

AREA

**agenda de reflexión en arquitectura,
diseño y urbanismo**

*agenda of reflection on architecture,
design and urbanism*

Nº 21 | OCTUBRE DE 2015
REVISTA ANUAL

Universidad de Buenos Aires
Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo

CONTENIDOS | CONTENTS

- 7** Editorial
- 9** La producción tecnológica en la arquitectura sustentable. Análisis crítico de los enfoques vigentes
JUAN M. MONTEOLIVA | AYELÉN VILLALBA | ANDREA PATTINI
- 21** Estudio dinámico regional de la iluminación natural en espacios interiores
ALVARO DI BERNARDO | MAUREEN TREBILCOCK | NOELIA CEJAS
- 35** Emprendimiento de fabricación de ladrillos con plástico reciclado involucrando actores públicos y privados
ROSANA GAGGINO | JERÓNIMO KREIKER | DENISE MATTIOLI | RICARDO ARGÜELLO
- 47** La enseñanza de historia y teoría de la arquitectura en relación al proceso de diseño
JUAN C. ORTIZ | JAVIER MENDIONDO | MARÍA C. SUPISICHE
- 65** La huella física de la economía digital y su impacto en la organización del territorio
ANTONIO VÁZQUEZ BRUST
- 79** *Homeless Vehicle Project* (1988-1989). Hábitat de emergencia del artista Krzysztof Wodiczko. El concepto de "arquitectura móvil" como crítica social
KATARZYNA CYTLAK
- 95** Imaginarios urbanos y arquitectónicos en el cine. La ciudad como lugar del misterio, la amenaza y la muerte
LUIS A. DEL VALLE
- 110** Reseña de libro
- 112** Aperturas

Los contenidos de AREA aparecen en:
The contents of AREA are covered in:
Latindex: www.latindex.unam.mx
A.R.L.A. arlarred.org



arquitectura móvil
arte en el espacio público
krzysztof wodiczko
proyecto de vehículo de los sin hogar
arte y sociedad

movil architecture
art in public space
krzysztof wodiczko
homeless vehicle project
art and society

> KATARZYNA CYTLAK

Centro de Estudios de los Mundos Eslavos y Chinos
Universidad Nacional de San Martín
(CEMECH-UNSAM / CONICET)

HOMELESS VEHICLE PROJECT (1988-1989). HÁBITAT DE EMERGENCIA DEL ARTISTA KRZYSZTOF WODICZKO. EL CONCEPTO DE "ARQUITECTURA MÓVIL" COMO CRÍTICA SOCIAL

El prototipo de vivienda móvil Homeless Vehicle Project (vehículo de los sin hogar) del artista polaco Krzysztof Wodiczko, de 1988-1989, es un importante ejemplo del vínculo entre la práctica de la arquitectura visionaria y una búsqueda de redefinición de la sociedad contemporánea. Este artículo propone observar el proyecto del artista polaco desde el punto de vista del desarrollo del concepto de "arquitectura móvil" en la historia de la arquitectura occidental de los años sesenta. La primera parte del artículo presenta un breve resumen de la teorización y de la puesta en práctica del concepto de "hábitat móvil", dando cuenta de sus vínculos con las nuevas visiones y propuestas de la sociedad moderna. La segunda parte del artículo trata sobre el Homeless Vehicle Project de Wodiczko, entendido como una reactivación del concepto de "arquitectura móvil" en la sociedad contemporánea.

Homeless Vehicle Project (1988-1989). Habitat of emergency by the artist Krzysztof Wodiczko. The concept of "mobile architecture" as social criticism

The prototype of the mobile home Homeless Vehicle Project by the Polish artist Krzysztof Wodiczko, from 1988-1989, is an important example of a linkage between the practice of visionary architecture and the search for redefinition of the contemporary society. The article aims to observe the project by the Polish artist from the perspective of the development of the concept of mobile architecture in the history of Western architecture from the 1960s. The first part of the text presents a brief summary of the mobile habitat concept's theory and practice, and its relations with new visions and proposals of a modern society. The second part of the article discusses the Homeless Vehicle Project by Wodiczko, understood as an actualization of the concept of mobile architecture in the contemporary society.

La movilidad como una crítica del funcionalismo

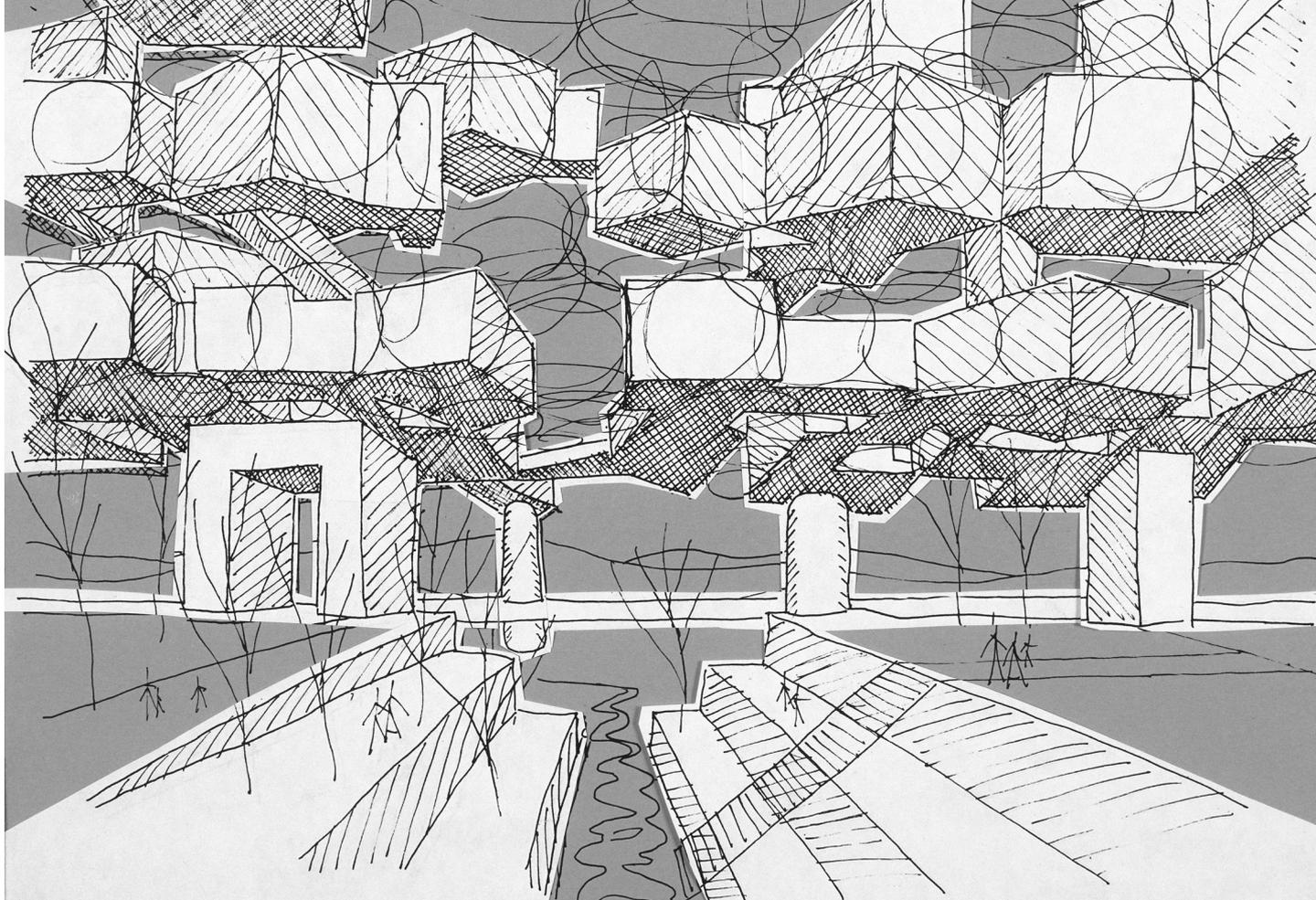
La práctica del hábitat temporal y nómada es un fenómeno antiguo, que data de la prehistoria de la humanidad. Sin embargo, el escritor y arquitecto estadounidense de origen moravo, Bernard Rudofsky, en su libro *Architecture without architects* (*Arquitectura sin arquitectos*) de 1964 —cuyo objetivo era recuperar y exponer la diversidad de la práctica arquitectónica “vernácula” y “rudimentaria” desarrollada fuera de los cánones de la historia de la arquitectura europea y occidental— considera que la arquitectura móvil “*has never been seriously considered architecture by art historians*” [“nunca ha sido considerada en serio como arquitectura por los historiadores del arte”] (1964).

