

## SIR OWEN WILLIAMS I EL SEU TEMPS

Gavin Stamp.

A Sir Owen Williams li agradava escriure a l'editor del *Times*. Sota el títol "L'Edat de l'Acer" es va publicar una de les seves cartes el dia 24 de setembre de 1932, en la qual Williams criticava a les autoritats de la ciutat de Sheffield per construir un Ajuntament clàssic en pedra en un moment en el qual hi havia un índex d'atur molt elevat, ja que què d'aquesta manera no explotaven la indústria de la qual depenia el futur de la ciutat. Sheffield "podria haver tingut una construcció tota d'acer per poder demostrar al màxim la varietat i adaptació de les seves pròpies manufactures. Quin contrast entre aquesta idea i la realització real! Com a edifici, l'Ajuntament podria pertànyer a qualsevol altra ciutat. Dona poques pistes sobre les indústries de Sheffield. És una reminiscència d'una edat de pedra, totalment contrària a l'esperit amb el qual Sheffield ha d'actuar o morir". Encara que Williams no arriba a condemnar realment l'arquitectura de l'Ajuntament de Sheffield (l'edifici és de fet un elegant projecte neoclàssic de Vicent Harris) comentaris d'aquest tipus reforcen la seva talla com a home del Segle XX, un Home Modern: mirant cap el futur i impacient amb la tradició i el sentiment. I com a tal ha estat inclòs dins la interpretació de la Gran Bretanya heroica dels anys trenta, la qual te especialment interès en la supremacia de l'avantguarda i el creixement del moviment Modern. La realitat podria no ser tan simple (la qual cosa no intenta suggerir que la reputació d'Owen Williams com a arquitecte modern i constructor amb formigó armat necessiti en absolut ésser empètitida; en realitat encara podria fer-se més gran). Però Williams no era un arquitecte convencional d'avantguarda. Li agradava escriure al *Times* sobre arquitectura, enginyeria, construcció de carreteres, economia de la indústria de la construcció, finances locals o qualsevol altre

tema que se li ocorregués al moment. El que és interessant és que les seves cartes van ser publicades; després de tot era Sir Owen Williams, que va rebre el títol de Sir a l'edat de trenta-quatre anys gràcies als seus èxits a l'Exposició de l'Imperi Britànic. Va ser, en molts aspectes, un home oficial, amb amics influents i moltes cordes que tocar; era un home al que s'havia d'escoltar, les seves opinions tenien força. Williams era un membre de l'Arts Club, club lleugerament conservador, on es trobava amb arquitectes, però amb la seva obra va ofendre, en un cert sentit, al RIBA i a l'arquitectura oficial. Era un destorb i una amenaça, però no exactament un membre de l'oposició de l'avantguarda arquitectònica, si és que hem d'acceptar la polarització tradicional de l'arquitectura britànica dels anys 30 entre "tradicionalistes" i "moderns". De fet, la realitat era molt més complexa, i les divisions estilístiques, socials i tècniques dins l'arquitectura entre les dues Guerres Mundials eren molt més intricades i subtils. Owen Williams no era del tot considerat com un membre del Moviment Modern. Per suposat, estava profundament influenciat per les avançades construccions de formigó que es feien al continent i als Estats Units, però no es trobava identificat amb les idees teòriques de Le Corbusier o altres líders. Era un home que s'havia fet a si mateix, no un utòpic distanciat còmodament de la realitat. Estava interessat en construir, no en transformar la societat a través d'una Arquitectura Nova. Va rebutjar dues vegades formar part del grup MARS, ja que tenia poc en comú socialment, políticament i fins i tot arquitectònicament amb aquells homes joves (ell era una mica més gran que els components del grup) i es sentia tan incòmode amb la teorització abstracta social i arquitectònica com amb detalls arquitectònics decoratius inadequats a les construccions utilitàries. No tenia temps per xerrar. Williams construïa i construïa molt (molt més que uns hivernacles,

