

El presente estudio trata de aclarar y recopilar alguno de los trabajos dados a conocer por los arquitectos Allison y Peter Smithson, a lo largo de una ya cuantiosa aportación a favor del progreso de las ideas que informan a la arquitectura actual.

Son muy pocos, extrañamente, los estudios y las consideraciones dedicadas al matrimonio Smithson, pero, sin embargo, sus actividades y sus investigaciones están siempre presentes en la base de gran cantidad de proyectos y realizaciones, informando el contenido de los mismos.

Es más conocida, aunque también superficialmente, su aportación a congresos y sesiones de estudio. Sus trabajos son fundamentalmente teóricos, sin que en ningún momento hayan utilizado idealizaciones para definir las soluciones de sus planteamientos.

Releyendo en conjunto a los Smithson se encuentra evidente su conexión estrecha con el campo de actividades que defienden Buckminster Fuller y Kenzo Tange, y por tanto la oportunidad de incluir a los Smithson en esta serie pequeña de cortas biografías que, más que informar de la personalidad de tales figuras, intenta divulgar la base de los conceptos reestructuradores de la ecología mundial, defendidos triunfalmente por aquellos como ejemplos evidentes de toda una actitud de consideración y reforma.

Tales reconsideraciones están sometidas a un continuo enjuiciamiento, y sus fines, sus medios y sus soluciones particulares tienen en cada caso un difícil diagnóstico; pero una actitud de crítica continua tomada como base de los métodos sugiere siempre en arquitectura el redescubrimiento de las cualidades humanas trasladadas al espacio, espacio ocupado hoy a pesar del hombre, espacio expresión hoy de conflictos al margen de su más íntima razón de ser, ante la dimisión del grupo de los técnicos, y ante la admisión, sin embargo, de la geografía de la explotación como forma de ocupación espacial.

Allison y Peter Smithson han expresado en sus frecuentes intervenciones los principios de un urbanismo expansivo o las soluciones particulares con respecto a los problemas generales, defendiendo y desarrollando siempre las bases de la revitalización de edificios en la ciudad o de partes de la misma, e incluso abriendo cauces a una teoría general de la distribución ecológica humana, de reintegración continental, de planes urbanísticos a gran escala y de revisión de los usos comunes en las agrupaciones urbanas.

El dinamismo de la estructura social y la estructura urbana relacionados ocupan el primer lugar de las con-

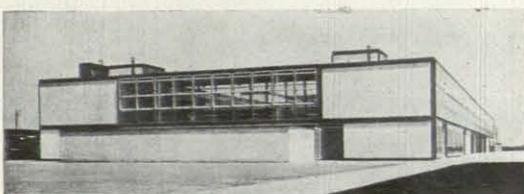
Los grabados de esta página indican sustancialmente la forma de trabajo de los Smithson.