Recién a fines de la década de 1950, el concepto de “arquitectura móvil” tuvo su momento de auge. Por primera vez en el contexto de la arquitectura moderna, los arquitectos jóvenes, aburridos de la esterilidad y rigidez de la arquitectura funcionalista desarrollada en las primeras décadas del siglo xx, trataron de oponerse al racionalismo y a la economía formal en las prácticas de la construcción. Esta visión, sostenida por Le Corbusier, planteaba que los edificios deberían ser “*strictement utilitaires, fonctionnels avec la rigueur d’une machine*” [“estrictamente utilitarios, funcionales con el rigor de una máquina”] (Frampton 1980 [2006: 160]).¹ El desarrollo del concepto de “arquitectura móvil” formó parte, entonces, de un cambio profundo en el campo de la arquitectura y de la redefinición de la propia práctica arquitectónica. En lugar de reclamar la sostenibilidad de los edificios, el filósofo francés Guy Debord, cofundador de la organización Internacional Situacionista (*Internationale Situationniste*) y teórico de un “*urbanisme unitaire*” [“urbanismo unitario”], hablaba de “*la construction des situations*” [“la construcción de situaciones”] (Debord 1957 [1989: VIII]). En el mismo sentido, el arquitecto austríaco Hans Hollein definía la arquitectura como *Möglichkeit* [“posibilidad”] y *Zustand*

[“estado”] (Hollein 1968). Así, el concepto de “hábitat móvil” puede ser considerado como sintomático de este período marcado por el deseo de romper con el primero de los tres principios vitruvianos de la práctica arquitectónica: el de durabilidad (*firmitas*). Ambos, Debord y Hollein, rechazaron tanto la idea de estabilidad y constancia, como la de la inscripción en un lugar concreto. Los arquitectos activos en el campo de la arquitectura móvil se focalizaron frecuentemente en el aspecto evolutivo de sus propuestas, que implicaba la idea de variabilidad y adaptabilidad tanto al nuevo lugar de anclaje, como a las necesidades cambiantes de sus usuarios. Aquellos renunciaron entonces al rol arbitrario del arquitecto, planteado por el funcionalismo, según el cual éste debía decidir no sólo sobre la planificación de una ciudad o barrio, sino también intervenir en la vida cotidiana de sus habitantes, planeando cada detalle, como el mobiliario de sus viviendas (Frampton 1980 [2006: 183]).

La falta de cimientos de estos proyectos tuvo que ver con su lado romántico, vinculado con el aspecto poético de la errancia y el viejo sueño de la exploración espacial, recientemente cumplido por los pioneros de la astronáutica soviética y estadounidense. Como vamos a observar, según el arquitecto y teórico de la arquitectura Robert Kronenburg, el concepto de “arquitectura móvil y temporaria” se vincula tanto con la búsqueda de una alternativa social como con una situación de emergencia (Kronenburg 1998), e implica una fuerte crítica social. En esta perspectiva, el *Homeless Vehicle Project* (*Vehículo de los sin hogar*) del artista polaco Krzysztof Wodiczko podría ser visto como un ejemplo de la actualización reciente del concepto de “arquitectura móvil”. Un análisis de su obra, enfocado en la historia del hábitat temporario, evolutivo y móvil a partir de los años cincuenta, resaltaría su posición crítica frente a la sociedad contemporánea y su esfuerzo de repensar el concepto de “espacio público”.

1. Palabras de Le Corbusier en 1929 sobre su proyecto de Mundaneum-“la Ciudad mundial”, un centro del pensamiento mundial que se situaría en Ginebra, Suiza.



La casa sin cimientos y el hábitat evolutivo

Las investigaciones en el campo de las construcciones móviles y variables fueron iniciadas en Francia a finales de la década de 1950 por Yona Friedman. Este arquitecto de origen húngaro, formado en Hungría e Israel y protagonista del *urbanismo espacial* (el concepto de la ciudad levantada enteramente sobre pilotis), fundó en 1958 en París el GEAM (*Groupe d'Étude d'Architecture Mobile* - Grupo de Estudio de la Arquitectura Móvil).² Los miembros de este grupo, provenientes de diferentes países, fueron reclutados entre los participantes del décimo y último Congreso Internacional de Arquitectura Moderna (CIAM) que tuvo lugar en Dubrovnik, en 1956, y se caracterizó por una fuerte crítica a la arquitectura funcional y por una voluntad de “*appliquer les principes sociaux de mobilité à l'architecture*” [“aplicar los principios sociales de la movilidad a la arquitectura”] (Ragon 1986: 269). En marzo de 1958 tuvo lugar en Rotterdam la primera reunión del GEAM que contaba entre sus participantes con arquitectos jóvenes que, en respuesta al aburrimiento del funcionalismo, abogaban

por una arquitectura móvil y por un hábitat evolutivo (*habitat évolutif*). En el mismo año, Yona Friedman publicó su manifiesto *L'architecture mobile* (*La arquitectura móvil*), donde se centró en el concepto de una vivienda flexible y adaptable. Afirmó, entonces, la idea de “*une architecture 'auto-décidée'*” [“una arquitectura ‘auto-decida’”] (Friedman 1958 [1970: 93]), o como decía Friedman, de “*l'habitat décidé par l'habitant*” [“hábitat decidido por el habitante”] en el que las infraestructuras fueran “*non déterminées et non déterminantes*” [“no determinadas y no determinantes”] (Brayer y Vernant 2013: 262). El arquitecto explicaba que “*le bâtiment est mobile au sens où n'importe quel mode d'usage par l'utilisateur ou un groupe, doit pouvoir être possible et réalisable*” [“el edificio es móvil en el sentido de que cualquier forma de utilización por parte del usuario o grupo debe ser posible y factible”] (Brayer y Vernant 2013: 262). El concepto de “arquitectura móvil” estaba fuertemente unido en Francia a la idea de red y de un entorno reactivo (*environnement réactif*). Los proyectos *Ciudad móvil* (*Ville mobile*) y *Ciudad espacial* (*Ville spatiale*) de Friedman (Figura 1) se basaron en la idea

Figura 1

Yona Friedman, *Ville spatiale* (Ciudad espacial), 1959-1960, dibujo, tinta y collage sobre papel 21 x 29.7 cm, inv. 997 01 117c. Foto: François Laugnie, Colección frac Centre, Orléans.

2. Podemos nombrar entre los miembros del grupo arquitectos como Frei Otto, Paul Maymont, Eckhard Schulze Fielitz y David-Georges Emmerich (Ragon 1978: 231).

de una estructura de reja neutra que pudiera acomodar una infraestructura efímera. De la misma manera, la megalópolis de *Nueva Babilonia (New Babylon)* del arquitecto holandés cercano a Debord, Constant Nieuwenhuys, sobre la cual trabajó a partir de 1958, poseía una estructura fluctuante que encarnaba “*une nouvelle conception de l’habitat collectif ayant le maximum d’espace social*” [“una nueva concepción de vivienda colectiva con el máximo espacio social”] (Constant 1959: 39).

