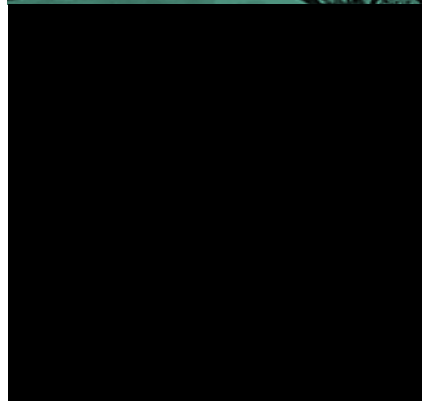




Kisho Kurokawa, arquitecte estrella del moviment arquitectònic japonès conegut com Metabolisme, va predir a principis dels 70 l'abandonament de la residència fixa a causa de l'aparició d'una nova societat hipermòbil, l'"homo movens", l'home en constant desplaçament entre l'urbà i el rural. ¿L'homo movens?, el nòmada cosmopolita connectat en xarxa habitaria en càpsules estàndard intercanviables, connectades a un nucli proveïdor de serveis, que actuarien com a refugis contra la sobrecàrrega d'informació. Poques dècades després, amb el seu icònic exponent, la Nakagin Capsule Tower, en evident estat de deteriorament i amenaçat de demolició, la visió de Kurokawa sembla fracassada al Japó.

Al Regne Unit en canvi, s'observa un creixent fenomen que en certa manera encaixaria amb la predicció de Kurokawa: una determinada part de la població, els *boaters* (¿l'homo movens? del Metabolisme japonès) decideix fixar la seva primera residència en vaixells -càpsules- que naveguen constantment pels *waterways*, que és com s'anomenen les vies navegables de l'interior del Regne Unit.

S'estima que a tot el Regne Unit unes 15.000 persones (població equivalent a la del barri de la Barceloneta) viuen en vaixells, 10.000 d'elles ho fan a Londres. Segons el Canal River Trust and the Inland Waterways Association, a Londres la xifra de vaixells registrats com a primera residència ha augmentat més del doble des de l'any 2012, i es preveu per al 2022 un augment de l'35-50% per cent.

A primera vista la motivació del londinenc per adoptar l'estil de vida del *boater* semblaria econòmica (comprar o llogar un vaixell és una opció significativament més barata que comprar o llogar una casa), però quan se'ls pregunta en enquesta directament als *boaters*, les motivacions basades en l'atracció cap a l'entorn dels canals (la natura, la tranquil·litat, etcètera), la navegació, l'alternativa a la forma de vida de convencional, el sentit de pertinença a la comunitat de *boaters*, i la possibilitat d'un estil de vida més sostenible es posen clarament per davant de la motivació econòmica. Aquest fenomen s'explica en part gràcies a l'existència de la històrica i extensa xarxa de canals de Regne Unit, que encara avui uneix importants poblacions com Londres, Manchester o Birmingham.

L'inici de la història de l'ús de canals per a navegació se situa durant l'ocupació romana de la província Britània, tot i que és a la fi del segle XVIII quan es produeix l'explosió de la construcció de vies navegables a Anglaterra. A les portes de la Revolució Industrial la xarxa de camins d'Anglaterra era perillosa i totalment insuficient per abastir la necessitat de béns (especialment carbó) de les creixents ciutats provincials de país. Va ser precisament el propietari d'unes mines de carbó properes a Manchester, Francis Egerton Duc de Bridgewater, juntament amb dos brillants enginyers, John Gilbert i James Brindley, els que van proposar una solució al problema del transport duent a terme la construcció del Canal de Bridgewater. L'exitós projecte, que es convertiria en el que es coneix com a Canal Mania, tenia com a objectiu unir les mines de carbó del Duc amb la ciutat de Manchester, proveint així una alternativa segura per al transport de grans volums de mercaderies que s'expandiria ràpidament i que es considera un fet clau per desencadenar l'inici de la Revolució Industrial.

El 1845, en el punt àlgid del seu desenvolupament, la xarxa de canals va arribar a tenir 7.000 km de longitud (dels quals actualment en queden 3.500 km), iniciant-se un lent període de declivi amb l'arribada del Ferrocarril. És just en aquest moment quan els *bargees* (barquers) van començar a viure amb les seves famílies en els vaixells com a mètode d'estalvi. Els

canals van seguir sent usats com a vies de transport durant la primera meitat de segle XX, mostrant-se especialment útils durant els períodes de guerra, encara que el seu ús com a infraestructura de transport va disminuir progressivament fins a desaparèixer en els anys 70. Paral·lelament durant els 60 els canals veuen un ressorgiment com a alternativa d'oci, i en les últimes dècades com a alternativa d'habitatge.

Gran part de la flota que es pot veure avui en els canals prové dels anys 30 quan la instal·lació de motors dièsel va substituir als de vapor i a la tracció a cavall des dels camins de sirga. En els canals trobem diversos tipus de vaixells com els *cruisers*, *barges*, *short boats*, però el més comú i tradicional per excel·lència és el *narrow boat*, literalment vaixell estret.