4 DP

habitatges mínims i construccions al zoo que són el corpus del Moviment Modern britànic). Potser és per això que els supervivents del Moviment Modern dels anys 30, parlen sobre Owen Williams amb cert desdeny, i la raó per la qual als anys 50 alguns dels seus primers admiradors l'atacaren quan es va obrir l'autopista M1. Estaven gelosos de la seves oportunitats i èxits? o potser només eren tant conscients del seus estatus com a arquitectes, com a artistes, com els passava als tradicionalistes que varen atacar brutalment el projecte de Williams pel Dorchester com el treball d'un simple enginyer? L'esnobisme -social i professional- és una part de la història de l'arquitectura tan important com l'impacte dels nous materials i altres factors més tangibles. En termes de la crítica internacional, l'estatus de Williams com a innovador és dubtós, però no hi ha dubte de que a la Gran Bretanya la seu prestigi és enorme. Ningú més als anys 30 utilitzava tant formigó armat i vidre o amb tanta imaginació. Edificis com la fàbrica Boots o el Daily Express són excepcionals per a la seva època. En un moment en el qual alguns dels arquitectes més moderns feien que l'obra de fàbrica simulés plafons de formigó armat de poca secció, Williams utilitzava formigó en grans quantitats i amb solucions atrevides. Per suposat, des del seu aprenentatge i primers anys com a enginyer consultor, havia adquirit gran experiència en construccions industrials de formigó. Això, combinat amb la reputació per la seva feina a Wembley, va permetre a Williams guanyar la confiança d'industrials i homes de negocis, quelcom que els més joves arquitectes Moderns, malgrat totes les seves teories i projectes, no varen aconseguir als anys 30. Malgrat la seva producció durant aquells deu fèrtils i excepcionals anys després de que l'any 1929 es va produir el trencament amb els arquitectes tradicionals, i en els quals Williams va actuar tant com a arquitecte com

a enginyer, en molts aspectes Williams no encaixa fàcilment dins del context arquitectònic del segle XX. Se'l podria explicar millor dintre de la tradició de l'enginyeria Victoriana. Té més en comú amb Telford, Stephenson i Brunel que amb Lubetkin o Wells Coates. Abordava tipus nous d'edificis i problemes pràctics d'una manera imaginativa i pragmàtica. Encara que era un enginyer preparat, les seves habilitats semblen haver estat tant intuïtives com de purament teòriques. No es pot parlar massa les idees i teories de Williams ja que, quan es tractava d'edificis reals, Williams solucionava els problemes d'una manera empírica. Com els constructors dels primers ferrocarrils, Owen Williams era un individualista arrogant, ambiciós i segur d'ell mateix, que seguia el seu propi camí. Irònicament, Williams, com a enginyer aferrissadament pragmàtic, sembla tenir més en comú amb individualistes tradicionals com Lutyens, Scott i Blomfield que amb els joves adherits al Moviment Modern; essencialment parlava el mateix llenguatge que els Eduardians. Williams també es diferencia dels arquitectes del Moviment Modern per com utilitzava el seu formigó estimat. Més que desitjar que el material fos pla, i sense pes aparent, objectiu d'un estil abstracte i mecanicista, Williams sembla haver-se recreat en el pes i la massa del material. Això no vol dir que exagerés: s'enorgullia de ser econòmic -aquesta es una de les raons per les quals aconseguia els encàrrecs- però les seves estructures d'alguna manera emfatitzen la solidesa i pesantor escultural del formigó. No hi ha cap dubte del material en el qual estan construïts els seus edificis. En els seus edificis ens trobem sovint també amb una deliberada i poc elegant brutalitat, una brutalitat de forma que va atraure als "Nous Brutalistes" dels 50. Era una arquitectura en formigó radical i sense concessions, i a més funcional. El ritme implacable de les grans aletes de formigó sortint als costats de l'Empire Pool és