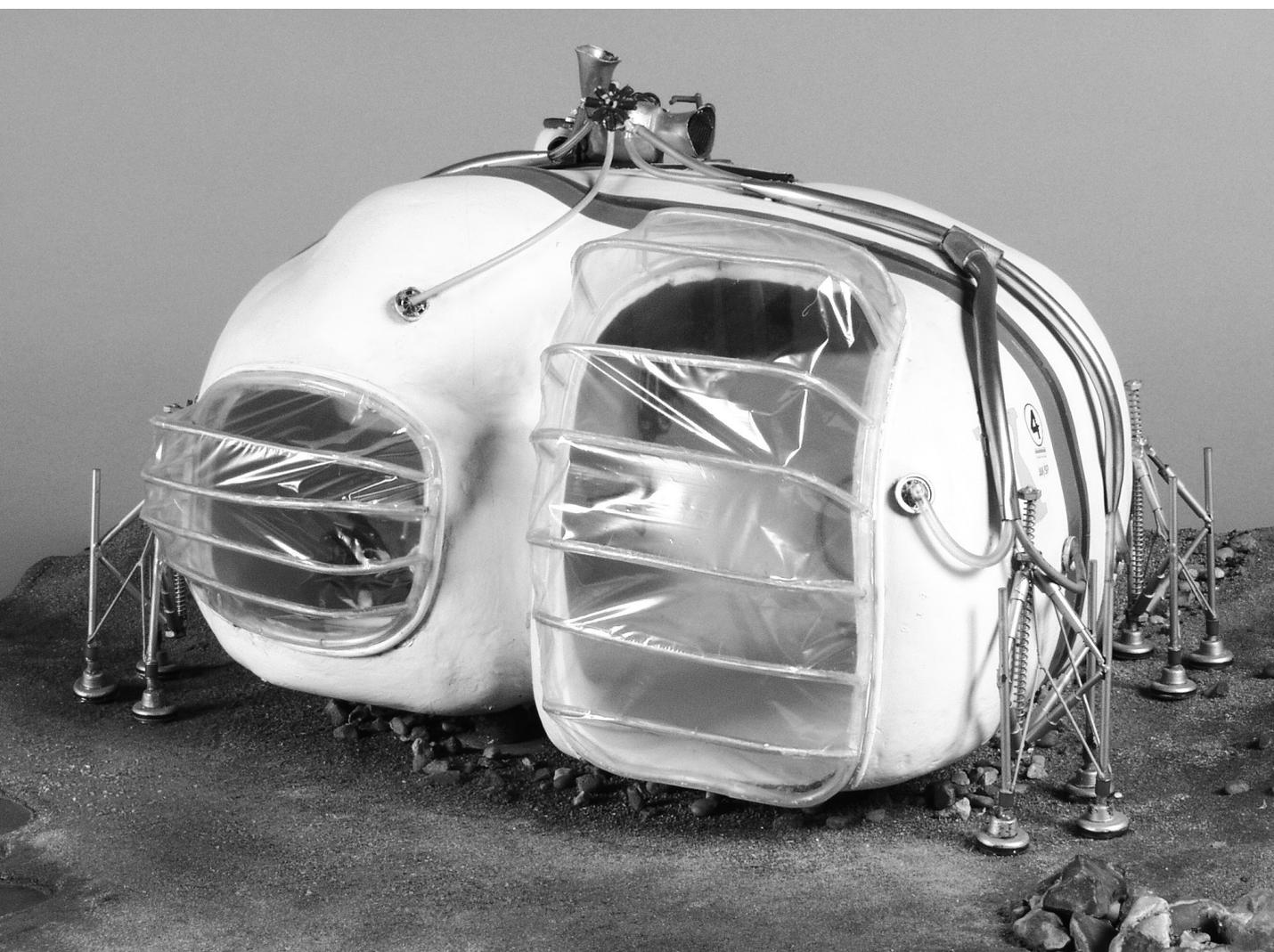
En los años sesenta, la idea de una arquitectura móvil fue adoptada por el grupo británico Archigram, cuya visión de la arquitectura representó, desde 1963, una respuesta al movimiento Pop Art en las artes plásticas. Buscando su inspiración en la cultura popular, la estética del cómic, las imágenes de la publicidad o la imaginería de la ciencia ficción, la producción del grupo fue frecuentemente vinculada con el concepto de “movilidad” (Sadler 2005: 6). Durante los años sesenta, los miembros del Archigram trabajaron sobre varios proyectos de ciudades móviles, entre los cuales el más conocido fue *Walking City (La ciudad caminante)* de Ron Herron, de 1964, que propuso la visión de una ciudad

formada por edificios-robots inteligentes que posibilitaban el desplazamiento. El mismo concepto fue desarrollado también por otro miembro de la Archigram, David Greene, que entre 1965 y 1967 realizó un proyecto de *Living Pod* (Figura 2). Greene creó un prototipo de unidad de vivienda cuya carcasa de plástico estaba inspirada en las cápsulas espaciales o en los trajes de los astronautas (Rouillard 2004: 226). En este proyecto, el arquitecto británico se focalizó en la idea de la autosuficiencia y de la resistencia al medio ambiente o clima hostil, reforzada por las connotaciones de la estética de los viajes cósmicos.

La idea de movilidad entendida como autonomía del usuario, concebida por Yona Friedman y Constant, encontró su reflejo en los proyectos de casas móviles desarrollados por arquitectos relacionados al GIAP (*Groupe International d’Architecture Prospective* – Grupo Internacional de Arquitectura Prospectiva), una asociación sucesora del GEAM, fundada en París, en 1965. Los principios del hábitat evolutivo fueron adoptados por el arquitecto suizo Pascal Häusermann, quien en 1971 en la comuna francesa de Haute-Savoie, Douvaine, fundó la asociación “*Habitat Évolutif*”

Figura 2

David Greene (Archigram), *Living Pod*, 1965-1966, maqueta plástico, pintura, metal, fibras vegetales, piedra, pegamento, madera 40 x 81.5 x 80.5 cm, inv. 001 01 21. Foto: Philippe Magnon, Collección frac Centre, Orléans.



(“Hábitat evolutivo”), que promovía la idea de la auto-construcción. A mediados de los años sesenta, Häusermann comenzó a trabajar sobre *Domobiles* (Figura 3) — casas prefabricadas modulares, hechas de estructuras de poliuretano, que podían ser libremente modificadas y extendidas por el usuario (Donada 2010).

El concepto de “movilidad” en la arquitectura de los años sesenta también se relacionó con la práctica de la arquitectura neumática, enfocada en experimentos con estructuras ligeras, más fácilmente transportables, realizadas de plástico soportado por la propulsión del aire. El concepto de un hábitat neumático móvil fue retomado entre otros por el arquitecto francés Jean-Paul Jungmann, miembro del grupo AJS Aérolande, quien, en 1967, propuso el *Dyodon*, una vivienda neumática experimental, totalmente inflable (Jungmann y Tonka 1984).

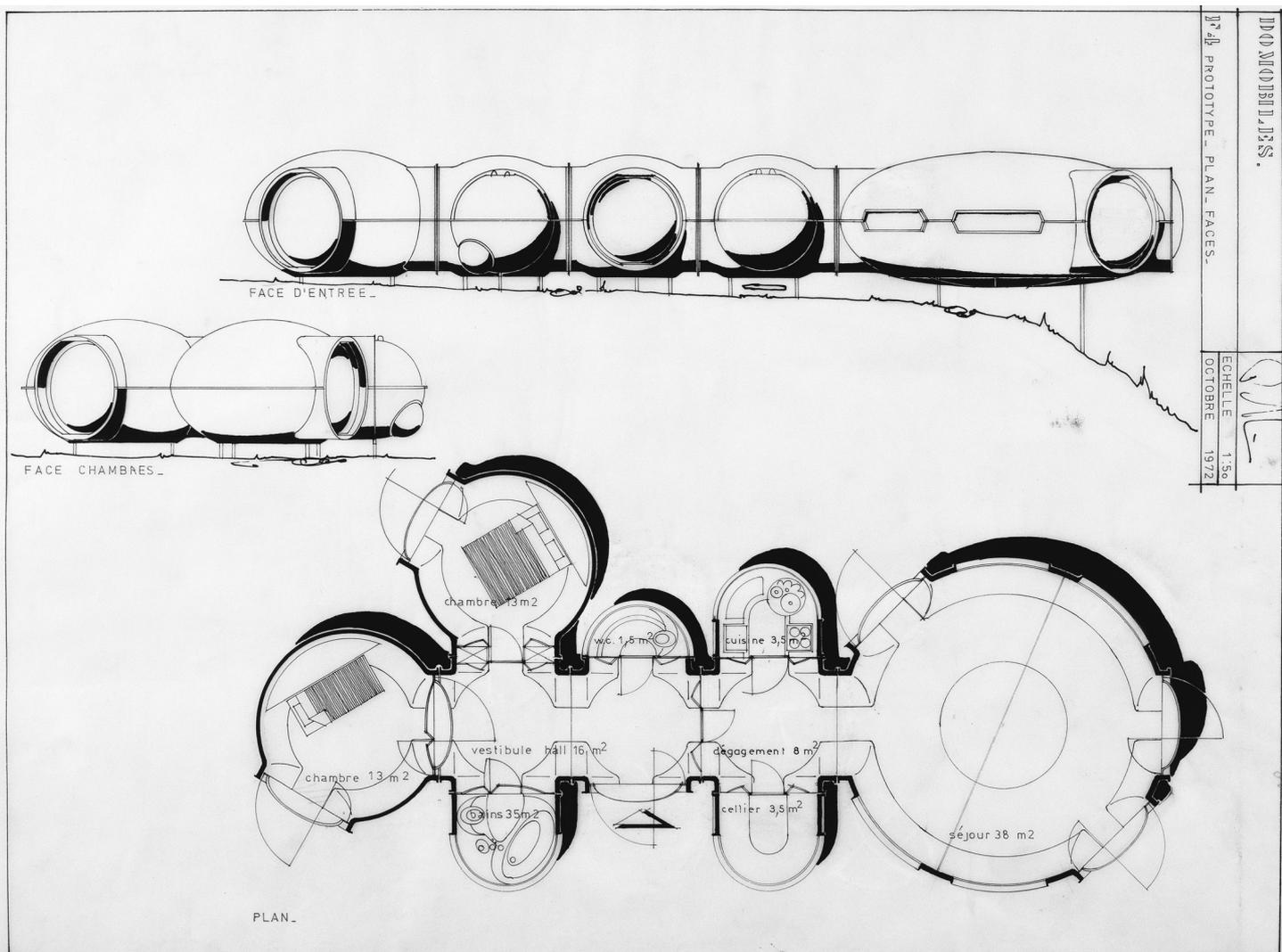
Por una sociedad móvil

La movilidad en la arquitectura no solo significó el cuestionamiento de los principios de la arquitectura a nivel formal-estético. Introducido en el campo de la arquitectura,