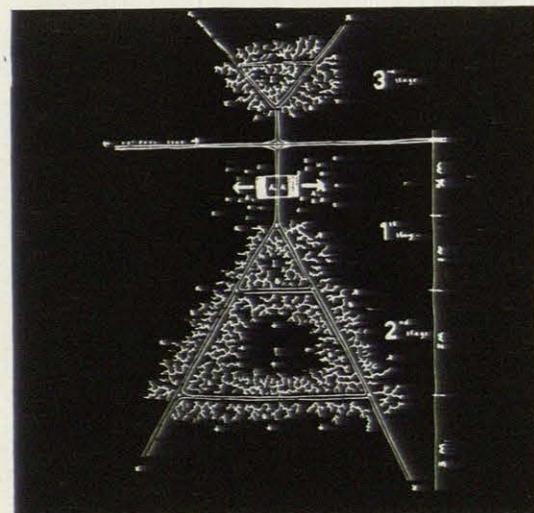
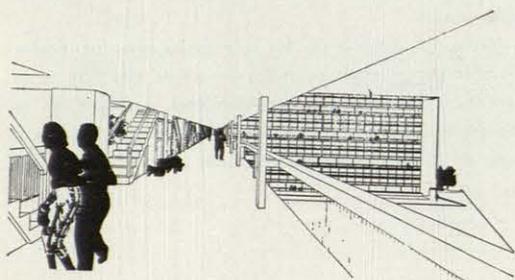
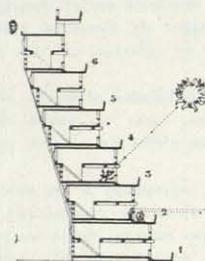
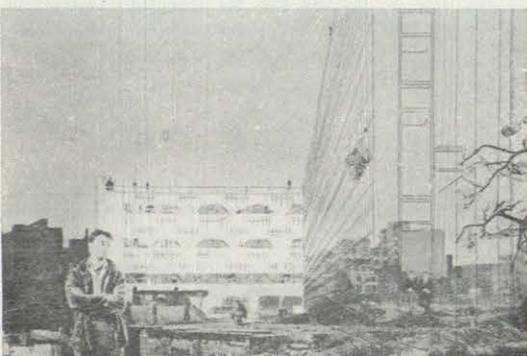
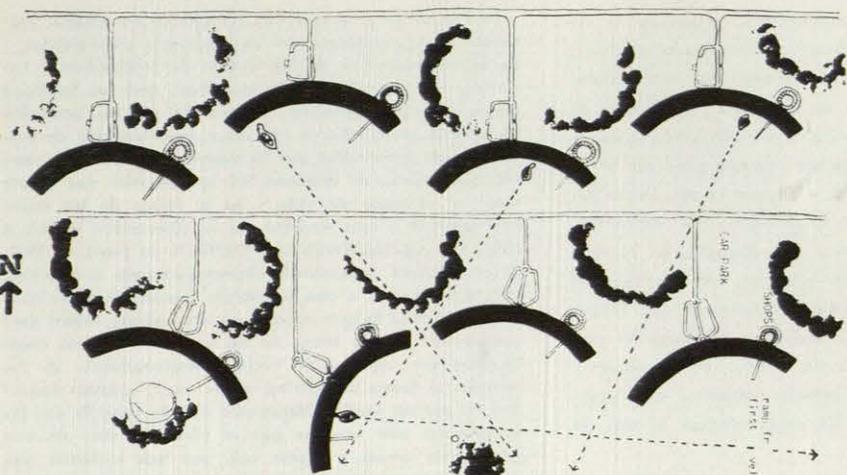
De arriba a abajo:

Ubicación de un edificio. "Se trata de actuar en situaciones dadas." El edificio se estructura conformemente a su entorno.

Más abajo, uno de los ideogramas comúnmente utilizados por los arquitectos en sus explicaciones: en este caso, una demostración de las agrupaciones convenientes a la vista de una cierta reforma ideológica.

El grabado inferior es uno de los edificios construidos por los Smithson: la escuela secundaria de Hustanton, Gran Bretaña.





Cuatro grabados pertenecientes al proyecto de viviendas con galerías de circulación, equivalentes de la calle, de 1953. En el segundo grabado "Nerhu arrojando una gavilla de heno desde una de las galerías". También una sección del mismo proyecto, con la red de calles en el aire y una perspectiva de éstas. Abajo, primer diagrama de estructura vial, Cluster City, 1956.

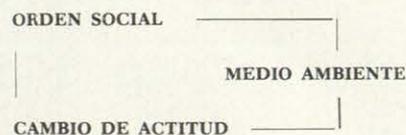
sideraciones. «Parecería—escribía Peter Smithson en ARCHITECTURAL DESIGN el año 1958—que el acento ha pasado de la determinación por parte del planificador («esto es lo que ustedes tendrían que hacer»), al arquitecto individual, que asume la responsabilidad de construir en una situación particular, aplicando las disciplinas que esa situación exija incluso postulando un nuevo tipo de disciplinas. Su propia arquitectura y su estética han determinado un cambio creativo; el objeto de todo esto es dar dinamismo a la estructura de la comunidad.»