segurament una les imatges més impressionants dels edificis construïts als anys 30. I als anys 50, els hangars colossals de Williams pel BOAC al nou aeroport de Londres, amb les massives bigues en voladís demostren que Williams era un Brutalista més real que conscient, ja que les formes dinàmiques i poderoses d'aquestes estructures de formigó responien a consideracions directes i funcionals. Williams també estava interessat en la textura i l'acabat del formigó. Va experimentar amb diferents tipus de revestiments, des dels plafons de terrazo permanents al Dorchester fins utilitzar teules de masonite i inclús vidre. També era molt conscient de les limitacions de les estructures de formigó armat. L'escrit de Williams sobre "La Filosofia de l'arc de maçoneria" demostra el seu interès en formes d'arc estables i durables. Ell sabia que les carcasses d'acer tenen una vida limitada. Afortunadament, alguna vegada va poder construir estructures de formigó en massa, on destaca el pont de Wansford, i aquestes eren particularment impressionants i nobles. Potser com a resultat de la seva primera experiència, Williams sembla haver gaudit sobretot del procés de construcció. Abans de que un treball hagués acabat, ell ja estava pensant els problemes que plantejava el següent. Un es pregunta si Williams desitjava projectar edificis més permanents que les construccions essencialment efímeres i utilitàries per les que utilitzava formigó armat. Li hagués agradat poder fer una catedral amb grans voltes de formigó en massa, del tipus de les que feien els romans? Curiosament, Williams mantenia el principi de Pugin sobre l'honestitat de la construcció, i li semblava que el formigó armat i altres materials nous eren adients només pels edificis utilitaris. És important reconèixer que no s'oposava a l'ornament ni fins i tot a la decoració com a tal, excepte quan era inadequada. Era inadequada en les fàbriques de medicaments i no ho era tant en la prestigiosa seu d'un diari nacional al centre

de Londres. L'ornamentació no era un crim. Un dels grans amics de Williams, era al cap i a la fi, Oliver Bernard, el decorador d'arquitectura britànic més gran d'aquell moment, el creador de l'espectacular entrada il·luminada Art Decó de l'Hotel Strand Palace. Va ser Bernard qui va enviar al seu ajudant, J.M.(ara Sir James) Richards a Williams per treballar al Dorchester. J.G.Links ha explicat com ambdós homes van col·laborar en la seva educació arquitectònica cap a l'any 1939: "Em varen explicar com els enginyers havien suplantat els arquitectes, si bé aquests podrien ser necessaris per fer l'ornamentació posterior. Em varen portar a Beeston on, a la fàbrica de Boots, vaig veure com els terres s'alçaven sense suport aparent i a l'edifici del *Daily Express* al Carrer Fleet on vaig aprendre com els alçats surten naturalment del plànol. Però em preguntava si edificis com aquests poden ser bonics. Em varen dir que inevitablement havien de ser bonics. Perquè un arbre és bonic? Perquè les arrels, el tronc, branques i branquillons són precisament al lloc on un enginyer els hagués posat, si se li hagués demanat dissenyar l'estructura més barata i efectiva com a suport de fulles, precisament serien on hi són. Havien començat a construir el Dorchester i volien mostrar a la meua família com l'Hotel Cumberland podria ser construït sense l'acer que anava a ocupar un terç de la seva superfície. Per suposat, els Salmons i els Glucksteins no varen escoltar però deixaren a Williams construir el garatge. I jo els vaig presentar Alan Sainsbury que tenia un magatzem construït que va aconseguir certa fama. Com això no necessitava decoració, Oliver es va quedar fora de joc...." De tota manera, és possible que Williams conegués les seves limitacions. No és una tragèdia que només projectés edificis utilitaris, perquè era el que millor sabia fer. És important no exagerar els talents de Williams; eren considerables però tenien una aplicació concreta. Les seves limitacions es varen fer