el concepto de “movilidad” jugó un rol simbólico muy importante, y tuvo una carga política muy fuerte. En los años sesenta, la arquitectura móvil estaba estrechamente ligada al concepto de “libertad”. La falta de cimientos no solo permitía a los potenciales residentes cambiar libremente el lugar de residencia, sino que, según los arquitectos de la época, podría haber contribuido al cambio radical de las estructuras sociales (Friedman 1958 [1970: 22]). El concepto de “casa móvil” está inseparablemente asociado a una visión de hombre que se resiste al modo de funcionamiento de la sociedad moderna. Según los arquitectos de la época, la movilidad de los hábitats se correspondía mejor a la naturaleza humana, pero, sobre todo, sería capaz de fomentar una verdadera revolución social y podría “contribuer à la réalisation d’une vie plus riche et plus accomplie” [“contribuir a la realización de una vida más rica y más lograda”] (Constant 1959: 60). Así, Yona Friedman, sin duda haciendo referencia a la idea de “*dom-kommuna*” (casa-comuna) desarrollada en la Unión Soviética a principios del siglo xx,³ miraba la práctica de la arquitectura móvil como una forma de romper con el modelo tradicional y burgués de familia, concebida

3. La *dom-kommuna* (casa-comuna) fue un concepto de hábitat estandarizado desarrollado en la Rusia Soviética en la década de 1920 que respondía a la nueva organización de la sociedad. Su estructura tomaba en cuenta la ruptura con el modo burgués y tradicional de vida y favorecía el uso colectivo del edificio (Frampton 1980 [2006: 174]).

Figura 3
Pascal Häusermann,
Domobiles, 1972 prototipo,
plano, dibujo, tinta sobre papel
de calco, 42.5 x 60 cm, inv. 997
03 59. Foto: François Laugnie,
Collection frac Centre, Orléans,
Donación Pascal Häusermann.



según la idea de que “*n’est qu’une unité biologique transitoire*” [“es solo una unidad biológica transitoria”] (Friedman 1958: 15). El concepto de “arquitectura móvil” estaba entonces ligado a la filosofía marxista retomada en los años sesenta. Uno de sus mayores referentes fue el pensamiento del filósofo marxista y sociólogo francés Henri Lefebvre que, ya en las décadas precedentes, había sido vinculado con los ámbitos artísticos y arquitecturales que reivindicaban el concepto de “arquitectura móvil”. Su libro de 1947, *La critique de la vie quotidienne* (*La crítica de la vida cotidiana*), fue una de las fuentes de inspiración de Constant e influenció su proyecto *Nueva Babilonia* (Gotman y Devilliers 1986: 7).⁴ Durante la segunda mitad de los años sesenta y principios de los setenta, Henri Lefebvre se interesó cada vez más por el problema de la organización de la vida urbana. El punto culminante de su investigación fue marcado por su libro *La production de l’espace* (*La producción del espacio*), de 1974, que presenta una reflexión sobre la construcción del espacio en su complejidad, entendido como “*un produit social*” [“un producto social”] (Lefebvre 1974 [2000: 35]). Examinado en sus tres aspectos, vivido, percibido y concebido, el espacio es visto por Lefebvre como un medio de control (Lefebvre 1974 [2000: 49-52]), así como un lugar de materialización de las inequidades sociales (Lefebvre 1974 [2000: 141-160]). El pensamiento de Lefebvre, que identifica arquitectura con política, fue retomado por grupos como Aérolande, y permite establecer, a través de la práctica de la arquitectura y del urbanismo, una crítica social radical (Dessauce 1999).

Los arquitectos y artistas que participaron en las investigaciones sobre arquitectura móvil también se referían a la tradición arquitectónica de comunidades nómades. El concepto de “habitación móvil” fue el resultado de la búsqueda de una alternativa social. Esto se observa, por ejemplo, en el caso de la *Drop City*, una comunidad artística contracultural, fundada en 1965 en el desierto de Colorado, en Estados Unidos, cuyos miembros vivían en cúpulas geodésicas: edificios provisionales en forma de cúpula,

hechos de módulos prefabricados en forma de octa o tetraedros, inventados en los años cincuenta por el arquitecto estadounidense Richard Buckminster Fuller (Scott 2007: 194-199). En este sentido, los proyectos de arquitectura móvil de los años sesenta también poseían características ligadas a las propuestas utópicas: proponían una ruptura con la sociedad de su tiempo y desarrollaban una visión profundamente comunitaria.

Hábitat de emergencia de Krzysztof Wodiczko

Los proyectos de arquitectura móvil de los años cincuenta y sesenta fueron objeto de recuperaciones, diálogos y debates por parte de arquitectos y artistas durante las siguientes décadas. En la mayoría de los casos, ellos poseían una visión crítica de su época. El prototipo de vivienda móvil *Homeless Vehicle Project* (*Proyecto de vehículo de los sin hogar*) del artista polaco Krzysztof Wodiczko, de 1988-1989 (Figura 4), es un importante ejemplo del vínculo entre la práctica de la arquitectura visionaria y la cuestión de la responsabilidad y del compromiso social. El proyecto forma parte de las principales obras de este artista, que incluyen sus famosas proyecciones sobre monumentos públicos (Borja-Villel 1992). Este trabajo de Wodiczko fue considerado desde distintas perspectivas. Por una parte, se ha puesto el enfoque en su inspiración en los conceptos de vanguardias artísticas y se han resaltado sus vínculos con el arte conceptual (Turowski 2002 y 2011), y por la otra, se lo ha tomado como un ejemplo del arte comprometido con el espacio público de las megalópolis americanas, en respuesta a los cambios sociales de los años ochenta (Deutsche 1986 y 2005, Hebdige 2011). No obstante, nos parece relevante observar el *Homeless Vehicle Project* también a través del prisma de la historia del diseño y de la arquitectura, más específicamente, desde la tradición de la arquitectura móvil. Podemos notar que, como el *Drop City*, este proyecto retoma el concepto de “arquitectura ambulante y efímera”, para proponer una

4. Lefebvre mismo se vinculó durante una época con el grupo Internacional Situacionista, entre 1957 y 1962.



alternativa al funcionamiento del individuo en la sociedad contemporánea. La idea de un dispositivo móvil fue explorada por el artista polaco ya en los años setenta, en su proyecto de *Vehículo* (*Pojazd*, 1971-1973), realizado en Polonia, que consistía en una plataforma móvil puesta en marcha gracias a los pasos de un peatón que caminaba sobre ella. La velocidad del *Vehículo* era la mitad de la de sus pasajeros, mientras que la dirección del movimiento de estos últimos no cambiaba la trayectoria del vehículo, ajustada siempre hacia adelante. Su manera de moverse, según Wodiczko, ofrecía al peatón solo “*a certain illusion of freedom*” [“una suerte de ilusión de libertad”] (Wodiczko 1973) y permitía considerar al proyecto como una crítica a las visiones de progreso, presentes tanto en el discurso sobre el arte vanguardista como en la propaganda del Estado comunista (Turowski 2011: 22). Este carácter crítico también constituye una de las particularidades del

Homeless Vehicle Project de Wodiczko. Sin embargo, este último fue inseparablemente unido al encuentro del artista con la sociedad estadounidense. En 1977, Wodiczko dejó Polonia, todavía bajo el dominio de la Unión Soviética, para emigrar primero a Canadá, y luego a Estados Unidos. En 1983, estableció su residencia permanente en Nueva York. El *Homeless Vehicle Project* —una suerte de prototipo de vivienda móvil— nació del impacto que produjo en Wodiczko la gran cantidad de personas sin hogar en las calles de Nueva York. El artista, proveniente de un país comunista que sufría, por un lado, la pobreza y el alto control de la sociedad por parte del Estado, pero también tenía un sistema social más equitativo que los países capitalistas de la época, se sorprendió por el número de personas sin hogar, cercano a las 100.000 (Dobrowolski 2012). Al recordar esta experiencia, Wodiczko señaló:

Figura 4
Krzysztof Wodiczko, *Homeless Vehicle* (*Vehículo de los sin hogar*), Variante 5, c. 1988, aluminio, tela, jaula de alambre, hardware, 152.4 x 91.4 x 142.2 cm, g13476, © Krzysztof Wodiczko, Cortesía Galerie Lelong, Nueva York.