El problema total de la reorganización de la habitabilidad mundial es encajado por los Smithson tomando como premisa la distribución de la energía en la humanidad, como síntoma de la distribución social y la tarea política.

Como Fuller, observan el papel mediador de "el equipamiento" comunitario. Peter Smithson dice (A. D. diciembre 1960): "En esta cuestión del equipamiento de la comunidad hay algo más que la conveniencia que ofrezca al ciudadano y que el hecho de contrarrestar el éxodo que en las grandes ciudades tiene lugar todos los fines de semana. El equipamiento de la comunidad es la materia prima para la construcción del espacio social."

Los Smithson describen las contingencias de formación de la ciudad como un esquema socioplástico, sin solución de continuidad:

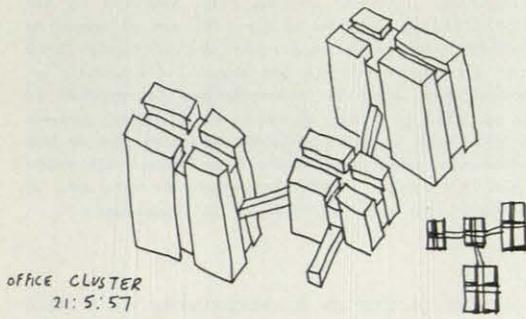
«En el complejo de asociaciones que es una comunidad, la cohesión social puede lograrse únicamente si existe facilidad de movimiento. La suposición de que una comunidad puede ser creada por aislamiento geográfico es absurda. Los grupos sociales reales atraviesan las barreras geográficas y el principal apoyo para la cohesión social es la soltura de agrupación y la comunidad de comunicaciones más que el rígido aislamiento de secciones arbitrarias de una comunidad con comunicaciones difíciles.



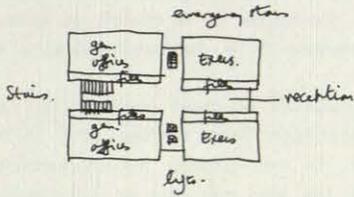
(A. y Smithson: «Uppercase».)

Peter y Allison Smithson utilizaban una realista moral situacionista, hija de la que en tiempos atrás utilizó Le Corbusier. Se expresan frecuentemente con ideogramas que acentúan la eficacia de su magisterio; moral situacionista que marca la pauta de su actuación, tanto en el momento de intentar revitalizar tejidos urbanos mediante edificios singulares como en el momento de decidir a la larga la estrategia de los reformistas urbanos.

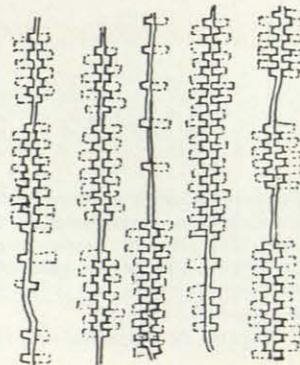
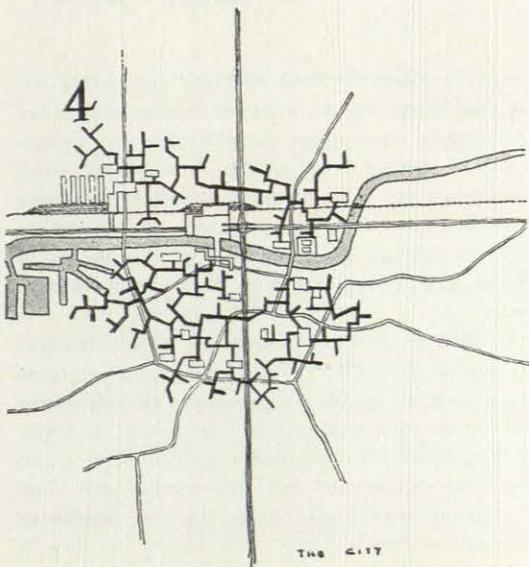
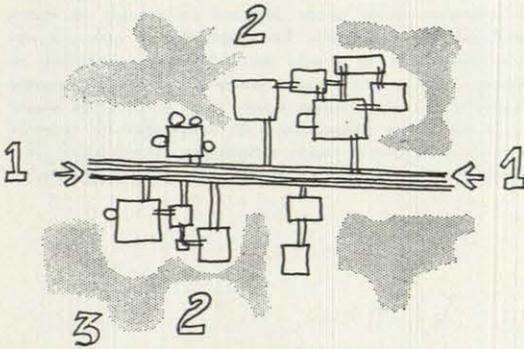
En 1960 los Smithson escribían una serie de artículos en que se referían a la función de la arquitectura en las culturas en cambio. En la revista ARCHITECTURAL REVIEW de ese año planteaban una cuestión de fondo: "Esta generación de arquitectos debe cambiar su enfoque del problema de hacer más comprensible la estructura comunitaria; esto no es sólo una cuestión de "planeamiento de la ciudad", sino que ha de alterar la