5 DP

evidents en la lamentable història de l'hotel de Dorchester. La construcció i els plànols eren magnífics, la idea d'un revestiment permanent de plafons de terratzo molt pràctica, però és dubtós si la idea de Williams per les habitacions públiques com espais blancs i nus hagués estat un èxit. Un hotel és més que una fàbrica; la seva funció es donar confiança i distreure. Williams, malgrat la seva brillantor com a enginyer, no era la persona adient per a fer tota la feina, la qual exigia interiors confortables i amb estil. La tragèdia va ser que els seus clients el varen tractar malament. Una col·laboració des del començament amb Curtis Green, per exemple, o millor encara amb Bernard pels interiors hauria produït un edifici molt més coherent. Williams, encara que ho trobés molest, podria haver-ho sabut ja que va col·laborar amb arquitectes durant els anys 20 amb èxit, i la contribució de Maxwell Ayrton als seus ponts de formigó en quant a forma i detall, no pot ser oblidada. El fet és que Sir Owen Williams no podria haver projectat un edifici com l'Ajuntament de Sheffield. D'acord amb una visió moralista de l'arquitectura, el disseny de Vicent Harris es fals, ja que hi ha gran quantitat d'acer darrera la pedra, però és un èxit a molts nivells. A través de la seva formalitat i gravetat, mitjançant la seva reinterpretació de la tradició, a la seva comprensible, i jeràrquica organització de l'espai interior, mitjançant el seu ús de la decoració i del simbolisme, funciona de la manera més efectiva com a edifici públic i encara és objecte d'orgull cívic. És un edifici dissenyat per durar. Williams no podria haver aconseguit això. Més tard, als anys 60, la Gran Bretanya produí edificis cívics que semblaven utilitaris, com a manifest de la disponibilitat de l'acer i del formigó. Però aquests edificis no són estimats, no han tingut èxit com a edificis públics. I hom espera que no durin gaire. Suggestir que Williams tenia limitacions no significa menysprear allò que va aconseguir.

La fàbrica Boots i l'Ajuntament de Sheffield poden coexistir; cadascun té el seu paper, son necessàriament i afortunadament diferents. Williams era magnífic en el seu cap, però aquest ha de ser clarament definit. Pel que fa a l'ús dels materials, a l'organització de l'espai i a l'economia de construcció, les famoses fàbriques modernes de Wallis, Gilbert & Partners són molt inferiors, per exemple, a la fàbrica Boots. En general són criticades perquè les seves vistoses façanes no reflecteixen les estructures utilitàries de formigó armat que hi ha al darrera. Però les fàbriques que es situen a la Carretera Gran Oest i l'Avinguda Oest, per raons comercials, necessiten façanes animades, cosa que aquestes encara fan. Les fàbriques de Boots es troben en un lloc comparativament remot; no juguen un paper públic. La fàbrica Hoover és vulgar, mentres que la fàbrica Boots és extrovertida, ambdues són millors que quelcom merament prosaic. Per tal de definir l'arquitectura Owen Williams tradicionalment s'enfronta el Daily Express amb el Daily Telegraph, situat una mica més amunt del carrer Fleet. Comparat amb l'emboïllat de vidre i vitrolita negra de Williams, la vistosa façana tipus egipci de Tommy Tait realment sembla exagerada i pomposa. Però una altra comparació pot ser més útil. Williams no va dissenyar una biblioteca. La Biblioteca de la Universitat de Cambridge, construïda entre 1930 i 1934, és contemporània al seu millor treball i representa un tipus d'arquitectura a la qual ell i els seus admiradors havien girat l'esquena. L'edifici va ser dissenyat per Sir Giles Scott, qui, junt amb els enginyers Rendel, Palmer & Tritton, va projectar el nou pont de Waterloo -malgrat l'oferta terriblement agressiva i contrària a l'ètica professional d'Owen Williams per fer-ho ell-. L'assessor de Scott per la biblioteca va ser Oscar Faber, un enginyer que, com Williams, tenia gran experiència amb estructures de formigó armat. De tota manera, l'estructura de formigó de Faber no era explícita, era