Ponieważ przybyłem z Kanady, gdzie sytuacja była inna, patrzyłem na to z przerażeniem. Musiałem zareagować jako artysta, w którego głowie krążyły pewne idee projektowe. Ponieważ jestem też projektantem wzornictwa przemysłowego, zacząłem myśleć o urządzeniach, które by pomogły przetrwać takim ludziom. [Debido a que yo venía de Canadá, donde la situación era diferente (de la de los Estados Unidos), lo miré (a la importante cantidad de personas sin techo) con horror. Tuve que reaccionar como artista, por cuyas venas circulaban algunas ideas sobre diseño [sic]. Como también soy un proyectista de diseño industrial,⁵ me puse a pensar en los dispositivos que habrían podido ayudar a sobrevivir a estas personas]. (Dobrowolski 2012)

La idea de Wodiczko consistía en poner el diseño moderno al servicio de las personas sin hogar. El artista proponía un dispositivo móvil de peso ligero, hecho de aluminio, hojas de metal, malla de acero y plásticos, un híbrido entre un carro de compras con ruedas y un tubo plegable. Este último elemento estaba cubierto con plástico de colores vivos que daban al proyecto el carácter de un diseño futurológico, y terminaba en un cono de aluminio, que, desplegado, podría servir como lavabo (Figura 5).

El proyecto se inscribe en la tradición de la vivienda modular desarrollada en la arquitectura moderna ya que preveía la concentración en un espacio reducido de las comodidades que podrían responder a las necesidades diarias de un hombre. El vehículo podía transformarse en una silla, mesa plegable y cama protegida de la lluvia y del viento por el recubrimiento de materias plásticas. También podía servir como un carro para llevar las pertenencias de su usuario, o, por ejemplo, para recolectar materiales reciclables, que éste podría utilizar para ganar un poco de dinero.

El *Vehículo* de Wodiczko retomó el concepto de la “habitación móvil” y puede ser considerado el heredero de las propuestas utópicas modernas. Según el historiador del arte polaco Andrzej Turowski, en este

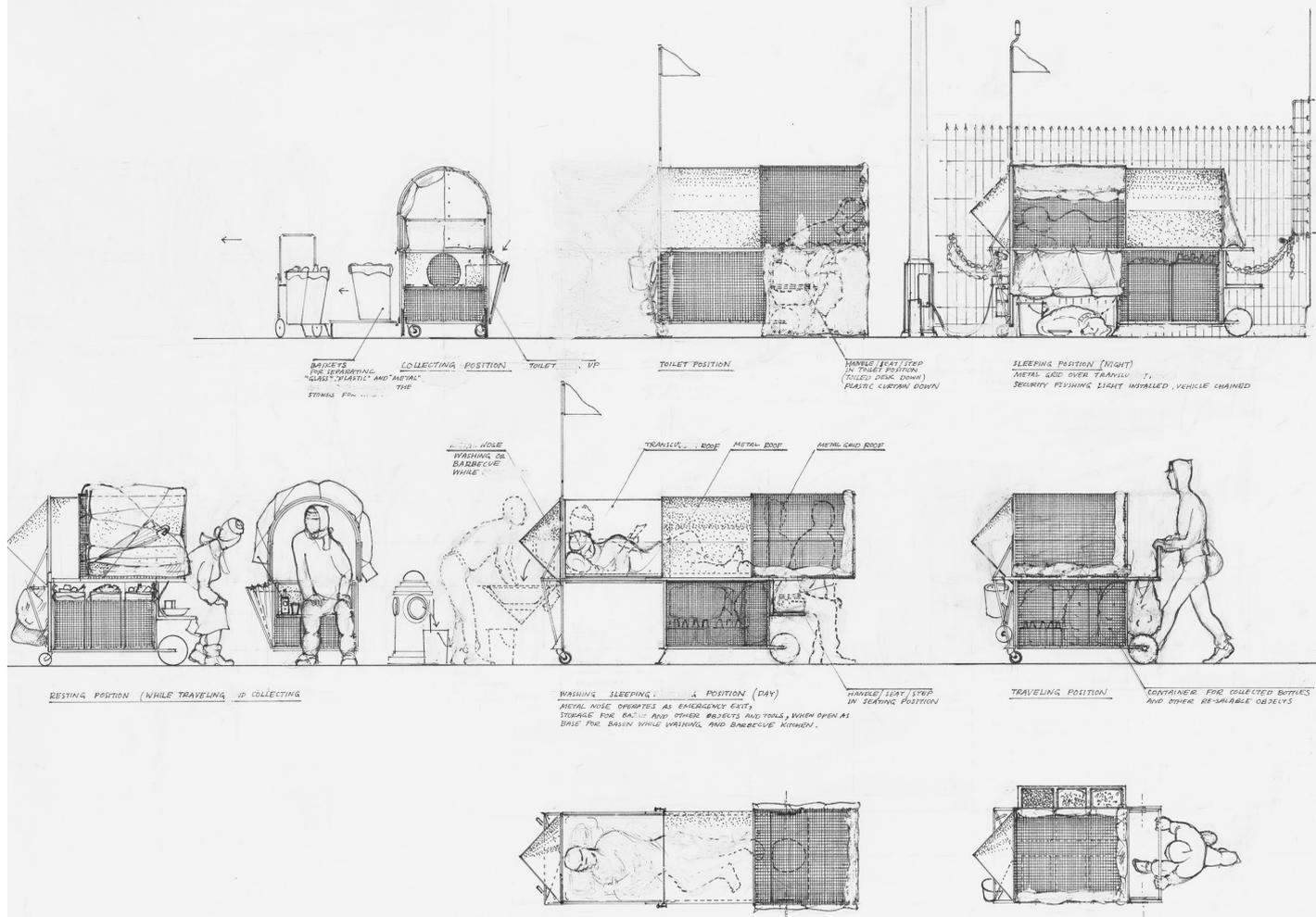
trabajo, Wodiczko se refirió al proyecto de un dispositivo volante *Letatlin*, de 1929-1932, del artista soviético Vladimir Tatlin (Turowski 2002: 159). Turowski señaló las similitudes entre la actitud de Wodiczko y la de los artistas de las primeras vanguardias polacas del siglo veinte como Władysław Strzemiński o Mieczysław Szczuka, que veían en el arte el potencial de organizar y generar “*the processes of the collective life*” [“los procesos de la vida colectiva”] (Turowski 2011: 13).

El vehículo de Wodiczko debería ser un dispositivo polivalente que contribuiría al mejoramiento de las condiciones de vida del hombre. Desde esta perspectiva, la utopía sería un concepto clave para entender no sólo el trabajo de Wodiczko, sino sobre todo la tradición de la arquitectura móvil en la cual se inscribe. De cualquier modo, como lo observa Turowski, Wodiczko tomó distancia del carácter utópico de las propuestas de sus predecesores. Según el historiador polaco:

Wodiczko's vehicles, including his latest ones for homeless people, contribute to a general historical discourse from a critical point of view, a critique of history in which concepts of function, progress, altruism, “the Other”, security, and so on are seen as ideological components of the social vision of political power. [Los vehículos de Wodiczko, incluyendo esos últimos para las personas sin hogar, contribuyen a un discurso histórico general desde un punto de vista crítico, una crítica de la historia en la cual los conceptos de “función”, “progreso”, “altruismo”, “el Otro”, “seguridad”, etcétera, eran vistos como componentes ideológicos de la visión social del poder político”]. (Turowski 2002:160)

En este sentido, Turowski constata que “*Wodiczko's attitude has enabled him to reject the game of appearances (illusions) by consistently disclosing the underlying fallacy (ideology)*”. [“La actitud de Wodiczko le ha permitido rechazar el juego de las apariencias (ilusiones) al revelar consistentemente la falacia subyacente (la ideología)”] (Turowski 2002:160).