OFFICE CLUSTER  
21.5.57



identity gives to  
type of occupancy,  
not all 'average  
commune share'



naturaleza misma de la arquitectura, según se la ha entendido desde el Renacimiento hasta nuestros días."

"Es muy probable que los objetos que tan trabajosamente estamos ideando no sean los correctos, y es bueno de cuando en cuando dejar que otros especialistas entren en nuestro mundo privado para ver si su especialización lo hace inútil, o, lo que es más probable, para producir una mutua modificación de conceptos. Resulta particularmente obvio, por ejemplo, en el caso de los automóviles, de los anuncios, de los caminos y edificios, que los conceptos precedentes son falsos, y es completamente insano pensar en términos de estilización y no en términos de cambio en el esquema de vida total, no en un sentido filosófico, sino pragmáticamente, puesto que las cosas afectan el uso de otras cosas."

En el «Forum» holandés de 1959 escribían:

«En general, las técnicas de edificación de ciudades que pueden hacer a una comunidad más comprensibles son:

1. Desarrollar los sistemas de caminos y comunicaciones como una infraestructura urbana. (Carreteras como fuerza unificadora.) Y comprender las consecuencias del flujo y el movimiento sobre la arquitectura.
2. Aceptar la disposición implícita en el concepto de movilidad; repensar los modelos de densidad aceptados y la ubicación de funciones en relación con los nuevos medios de comunicación.
3. Entender y usar las posibilidades ofrecidas por una tecnología de lo «percedero», 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.
5. Superar la «obsolescencia» cultural de la mayor parte de las viviendas en masa, encontrando soluciones que proyecten una imagen tecnológica, genuinamente del siglo XX, de la vivienda confortable, segura y no feudal.
6. Establecer condiciones que no afecten desfavorablemente la salud mental y el bienestar. La legislación y los planteamientos del pasado procuraban la elevación de los niveles de higiene; en los países donde el «estándar» de vida es alto, esto ya no es problema. Es preciso hallar criterios que permitan definir el medio ambiente subyacente. Estos criterios pueden ser: nivel de ruido, suciedad y contaminación del medio ambiente, superpoblación, presión y opresión, ausencia total de espacios para el gesto social; en fin, todas las condiciones impuestas al individuo en las sociedades que habitan en formas edificadas por acumulación.»

