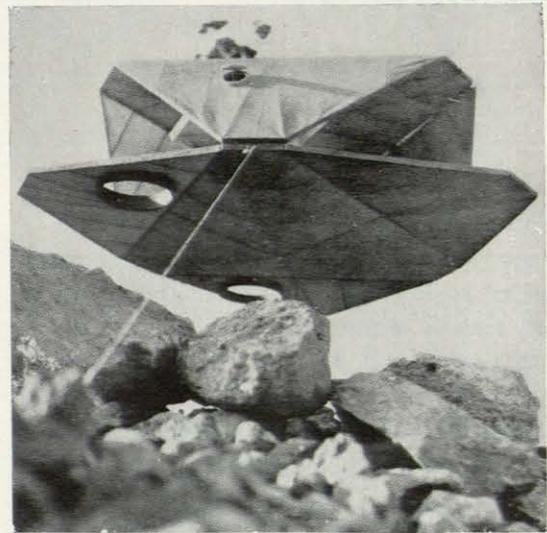
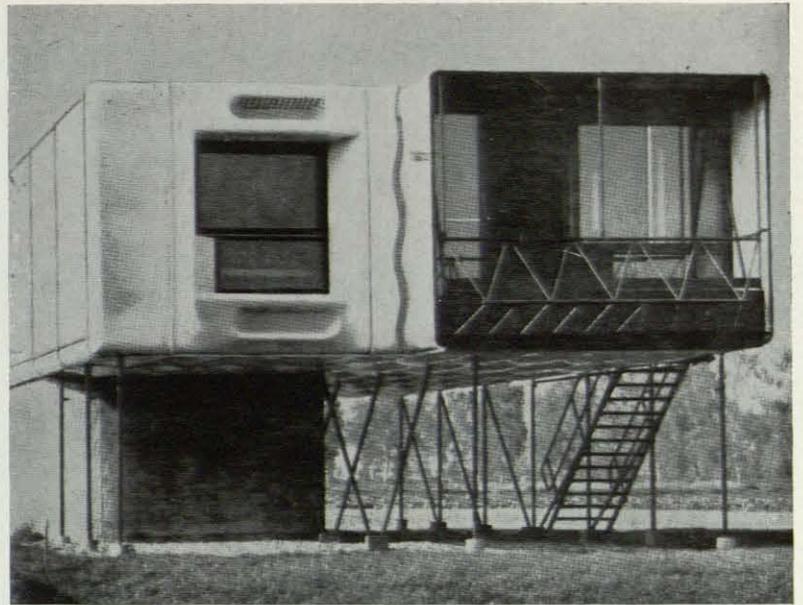
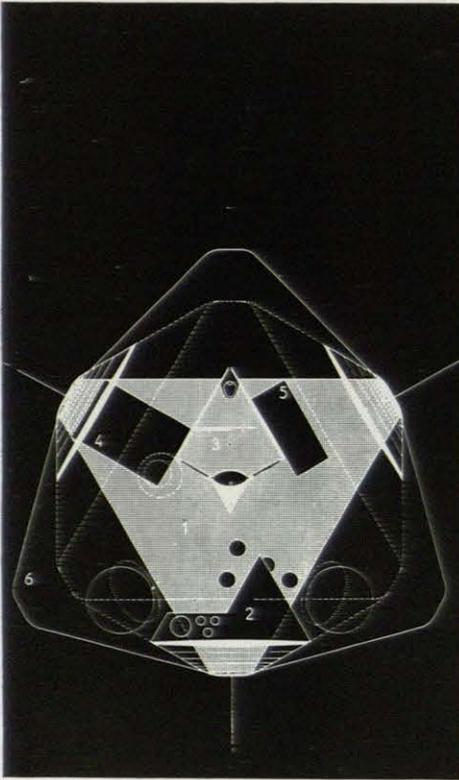
Cabría repetir sin cansancio las palabras de Woods; la movilidad, como premonición, deberá ser base para los planes de acción de los arquitectos en los campos del urbanismo y el desarrollo de la forma en general.