5. En 1968, Wodiczko se graduó de la Academia de Bellas Artes de Varsovia especializándose en diseño industrial. Antes de su emigración a América, entre 1970 y 1975, trabajó como profesor adjunto al Instituto Politécnico de Varsovia.



Siguiendo al razonamiento de Turowski, podríamos pensar que, en su propuesta de vehículo, Wodiczko hacía referencia al discurso de las primeras vanguardias. No obstante, como sugiere el historiador polaco, podemos notar un cambio importante en la finalidad de su proyecto: en este caso, el diseño futurológico y utópico no tenía como objetivo el cambio del mundo, sino su crítica. El *Homeless Vehicle Project* podría ser visto como el diagnóstico de una crisis profunda que, como observa Turowski, no evoca solamente al problema de la falta de vivienda, sino que constituye una crítica de la época moderna, marcada por el crepúsculo de los valores humanos, el descrédito de las ideologías totalitaristas y una desigualdad social. El artista apunta su crítica, a su vez, contra las vanguardias artísticas y arquitectónicas y su creencia en el progreso. Lo que diferencia el proyecto de Wodiczko de las propuestas de la arquitectura moderna es el hecho de que el usuario de sus espacios no es el hombre nuevo, *estándar*, inscripto dentro del *Modulor* de Le Corbusier,⁶ sino un hombre sin hogar, que vive en los márgenes de la sociedad. De este modo, el artista polaco rechazaba, como Yona Friedman en su visión de la arquitectura móvil, el autoritarismo de

los pensadores de la arquitectura y del diseño modernos. Su declaración de la necesidad de “*think critically about art ... in relation to development in a city and the lives of its people*” [“pensar sobre el arte de manera crítica ... en relación con el desarrollo de una ciudad y la vida de sus habitantes”] (Phillips 2003: 33) se parece al postulado del artista húngaro a favor de un diseño arquitectónico adaptable a las necesidades de sus habitantes (Friedman 1958). Además, Wodiczko discutía la forma y el funcionamiento de su proyecto directamente con las personas sin hogar (Deutsche, Saltzman y Turowski 2011: 176-179).⁷ El proyecto de Wodiczko se inscribe en la tradición de la arquitectura móvil porque propone un dispositivo de supervivencia. El espacio público de una megalópolis contemporánea constituye para Wodiczko un ambiente hostil similar a los espacios cósmicos y terrenos desiertos que debían resistir las cápsulas de los grupos como Archigram y Haus-Rucker-Co. A su vez, Wodiczko no busca visualizar futuras formas de vida, sino que reflexiona sobre cómo resolver un problema del presente, preguntándose cómo mejorar las condiciones de vida de las personas abandonadas por el sistema social actual. El

Figura 5
Krzysztof Wodiczko, Drawing for Homeless Vehicle (Dibujo para Vehículo de los sin hogar), 1988, tinta y corrector líquido blanco sobre papel, 48.3 x 61.3 cm, gl3273, © Krzysztof Wodiczko, Cortesía Galería Lelong, Nueva York.

6. El Modulor fue el sistema de medidas antropométrico desarrollado por Le Corbusier en la mitad de los años cuarenta.
7. Krzysztof Wodiczko, *Homeless Vehicle Project*. New York City, 1988-1989, film, vhs, color, 9'01", 1988, vhs © Krzysztof Wodiczko, FilMOTECA de Museo del Arte Moderno, Varsovia: artmuseum.pl/en/filmoteka/praca/wodiczko-krzysztof-homeless-vehicle-project (Consulta: 28 de mayo 2015).

marginal, que ocupa en este proyecto el lugar del *hombre nuevo* del pasado, expone un problema que para Michael Hardt y Antonio Negri, en su libro *Imperio*, puede ser leído como el borramiento de las divisiones entre el Primero, Segundo y Tercer Mundo, a través del funcionamiento del Tercer Mundo en el Primero (Hardt y Negri 2000: xiii). El prototipo de Wodiczko hace referencia a la forma de vida nómada de las culturas no-occidentales y al fenómeno que Bernard Rudofsky define como “*movable architecture*” [“arquitectura movable”] (Rudofsky 1964). Rudofsky utilizó este término para hablar del fenómeno de superposición de la función de la ropa y del refugio en las culturas nómades de África (Guinea, Kenya), y de Asia del sur (Vietnam, India). Rudofsky observó:

Sometimes the borderline between clothes and habitation becomes blurred, as between a raincoat and a pup tent. Empty baskets may double as cover against the elements, portable roofs become umbrellas, and vice versa. [A veces la frontera entre la ropa y el hogar se vuelve borrosa, como entre un impermeable y una tienda de campaña. Las cestas vacías pueden convertirse en cobertura contra las condiciones atmosféricas, los techos móviles se transforman en paraguas, y viceversa]. (1964)

El proyecto de Wodiczko propone el mismo juego entre objeto y hábitat, entre el interior y el exterior, que la “*movable architecture*” descrita por Rudofsky, al plantear la exposición de una porción del espacio doméstico al contexto del espacio público entre las personas neoyorkinas sin hogar. De esta manera, la propuesta de un hábitat ambulante se convierte para Wodiczko en un medio para postular una crítica social radical, como fue el caso de las propuestas de arquitectura móvil de los años sesenta. Como señala Rosalyn Deutsche en su artículo sobre los trabajos de Wodiczko en el espacio público, el *Homeless Vehicle Project* se convirtió en “*an action supporting the right of the evicted residents to resist relegation to intolerable shelters and to the city’s*

periphery” [“una acción de apoyo al derecho de los residentes desalojados a resistir su relegación a los refugios intolerables y a la periferia de la ciudad”] (Deutsche 2005: 158). Según Deutsche, el proyecto les ayuda a “*to appropriate the city*” [“apropiarse de la ciudad”] y “*legitimizes the status of these residents as members of the urban community*” [“legitima el estatus de estos residentes como miembros de la comunidad urbana”] (Deutsche 2005: 158).

Aunque enfrentado a sus predecesores modernistas, el prototipo de Wodiczko sigue siendo, de alguna manera, un proyecto utópico o, mejor dicho, está del lado de las “utopías realizables” reclamadas por Yona Friedman, que “*naissent d’une insatisfaction collective*” [“nacieron de una insatisfacción colectiva”], proponiendo “*un remède*” [“un remedio”] a esta situación y que son dependientes de “*un consentement collectif*” [“un consentimiento colectivo”] (Friedman 2000 [2008: 18]). Si hubiera sido producido en serie y distribuido masivamente, el vehículo de Wodiczko habría ofrecido una posibilidad de denunciar la alienación que resulta de la organización de la sociedad en el sistema capitalista neoliberal. Su sensibilidad frente a los problemas de las “*evicted communities*” [“comunidades desalojadas”] fue determinada no sólo por su propia situación precaria de inmigrante, sino también por su experiencia de otro sistema sociopolítico, el de la Polonia comunista. Aunque el artista escapó de este país, tuvo consciencia de la posibilidad de otro sistema social.

Homeless Vehicle Project es sobre todo un prototipo de vivienda de emergencia, no sólo porque ofrece una solución a las necesidades reales de las personas en esa situación, sino porque nombra y expone una cuestión urgente de las sociedades de nuestro tiempo: la del Otro, un excluido, sin lugar, no integrado, que se mantiene fuera de la ley, un silencioso, un pasivo y, sobre todo, un invisible.

El hábitat en el espacio agónico

La idea de habitación móvil se desarrolla a partir de los años sesenta como una crítica al estilo internacional y a la arquitectura funcional, que, por un lado, aplicaba reglas demasiado rígidas a la arquitectura y al urbanismo y, por otro, despreciaba el lado inconsciente, irracional e imperfecto de la práctica arquitectónica. El concepto de “arquitectura y urbanismo móvil”, desarrollado por Yona Friedman, Constant, y luego retomado por formaciones británicas, austríacas, japonesas y eslovacas, se vincula estrechamente con el rechazo, por parte de los arquitectos de la arquitectura visionaria, a las normas estrictas dictadas por la razón, y a cualquier tipo de pragmatismo en la producción arquitectónica. El urbanismo evolutivo, particularmente valorado por Friedman en su afirmación del bricolaje arquitectónico, constituía una clara crítica de las posiciones autoritarias, adoptadas por los padres de la arquitectura moderna y trasladadas a sus visiones arbitrarias del medio ambiente humano. El hábitat transportable y evolutivo parece corresponder más a la naturaleza humana y a sus necesidades en cambio perpetuo.