Los Smithson proponen una reorganización amplia, partiendo de la tecnología del «equipamiento comunitario» y de la estructuración de las «rutas» de crecimiento y variación de la comunidad. La tecnología para los Smithson posee un valor reflejado únicamente por su actuación de cambio social. Hacen ver cómo gran cantidad de personas están interesadas por la tecnología, pero cómo muchísimas menos se interesan en los cambios que puede traer en el modo de vida y en la forma de las cosas. Precisamente a este respecto, en la «Discusión» llevada a cabo por ARCHITECTURAL DESIGN en junio de 1957, Peter Smithson profundizaba desenmascarando la actividad industrial opuesta a una tecnología humanamente integradora. Imaginar lo que ocurrirá en un reciente futuro para comprender que la forma de los artefactos, de los útiles (automóviles, equipos de cocina, funcionamiento de los mismos, la forma del «living-room», etc.), vendrán marcados no por un sentido claramente útil de acuerdo con las necesidades más amplias que se plantean, sino de una forma más escasa y menos útil, por una industria que producirá un nuevo esquema cultural con tal de desembarazarse de sus productos. No son ajustes «de piezas», de artefactos, dentro de las «habitaciones» los que urgen, sino una verdadera reconsideración de las energías humanas gastadas para llegar a la conclusión, mediante soluciones muy distintas a las actuales, de la «casa artefacto», más de acuerdo con las cantidades energéticas puestas en marcha en otros sectores de la actividad humana.

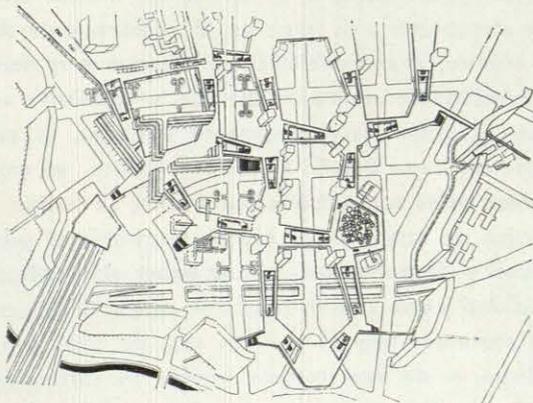
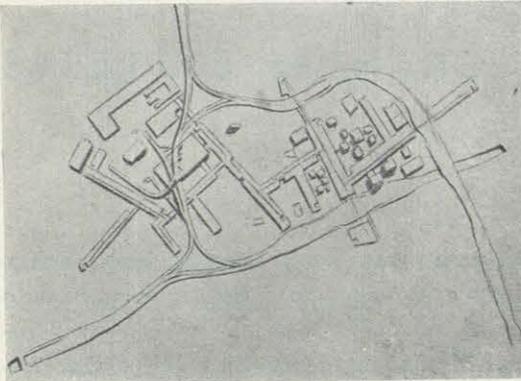
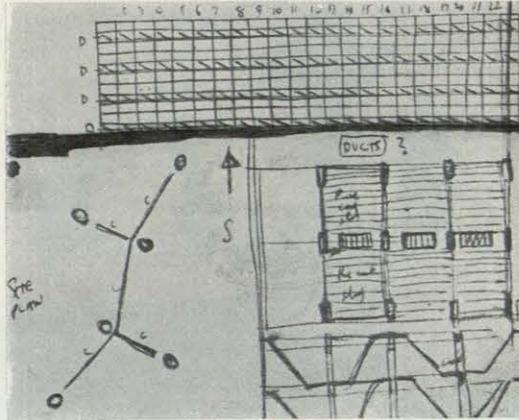
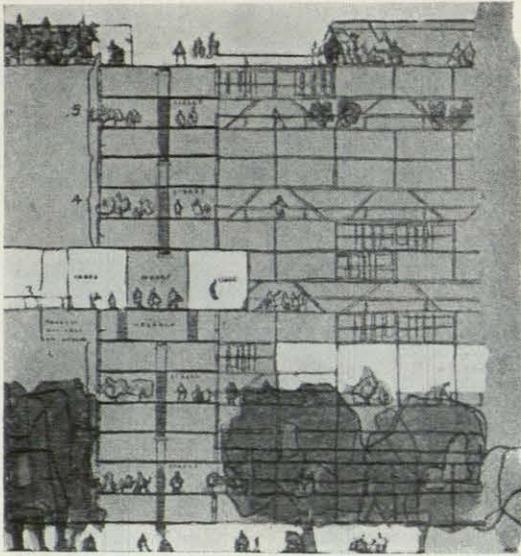
«El concepto presente de lo que debería ser una casa—escribían en 1958—está siendo promocionado por los publicitarios sobre la base de los autos y de los artefactos domésticos. Desgraciadamente, este ideal se queda corto en el aspecto funcional de la casa en sí misma. Los artefactos existen en una especie de tierra de nadie, sin que se declare lo que son realmente, es decir, cosas que pueden modificar o hasta revolucionar el modo de vida de sus poseedores. En cambio se los presenta como añadidos convenientes a un modo de vida previo.

