Publicat a *COL·LEGI D'ARQUITECTES DE CATALUNYA* (https://www.arquitectes.cat)



© Robert Berenguer

Kisho Kurokawa, arquitecto estrella del movimiento arquitectónico japonés conocido como Metabolismo, predijo a principios de los 70 el abandono de la residencia fija debido al surgimiento de una nueva sociedad hipermóvil, el *?homo movens?*, el hombre en constante desplazamiento entre lo urbano y lo rural. El *homo movens*, el nómada cosmopolita conectado en red habitaría en cápsulas estándar intercambiables, conectadas a un núcleo proveedor de servicios, que actuarían como refugios contra la sobrecarga de información. Pocas décadas después, con su icónico exponente, la *Nakagin Capsule Tower,* en evidente estado de deterioro y amenazado de demolición, la visión de Kurokawa parece fracasada en Japón.

En el Reino Unido en cambio, se observa un creciente fenómeno que en cierto modo encajaría con la predicción de Kurokawa: una determinada parte de la población, los *boaters* (el *homo movens* del Metabolismo japonés) decide fijar su primera residencia en barcos -cápsulas- que navegan constantemente por los *waterways*, que es como se denominan las vías navegables del interior del Reino Unido.

Se estima que en todo el Reino Unido unas 15.000 personas (población equivalente a la del barrio de la Barceloneta) viven en barcos, 10.000 de ellas lo hacen en Londres. Según el *Canal River Trust and the Inland Waterways Association*, en Londres la cifra de barcos registrados como primera residencia ha aumentado más del doble desde el año 2012, previéndose para el 2022 un aumento del 35-50% por ciento.

A primera vista la motivación del londinense para adoptar el estilo de vida del *boater* parecería económica (comprar o alquilar un barco es una opción significativamente más barata que comprar o alquilar una casa), pero cuando se les pregunta en encuesta directamente a los *boaters*, las motivaciones basadas en la atracción hacia el entorno de los canales (la naturaleza, la tranquilidad, etcétera.), la navegación, la alternativa al modo de vida de convencional, el sentido de pertenencia a la comunidad de *boaters*, y la posibilidad de un estilo de vida más sostenible se ponen claramente por delante de la motivación económica. Este fenómeno se explica en parte gracias a la existencia de la histórica y extensa red de canales del Reino Unido, que aun hoy une importantes poblaciones como Londres, Manchester, o Birmingham.

El inicio de la historia del uso de canales para navegación se sitúa durante la ocupación romana de la provincia Britania, aunque es a finales del siglo XVIII cuando se produce la explosión de la construcción de vías navegables en Inglaterra. A las puertas de la Revolución Industrial la red de caminos de Inglaterra era peligrosa y totalmente insuficiente para abastecer la necesidad de bienes (especialmente carbón) de las crecientes ciudades provinciales del país. Fue precisamente el propietario de unas minas de carbón cercanas a Manchester, Francis Egerton Duque de Bridgewater, junto con dos brillantes ingenieros, John Gilbert y James Brindley, los que propusieron una solución al problema del transporte llevando a cabo la construcción del Canal de Bridgewater. El exitoso proyecto, que desataría lo que se conoce como *Canal Manía*, tenía como objetivo unir las minas de carbón del Duque con la ciudad de Manchester, proveyendo así una alternativa segura para el transporte de grandes volúmenes de mercancías que se expandiría rápidamente y que se considera un hecho clave para desencadenar el inicio de la Revolución Industrial.

En 1845, en el punto álgido de su desarrollo, la red de canales llegó a tener 7.000 km de

longitud (de los que actualmente quedan 3.500 km), iniciándose un lento periodo de declive con la llegada del Ferrocarril. Es justo en ese momento cuando los *bargees* (barqueros) empezaron a vivir con sus familias en los barcos como método de ahorro. Los canales siguieron siendo usados como vías de transporte durante la primera mitad del siglo XX, probándose especialmente útiles durante los periodos de guerra, aunque su uso como infraestructura de transporte disminuyó progresivamente hasta desaparecer en los años 70. Paralelamente durante los 60 los canales ven un resurgimiento como alternativa de ocio, y en las últimas décadas como alternativa de vivienda.