El concepto de “vivienda móvil”, como dispositivo alternativo a una casa tradicional, está indisolublemente ligado a una crítica de la sociedad moderna, llevada a cabo, en la mayoría de los casos, por la izquierda. Hay que tener en cuenta que el concepto de “hábitat itinerante” data de la época de la Guerra Fría y se trata de una crítica a la sociedad de consumo y al sistema social generado por el capitalismo, que a menudo puede identificarse como neo-marxista. Sin embargo, en los países del bloque del Este, este concepto estaba vinculado con una crítica a la propaganda ligada a las ideas de “progreso” y de “modernización” que eran parte de la ideología del Estado comunista. En ambos casos, el de los artistas que vivían en países capitalistas o el de los que lo hacían en el bloque del Este, el concepto de “habitación móvil” proponía una crítica social y política. La idea de “vivienda móvil”, desarrollada en el período de posguerra, pero basada en la

tradición de las construcciones ambulantes y provisionales de las culturas nómades, implica una visibilización de la marginalidad. Podemos pensar que lo marginal constituye un elemento crucial para la práctica de la arquitectura móvil que salta a la luz en el *Vehículo* de Wodiczko, pero también está presente en los escritos de Yona Friedman o Bernard Rudofsky, ambos seducidos por los fenómenos no controlables de la planificación urbana, como el crecimiento imprevisto de los barrios marginales. Por esta razón, las propuestas de arquitectura móvil, parásita o efímera implican una proyección de la visión artística al mundo social. El punto de anclaje tomado, el espacio público, es entendido por el artista mismo como un lugar de confrontación de antagonismos, característica del modelo de espacio público agonista propuesto por la filósofa postmarxista Chantal Mouffe (Phillips 2003: 34). Mouffe entiende al espacio público no como un territorio sobre el cual es posible llegar a un consenso, sino como un espacio heterogéneo y estratificado de la confrontación de varios proyectos hegemónicos (2005: 12) y observó que, en sus proyectos, Wodiczko “*zawsze próbował wykreować agonistyczn przestrze publiczn*” [“siempre intentó crear un espacio público agonista”], un espacio que “*wznięca niezgod, wydobywaj c na wiatło dzienne to co dominuj cy konsensus próbuje zaciemni*” [“siembre la discordia, al sacar a la luz lo que el consenso dominante está tratando de ocultar”] (2005: 12). Los proyectos de habitación móvil, que implican las ideas de auto-planificación, supervivencia y libertad de movimiento, pueden servir, como fue el caso del prototipo de Wodiczko, para revelar los conflictos sociales en el espacio público democrático, pero también pueden estimular la invención de modos distintos de coexistencia social.

El vehículo favorece un modo de vida alternativo y apoya a los sin-techo en su *elección* de vivir en los márgenes de la sociedad, lo cual distingue a Wodiczko de varios proyectos artísticos y programas sociológicos que tienen como objetivo la integración de los marginales a través del

cambio de su modo de vida. El concepto de “vivienda móvil”, evolutiva, neumática, ligera, plegable, transformable, provisoria y temporal, se convierte en una máquina que permite pensar otra cotidianeidad. La vivienda para los sin-techo de Wodiczko, inscripta en la larga tradición de la arquitectura móvil, ayuda en este sentido no sólo a repensar la relación entre el hombre y su medio ambiente, sino, sobre todo, el lugar del hombre en la sociedad.

Homeless Vehicle Project - actualizaciones argentinas

Aunque el *Homeless Vehicle Project* de Krzysztof Wodiczko fue realizado hace más de veinticinco años, los problemas que este trabajo propuso solucionar siguen siendo actuales hoy en día y no exclusivamente en el contexto norteamericano. El capitalismo cada día más globalizado tiene como consecuencia la polarización de las sociedades contemporáneas y la profundización de las diferencias sociales en todos los continentes. Los principios defendidos por los autores de las viviendas móviles encuentran hoy en día su continuación en varios proyectos arquitectónicos que buscan respuestas, tanto a los problemas de marginalidad y exclusión social, como al de las crisis de damnificación y falta de vivienda como efecto de catástrofes naturales o conflictos militares.

En el contexto de las ciudades de Latinoamérica, donde la multiplicación de las personas en situación de calle durante las últimas décadas fue estimulada, como observa el sociólogo argentino Martín Boy, tanto por la crisis económica como por las políticas sociales inefectivas de los gobiernos locales (Boy 2011: 58-64), el proyecto de Wodiczko encuentra hoy varias actualizaciones, sobre todo en el campo de la arquitectura. *El refugio rodante (Rolling Shelter)* del arquitecto argentino Eduardo Lacroze, del estudio Lacroze-Miguens-Prati, comparte con el *Vehículo* de Wodiczko varias características. Es un prototipo de vivienda móvil destinada a los sin techo, de bajo costo (Editor Adjunto ARQ 2015).

Como en el caso del diseño de Wodiczko, su base consiste en un carro de compras que lleva una estructura plegable y desmontable, hecha de metal y elementos plásticos (Reed 2015). El concepto de “habitación móvil” fue retomado también por el diseñador industrial argentino Nicolás García Mayor. Su *Sistema Cmax (Cmax System)* de refugios de emergencia está constituido por viviendas ligeras, modulares, fácilmente transportables y adaptables, hechas de polipropileno, aluminio y tela de poliéster.⁸ Al igual que las propuestas de los años sesenta de arquitectos como David Greene con su *Living Pod*, los refugios de García Mayor son resistentes a las condiciones atmosféricas hostiles. Este proyecto de sistema de refugios habitacionales inmediatos comparte con el proyecto de Wodiczko su principal objetivo, el de dignificar y mejorar la calidad de vida de personas en situación de emergencia (Yañez Martínez 2013).

Martín Boy, en su análisis de las condiciones de vida de las personas sin techo en la ciudad de Buenos Aires y en el Distrito Federal, presta atención al cambio de perfil de la población que se encuentra en situación de calle: el problema de falta de vivienda no afecta únicamente a adolescentes o adultos solteros, sino también a familias enteras que “no pudieron costear el alquiler de una vivienda o fueron desalojados” (Boy 2011: 65). El proyecto *Casa Rodante*, de 2007, de la artista rosarina Ana Gallardo, constituye un comentario crítico sobre esta situación, y es también, al mismo tiempo, una reacción frente a su propia experiencia. La acción de la artista consistía en andar en bicicleta por las calles de Buenos Aires con sus propios muebles amontonados sobre un carruaje. El trabajo se refería a su situación personal en 2006, período en el cual la artista y su hija, desalojadas de su departamento previo, esperaron durante varios meses la desocupación de la casa de un amigo, mudándose cada mes de un departamento a otro y reduciendo cada vez más sus pertenencias (Gallardo 2007). Mientras que los proyectos de Nicolás García Mayor y de Eduardo Lacroze comparten con Wodiczko la búsqueda en relación a un diseño y

8. Sobre el Cmax System, consultar: <http://www.cmaxsystem.com> (Consulta: 29 de septiembre 2015).

materiales innovadores, Ana Gallardo, cuya vivienda móvil está hecha de muebles gastados y comunes, se acerca al *Homeless Vehicle Project* a través de su presencia en las calles. Con su performance, Gallardo visibiliza, de la misma manera que Wodiczko, los problemas urgentes de la sociedad actual: el de la falta de acceso a la vivienda propia para un porcentaje de la población cada día mayor, y el del nomadismo forzado y determinado por razones económicas. Si, veinticinco años después de su realización, el *Homeless Vehicle Project* de Wodiczko sigue siendo pertinente, o si las teorías de Yona Friedman formuladas en los años cincuenta todavía parecen convenientes al lector contemporáneo, es por los problemas sociales que señalan estos proyectos. En el siglo veintiuno, la arquitectura móvil, flexible y adaptable a las necesidades de sus usuarios no es, como lo había previsto Friedman, una realidad, sino todavía solo un proyecto con las características de una utopía. Aunque el concepto de “vivienda móvil” encuentra hoy en día su aplicación práctica, como en el caso de las propuestas de Lacroze y García Mayor, está presente solo en proyectos puntuales de arquitectos que ocupan una posición comprometida, particularmente conscientes de las condiciones de vida de hoy y sensibilizados a los problemas de la sociedad contemporánea y sus injusticias ■

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BORJA-VILLEL, Manuel (ed.). 1992.

Krzysztof Wodiczko. Instruments, projections, vehicles (Barcelona: Fundació Antoni Tàpies).

BOY, Martín. 2011. "Políticas sociales para personas que viven en la calle. Un análisis comparativo entre el caso de la Ciudad de Buenos Aires y del Distrito Federal", *Quid 16. Revista de Área de Estudios Urbanos* (1), 58-73, http://iigg.sociales.uba.ar/files/2011/10/quid16_6.pdf (Consulta: 30 de septiembre 2015).