Hoy el acto de construir termina cuando comien-

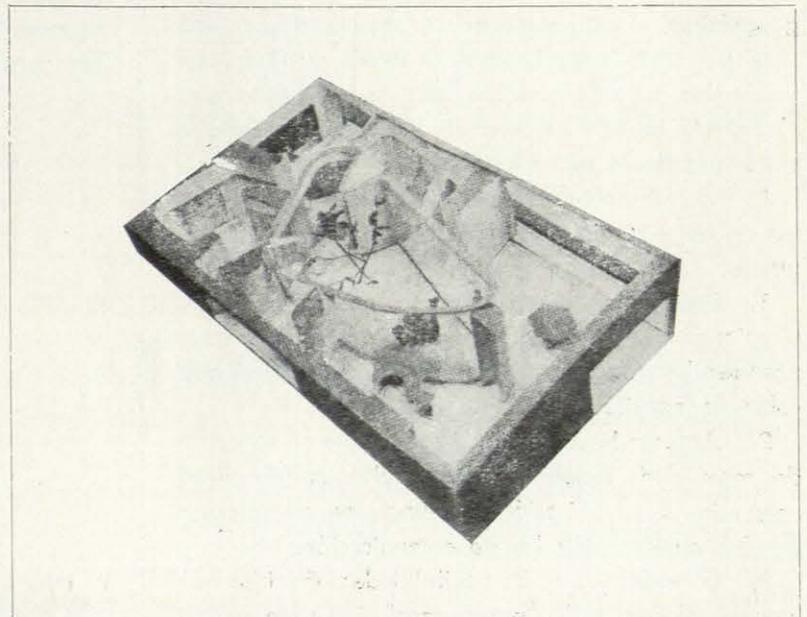
za el de habitar. La verdadera acepción de la idea de movilidad representaría la incorporación al concepto del espacio de dos nuevos valores: la posibilidad de renovación y progresión del objeto arquitectónico y el movimiento del mismo en el espacio.

Las principales críticas de que ha sido objeto la herencia recibida de los pioneros del Movimiento Moderno y el estilo internacional, sobre todo a cargo del grupo inglés y con más virulencia en la fundamentación de principio del joven grupo Archigram, fueron hechas precisamente considerando la parcialidad y escasez de la visión tecnológica, sobre todo en su contenido espacial. Como decía el crítico italiano Alfredo Lambertucci en su artículo "Teoría general de la movilidad" (*L'Architettura*, núm. 100), sería necesario revisar los presupuestos del racionalismo tradicional, tal como aparecía en la posguerra cuando en Alemania se resolvieron problemas con el análisis bio-fisiológico de la vida del hombre (que en cuanto entidad abstracto, cesa de pertenecer a una determinada categoría social) para superar este racionalismo y llegar a conclusiones más amplias respecto a sus actividades y a su "gestión espacial".

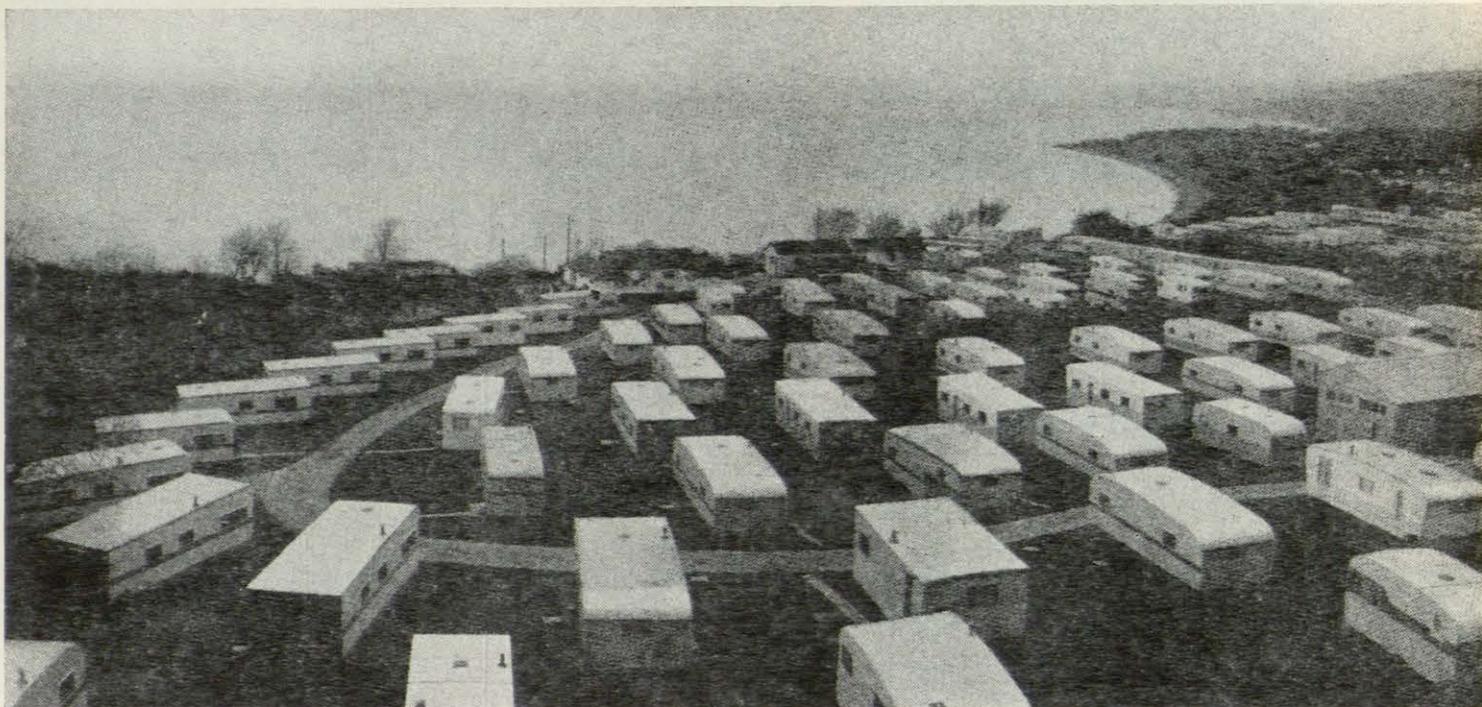
"La movilidad ha llegado a ser la característica de nuestro período—dice Peter Smithson ("Uppercase")—. La movilidad social y física, el sentimiento