Gran parte de la flota que puede verse hoy en los canales proviene de los años 30 cuando la instalación de motores diésel sustituyó al vapor y a la tracción a caballo desde los caminos de sirga. En los canales encontramos varios tipos de barcos como los *cruisers, barges, short boats,* pero el más común y tradicional por excelencia es el *narrow boat,* literalmente barco estrecho.

El *narrow boat* está construido para caber en el sistema de esclusas que salvan los cambios de rasante entre canales. Para entrar en una esclusa la manga del *narrow boat* debe ser inferior a 7 pies (2.13m) y su máxima eslora 72 pies (21.95m). Su función histórica era el transporte de mercancías, por lo que la gran parte del barco tenía esa función reservando un exiguo espacio de unos 5m2 para la cabina. En la actualidad los barcos destinados a vivienda usan todo el espacio disponible. Un *narrow boat* de dimensiones máximas ofrece unos 40m2 habitables a distribuir en una crujía estrechísima lo que obliga a distribuciones secuenciales comúnmente de este tipo (de popa a proa):

cubierta de popa, habitación, baño, sala de estar, comedor, cocina, y cubierta de proa.

Para hacernos una idea y como comparativa de crujía estrecha podríamos tomar los apartamentos de la Unite d?Habitation de Le Corbusier: curiosamente de 21m de largo (casi como el máximo estándar de los *narrow boats*) y con una crujía de 3.66m que comparada con la del *narrow boat* parecería más que generosa.

Los barcos se equipan con baterías, generadores y placas fotovoltaicas para el suministro eléctrico, las cocinas funcionan con butano, y la calefacción se realiza con sistemas que usan diferentes combustibles (diésel, gas, leña). El agua se suministra en diferentes puntos situados en los *towpath* (caminos de sirga), y se acumula en depósitos de diferentes tamaños dependiendo del barco.

Del total de la flota de barcos que se encuentran en los waterways, se estima que el 25% se destina a primera residencia, el resto de usos abarca múltiples actividades: uso recreativo para vacaciones, comercial y para transporte de personas en trayectos cortos, hoteles flotantes, restaurantes, cocktail bars, cafés, nightclubs, bibliotecas, mercados flotantes, distribución de combustibles para los barcos (butano y leña para las estufas), barcos recreativos de alquiler, etcétera.

La normativa vigente establece que cada barco debe moverse 20 millas anualmente, con un límite de tiempo para permanecer en un mismo amarre de 15 días, lo que obliga al constante movimiento de los barcos. Es posible establecerse permanentemente si se paga por el derecho de amarre (*mooring*), lo que tiene la ventaja de poder disfrutar de suministros de servicios como agua y electricidad, pero tiene asociado un considerable coste. Esto determina que la gran mayoría de usuarios que residen en barcos opte por la opción nómada.

De forma similar a la predicción de Kurokawa, los nuevos nómadas ingleses pueden disfrutar en sus cápsulas móviles tanto de un excepcional entorno urbano como rural. El sistema de canales de Inglaterra representa un patrimonio a nivel histórico, cultural y de paisaje reconocido internacionalmente, que incluye 42 jardines históricos, cinco sitios Patrimonio Mundial de la Unesco, así como nueve campos de batalla históricos.

La *Canal & River Trust Association* ofrece una lista de ?siete maravillas? para disfrutar de los waterways: *Pontcysyllte Aqueduct* estrecho canal a 40m de altura que solo permite el paso de un *narrow boat* a la vez; *Standedge Tunnel,* el túnel-canal más largo del Reino Unido; *Caen Hill Lock Flight*, admirable obra de paisajismo con una secuencia de 16 esclusas; *Barton Swing Aqueduct* acueducto que forma parte del primigenio Bridgewater Canal; *Anderson Boat Lift* obra diseñada para funcionar como ascensor de barcos; *Bingley Five Rise Locks* impresionante obra de ingeniería del siglo XVIII que funciona como una escalera de esclusas; y el *Burnley Embankment* también conocido como la *Straight Mile* en el canal que une Leeds y Liverpool, que con su trazado rectilíneo configura uno de los más bellos canales del paisaje inglés.

Robert, Berenguer, arquitecto. Corresponsal del COAC en Londres, Reino Unido.

Referencias:

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

Haywood, Steve. Narrowboat Nomads. Summersdale. 2015.

Koolhas, 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/es/mon/revista-de-corresponsales-casas-flotantes-en-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/es/printpdf/printpdf/23782
[6] https://www.arquitectes.cat/es/javascript%3Ahistory.back%281%29