El *narrow boat* està construït per a cabre en el sistema de rescloses que salven els canvis de rasant entre canals. Per entrar en una resclosa la màniga del *narrow boat* ha de ser inferior a 7 peus (2.13m) i la seva màxima eslora de 72 peus (21.95m). La seva funció històrica era el transport de mercaderies, de manera que la gran part del vaixell tenia aquesta funció reservant un exigu espai d'uns 5m² per a la cabina. Actualment els vaixells destinats a habitatge usen tot l'espai disponible. Un *narrow boat* de dimensions màximes ofereix uns 40m² habitables per distribuir en una crugia estretíssima la qual cosa obliga a distribucions seqüencials comunament d'aquest tipus (de popa a proa): coberta de popa, habitació, bany, sala d'estar, menjador, cuina, i coberta de proa.

Per fer-nos una idea i com a comparativa de crugia estreta podríem prendre els apartaments de la 'Unite d'Habitation' de Le Corbusier: curiosament de 21m de llarg (gairebé com el màxim estàndard dels *narrow boats*) i amb una crugia de 3.66m que comparada amb la del *narrow boat* semblaria més que generosa.

Els vaixells s'equipen amb bateries, generadors i plaques fotovoltaïques per al subministrament elèctric, les cuines funcionen amb butà, i la calefacció es realitza amb sistemes que usen diferents combustibles (dièsel, gas, llenya). L'aigua es subministra en diferents punts situats als *towpath* (camins de sirga), i s'acumula en dipòsits de diferents mides depenent del vaixell. Del total de la flota de vaixells que es troben en els *Waterways*, s'estima que el 25% es destina a primera residència, la resta d'usos abasta múltiples activitats: ús recreatiu per vacances, comercial i per a transport de persones en trajectes curts, hotels flotants, restaurants, còctel bars, cafès, nightclubs, biblioteques, mercats flotants, distribució de combustibles per als vaixells (butà i llenya per a les estufes), vaixells recreatius de lloguer, etcètera. La normativa vigent estableix que cada vaixell s'ha de moure 20 milles anualment, amb un límit de temps per a romandre en un mateix amarratge de 15 dies, la qual cosa obliga al moviment constant dels vaixells. És possible establir-se permanentment si es paga pel dret d'amarratge (*mooring*), i això comporta l'avantatge de poder gaudir de subministraments de serveis com aigua i electricitat, però té associat un cost considerable. Això determina que la gran majoria d'usuaris que resideixen en vaixells opti per l'opció nòmada.

De manera similar a la predicció de Kurokawa, els nous nòmades anglesos poden gaudir en les seves càpsules mòbils tant d'un excepcional entorn urbà com rural. El sistema de canals d'Anglaterra representa un patrimoni a nivell històric, cultural i de paisatge reconegut internacionalment, que inclou 42 jardins històrics, cinc llocs Patrimoni Mundial de la Unesco, així com nou camps de batalla històrics.

La Canal & River Trust Association ofereix una llista de "set meravelles" per gaudir dels *Waterways*: Pontcysyllte Aqueduct estret canal a 40m d'alçada que només permet el pas d'un *narrow boat*

ahora; Standedge Tunnel, el túnel-canal més llarg del Regne Unit; Cauen Hill Lock Flight, admirable obra de paisatgisme amb una seqüència de 16 rescloses; Barton Swing Aqueduct aqüeducte que forma part del primigeni Bridgewater Canal; Anderson Boat Lift obra dissenyada per funcionar com ascensor de vaixells; Bingley Five Rise Locks impressionant obra d'enginyeria del segle XVIII que funciona com una escala de rescloses; i el Burnley Embankment també conegut com la Straight Mile al canal que uneix Leeds i Liverpool, que amb el seu traçat rectilini configura un dels més bells canals del paisatge anglès.

Robert, Berenguer, arquitecte. Corresponsal del COAC a Londres, Regne Unit.

Referències:

Corble, Nick. The Narrowboats Story. The History Press. 2012, 2014.

Haywood, Steve. Narrowboat Nomads. Summersdale. 2015.

Koolhaas, Rem. Ulrich Obrist, Hans. Project Japan, Metabolism Talks. Taschen. 2011.

Stimpson, Michael. Narrow Boats, Ownership, Care and Maintenance. The Crowood Press. 2019.

<https://canalrivertrust.org.uk/> [1]

<https://www.ft.com/content/9f3a3b7e-6aa6-11e6-a0b1-d87a9fea034f> [2]

<https://www.ft.com/content/34e44cd6-304e-11e9-80d2-7b637a9e1ba1> [3]

https://en.wikipedia.org/wiki/Canals_of_the_United_Kingdom#:~:text=navigation%20since%202000.-,Present%20status,rivers%20throughout%20the%20United%20Kingdom [4]



[5]

Tornar [6]

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya : <https://www.arquitectes.cat/ca/mon/revista-de-corresponsals-cases-flotants-londres>

Links:

- [1] <https://canalrivertrust.org.uk/>
- [2] <https://www.ft.com/content/9f3a3b7e-6aa6-11e6-a0b1-d87a9fea034f>
- [3] <https://www.ft.com/content/34e44cd6-304e-11e9-80d2-7b637a9e1ba1>
- [4] https://en.wikipedia.org/wiki/Canals_of_the_United_Kingdom#:~:text=navigation%20since%202000.-,Present%20status,rivers%20throughout%20the%20United%20Kingdom
- [5] <https://www.arquitectes.cat/ca/printpdf/printpdf/23781>
- [6] <https://www.arquitectes.cat/ca/javascript%3Ahistory.back%281%29>