Nadie ha pensado en las diferencias que los artefactos domésticos están creando. Las casas que hoy se levantan, en general, parecen obsoletas, es decir, ya no representan un ideal social aceptable. Lo más importante para el arquitecto es presentar un nuevo concepto de las casas.»

Agrupación de los bloques de oficina dentro del proyecto de la Cluster City. Es parte de la agrupación de barrios de funciones diferentes. Este proyecto significa un esquema desarrollado después en el edificio de prensa «The Economist», de Londres.

El «edificio-calle al servicio de las torres de oficina». Diagrama de 1959.

Primer esquema, de 1952 de la «Cluster City». Agrupaciones de edificios como continuación de una trama vial. Ejemplo de organización de casas agrupadas. 1955.



Defienden en sus teorías sobre infraestructura urbana al sistema vial como base de la estructura de la comunidad, explorado entre 1957 y 1959 en la idea de la CLUSTER CITY, en el PLAN HAMPSTADT DE BERLIN, en 1958, y en el ESTUDIO VIAL DE LONDRES de 1959.

Esta valoración del sistema vial les lleva a consideraciones similares a las de Tange en Tokio o las que pudieran ofrecer Bakema, o Kahn en Filadelfia.

Las rutas urbanas informan así la estructura de la comunidad. Para funcionar deben de estar basadas en una distribución similar a las cargas del tráfico sobre una red comprensible, y este sistema, con su propia naturaleza, se tornará evidente en toda la comunidad, creando un sentido de conectabilidad y liberación potencial.

En la memoria del ESTUDIO VIAL DE LONDRES, de mayo de 1960, se expresaban; «Aunque el sistema vial pueda ser pensado «a priori» como una red triangular de densidad variable (ninguna jerarquización de rutas, igualdad en la distribución de la carga de tráfico sobre toda la red, igualdad de acceso a todas partes, sólo una decisión en cada intersección, etc.), las realidades del encuentro de rutas y el respeto de la estructura existente (y el deseo de revalorarla), así como la intención de modificar el esquema de la ciudad en general, producen una red vial que no es un esquema en el sentido formal convencional, pero sí un sistema muy real al cual la arquitectura debe responder.»

Otras proposiciones, como la CLUSTER CITY o el PLAN PARA BERLIN, abundan en estas teorías. Las viviendas con galerías de circulación (GOLDEN LANE) son un ejemplo concreto de las mismas.

Refiriéndose a esta cierta moral situacionista de que hablábamos, a la estrategia de los arquitectos, el propio Peter Smithson comenta en las jornadas del TEAM lo siguiente:

«Nuestra estética y nuestros objetivos ideológicos no son «castillos en el aire», sino más bien una especie de nuevo realismo y de nueva objetividad, una especie de radicalismo con respecto a las cuestiones sociales y constructivas. Y (lo destaco nuevamente) una cuestión de actuar en situaciones dadas.»

Primer esquema de las viviendas con galerías de circulación. 1952. La trama vial llega hasta las viviendas. El plan de Londres: estudio vial y "tipos de edificación apropiados al nuevo trazado urbano". 1960. Abajo. Plan de Berlín de 1957. Tipos de edificación de la zona de Ministerios.