BRAYER, Marie-Ange y Aurélien VERNANT. 2013. "Yona Friedman", en *Architectures expérimentales 1950-2012. Collection du FRAC Centre*, ed. Marie-Ange Brayer (Orléans: Éditions hyx), 262-266.

CONSTANT. 1959. "Une autre ville pour une autre vie", *Internationale Situationniste* (3), 37-40.

DEBORD, Guy-Ernest. 1957. "Rapport sur la construction des situations et sur les conditions de l'organisation et de l'action de la tendance situationniste internationale" (Paris), *Inter: art actuel* (44), 1989, 1-11, erudit.org/culture/inter1068986/inter1102296/46876ac.pdf (Consulta: 28 de mayo 2015).

DESSAUCE, Marc. 1999. *The Inflatable Moment. Pneumatics and Protest in '68* (Nueva York: Princeton Architectural Press, The Architectural League of New York).

DEUTSCHE, Rosalyn. 1986. "Krzysztof Wodiczko's Homeless Projection and the Site of Urban Revitalization", *October* (38), 63-98.

DEUTSCHE, Rosalyn. 2005. "Architecture of the Evicted", en *Theory of Contemporary Art Since 1985*, ed. Zoya Kocyr y Simon Leung (Oxford: Blackwell Publishing), 150-165.

DEUTSCHE, Rosalyn, Lisa SALTZMAN y Andrzej TUROWSKI (eds.). 2011. *Krzysztof Wodiczko* (Londres: Black Dog Publishing).

DOBROWOLSKI, Andrzej. 2012. "Prof. Krzysztof Wodiczko: prawda w przestrzeni publicznej / Prof. Krzysztof Wodiczko: the truth in public space", *Nowy Dziennik / Polish Daily News*, el 26 de noviembre de 2012, dziennik.com/publicystyka/artyku/prof.-krzysztof-wodiczko-prawda-w-przestrzeni-publicznej (Consulta: 28 de mayo 2015).

DONADA, Julien. 2010. *Bulles: conversation avec Pascal Häusermann* (Bruxelles: Éditions Facteur humain).

EDITOR ADJUNTO ARQ. 2015. "Premian a un argentino por crear un refugio móvil para los sin techo", *Clarín*, el 17 de junio de 2015, http://www.clarin.com/ciudades/Arquitectura-Eduardo_Lacroze-sin_techo_0_1377462258.html (Consulta: 29 de septiembre 2015).

FRAMPTON, Kenneth. 1980. *Modern Architecture: a critical history* (Londres y Nueva York: Thames & Houdson). Trad. francesa por Guillemette Morel-Journal, *L'Architecture moderne. Une histoire critique* (Paris: Thames & Houdson, 2006).

FRIEDMAN, Yona. 1958. *L'Architecture mobile. Vers une cité conçue par ses habitants* (Paris-Tournai: Casterman, 1970).

FRIEDMAN, Yona. 2000. *Utopies réalisables* (Paris y Tel-Aviv: L'Éclat, 2008).

GALLARDO, Ana. 2007. "Casa rodante. Performance con objeto móvil hecho con mis muebles y Video", <http://anagallardo.com.ar/7.html> (Consulta: 29 de septiembre 2015).

GOTMAN, Anne y Christian DEVILLIERS. 1986. "Entretien avec Henri Lefebvre", *Architecture, Mouvement, Continuité* (14), 6-9.

HARDT, Michael y Antonio NEGRI. 2000. *Empire* (Cambridge, Massachusetts, Londres, Inglaterra: Harvard University Press).

HEBDIGE, Dick. 2011. "The Machine is Unheimlich/ Wodiczko's Homeless Vehicle Project", en *Krzysztof Wodiczko*, ed. Rosalyn Deutsche, Lisa Saltzman y Andrzej Turowski (Londres: Black Dog Publishing), 146-163.

HOLLEIN, Hans. 1968. "Alles ist Architektur", *Bau, Schrift für Architektur und Städtebau*, 23(1/2), hollein.com/ger/Schriften/Texte/Alles-ist-Architektur (Consulta: 28 de mayo 2015).

JUNGMANN, Jean-Paul y Hubert TONKA. 1984. *L'ivre de pierre, 29 juin-30 septembre 1984, chez CL-N. Ledoux, Arc-et-Senans / Jean-Paul Jungmann, Hubert Tonka* (Paris: Aérolande).

KRONENBURG, Robert. 1998. *Transportable Environments: Theory, Context, Design, and Technology: Papers from the International Conference on Portable Architecture - London 1997* (Londres: Taylor & Francis Group).

LEFEBVRE, Henri. 1974. *La production de l'espace* (Paris: Anthropos).

MOUFFE, Chantal. 2005. "Agonisticzne przestrzenie publiczne i polityka demokratyczna", en *Krzysztof Wodiczko. Pomnikoterapia*, ed. Andrzej Turowski (Varsovia: Zachęta Narodowa Galeria Sztuki), 7-12.

PHILLIPS, Patricia C. 2003. "Creating democracy: a dialogue with Krzysztof Wodiczko - Interview", *Art Journal* 62 (4), 32-47.

RAGON, Michel. 1978. *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes, Tome 3: Prospective et futurologie* (Paris: Casterman).

RAGON, Michel. 1986. *Histoire de l'architecture et de l'urbanisme modernes, Tome 3: De Brasília au post-moderisme 1940-1991* (Paris: Casterman).

REED, Drew. 2015. "Can this 'rolling shelter' help improve lives for the homeless?", *Citymetric*, el 27 de julio de 2015, <http://www.citymetric.com/skylines/can-rollong-shelter-help-improve-lives-homeless-1262> (Consulta: 29 de septiembre 2015).

ROUILLARD, Dominique. 2004. *Superarchitecture. Le futur de l'architecture 1950-1970* (Paris: Éditions de la Villette).

RUDOFISKY, Bernard. 1964. *Architecture without architects: A short introduction to non-pedigreed architecture* (Nueva York: Museum of Modern Art y Doubleday & Company Inc., Garden City).

SADLER, Simon. 2005. *Archigram: Architecture without architecture* (Cambridge, Massachusetts: mit Press).

SCOTT, Felicity D. 2007. *Architecture or techno-utopia. Politics after modernism* (Cambridge, Massachusetts, Londres, Inglaterra: The mit Press).

TUROWSKI, Andrzej. 2002. "Krzysztof Wodiczko and Polish Art of the 1970", en *Primary Documents. A Sourcebook for Eastern and Central European art since the 1950s*, ed. Laura Hoptman y Tomáš Pospiszył (Nueva York y Cambridge, Massachusetts, Londres, Inglaterra: The Museum of Modern Art, Nueva York y The mit Press), 154-161.

TUROWSKI, Andrzej. 2011. "Wodiczko and Poland in the 1970s", en *Krzysztof Wodiczko*, ed. Rosalyn Deutsche, Lisa Saltzman y Andrzej Turowski (Londres: Black Dog Publishing), 13-25.

WODICZKO, Krzysztof. 1973. "Pojazd 1971-1973", en *Krzysztof Wodiczko: Pojazd / Vehicle* (Varsovia: Galeria Foksal).

YAÑEZ MARTÍNEZ, Diego. 2013. "Un argentino sorprendió a la onu con un refugio móvil para desastres naturales", *La Nación*, el 12 de junio de 2013, <http://www.lanacion.com.ar/1591211-un-argentino-sorprendio-a-la-onu-con-un-refugio-movil-para-desastres-naturales> (Consulta: 30 de septiembre 2015).

RECIBIDO: 4 agosto 2015.

ACEPTADO: 4 octubre 2015.

CURRÍCULUM

KATARZYNA CYTLAK es doctora en historia del arte por la Universidad Paris I - Panthéon Sorbonne. Su investigación se centra en la creación artística de Europa central en la segunda mitad del siglo XX, tomando como elementos de análisis la arquitectura radical y utópica, la teoría del arte y el arte socialmente comprometido en el contexto de los países post- socialistas. En la actualidad, es becaria postdoctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas - CONICET e investigadora asociada al Centro de Estudios de los Mundos Eslavos y Chinos de la Universidad Nacional de San Martín.

Centro de Estudios de los Mundos Eslavos y Chinos
Universidad Nacional de San Martín (CEMECH-UNSAM / CONICET)

Dirección particular: Pasaje de Cárcova 3592, depto. D,
Buenos Aires, Argentina.

Tel.: (011) 15-3578-8822

E-mail: cytkaa@yahoo.fr