6	8	9	10
7			11
			12



6 y 7. Buckminster Fuller propone, desde 1920, la construcción liviana para su utilización en planeamientos a gran escala dotados de movilidad. Dos ejemplos son las cúpulas geodésicas transportables, renovables, espacios indiferenciados, y la casa Dymaxion, de 1927.—8. Estudios de conformación y adaptabilidad de espacios interiores.—9 y 11. Vivienda transportable pendiente de un hilo. En la planta se hacen mínimos los artefactos: 1. Espacio común.—2. Mesa caliente.—3. Servicios.—5 y 6. Zonas de dormir.—10. Viviendas provisionales en plástico, fácilmente desmontables y transportables.—12. Estudio de la casa del futuro. Peter y Allison Smithson.



de cierto tipo de libertad, es una de las cosas que mantiene a nuestra sociedad unida, y el símbolo de esta libertad es el automóvil individual privado. La movilidad es, social y organizativamente, el quid del planeamiento de las ciudades, puesto que ella no concierne solamente a los caminos, sino al concepto total de comunidad móvil y fragmentada. Los caminos (junto con las principales líneas de electricidad y desagües) forman la infraestructura física esencial de la comunidad. Lo más importante de los caminos es que son físicamente grandes y tienen el mismo poder que cualquier accidente geográfico, tal como una montaña o un río, para crear divisiones geográficas, y, en consecuencia, sociales. Trazar una ruta, por tanto, especialmente a través de una zona construída, es una cuestión muy seria, puesto que al hacerlo se está cambiando fundamentalmente la estructura de la comunidad."

El "Forum" holandés de 1959 daba como las cuatro primeras técnicas de edificación de ciudades, que pueden hacer a una comunidad más comprensible:

1. Desarrollar los sistemas de caminos y comunicaciones como una infraestructura urbana, y comprender las consecuencias del flujo y la movilidad sobre la arquitectura.

2. Aceptar la dispersión implícita en el concepto de movilidad; repensar los modelos de densidad aceptados y la ubicación de funciones en relación con los nuevos métodos de comunicación.

3. Entender y usar las posibilidades ofrecidas por una tecnología de lo "perecedero", crear un nuevo

tipo de medio ambiente con diferentes ciclos de cambio para las diferentes funciones.

4. Desarrollar una estética apropiada a las técnicas y escalas operativas de la construcción mecanizada.

Al establecer la vialidad del movimiento y la transformación de la ciudad, y generalizar para la arquitectura el principio de lo transitorio que se opera en otros órdenes de la vida y el uso común, transformándola en bien de consumo, se verán ensanchar y enriquecer las facetas de la habitabilidad de nuestro tiempo. Las anticipaciones del TEAM 10 continúan siendo hoy para los arquitectos una base de ratificaciones y una obligación contraída para su actuación futura.

Un poblado de "roulottes" es una imagen sugerente de un concepto arquitectónico dotado de un nuevo término de valoración: la movilidad.