modelada per l'arquitecte i coberta amb un enrajolat decoratiu. A part del seu estil completament contemporani, la decoració interior i l'eficàcia funcional, el que impressiona d'aquesta biblioteca avui en dia és el grau de conservació, ja que sembla pràcticament nova. Això no es pot dir de molts dels edificis d'Owen Williams. Les seves construccions de formigó en massa, com era de preveure, són les que millor s'han conservat i el formigó dels altres edificis també s'ha conservat bé, especialment si el comparem amb els revestiments perillosament primers d'alguns dels treballs tant celebrats dels pioners del Moviment Modern. La fàbrica Boots, després de ser rehabilitada, encara és sorprenent. Però, malgrat la cura que Williams tenia amb els experiments amb revestiments i acabats, la major part dels seus treballs tenen, avui en dia, un aspecte una mica trist. Malgrat tota la fe que Williams tenia en el formigó, fins i tot per usar-lo per taules d'oficina i vaixells, no és un material per a resistir bé el clima britànic, si no es protegeix bé. Encara que va ser rotundament criticat per les seves afirmacions al llibre *Modernismus*, Sir Reginald Blomfield tenia raó quan deia, l'any 1934, que el formigó, "al contrari que els maons i la pedra, es torna cada any més lleig. A les ciutats, la seva superfície aviat es torna intolerable. Si és llisa, l'efecte és greixós, si no és llisa, resulta indescriptiblement fastigosa. Utilitzat a gran escala, en mig del camp on la pluja i el vent el colpegin o on el mar el banyi, aquests fets podrien no ser importants, però a escala d'els edificis domèstics, i a qualsevol edifici de les ciutats, el formigó com a material de construcció és inferior als maons i a la pedra, i especialment als maons". Williams, que va revestir alguns dels seus edificis amb maons, podria haver contestat que l'acabat extern no importava tant en edificis industrials o comercials perquè no eren edificis que haguessin de durar molt; al Dorchester, va adoptar l'acabat, molt millor, de plafons de

terratzo. L'Hotel Dorchester es cita sovint com a exemple de la natura reaccionària de la Gran Bretanya contemporània, perquè, aparentment, l'opinió tímida i tradicional va triomfar enfront un enginyer valent. De tota manera, només el fet que a Williams se li encarregués el treball diu molt a favor de la Gran Bretanya. És inconcebible que l'any 1929 s'encarregués el projecte d'un hotel de luxe al centre d'una ciutat important a un enginyer, en lloc d'encarregar-ho a un arquitecte; possiblement no hagués passat en un altre país, certament no a França, Alemanya o als Estats Units. La veritat que els anys 1930, la Gran Bretanya era peculiarment oberta i moderna mentalment. La gent va donar la benvinguda al món de la velocitat, del vol i de la innovació. Era un moment estrany aleshores, en el qual la nova tecnologia estava a l'abast i es demanava un nou tipus d'edifici, tot això ajudat per un gir positiu de l'economia. Williams es va aprofitar de tot això, i de la incapacitat dels arquitectes del moment, en general, per adaptar-se als nous materials i als edificis industrials, encara que hem de recordar que els anomenats arquitectes tradicionals varen demostrar ser perfectament capaços de dissenyar formes noves sense precedents, Scott dissenyà la central elèctrica de Battersea i la cabina de telèfon, Holden les noves estacions subterrànies i Blomfield les torres d'alta tensió. A més a més de trobar-se al lloc adient en el moment adient, Williams pertanyia a la generació que havia de ser completament innovadora i moderna. És difícil apreciar fins a quin punt varen ser revolucionaris els canvis experimentats per algú nascut l'any 1890. Com a producte de l'últim moment del món Victorià, Williams va ser testimoni de l'aparició del cotxe amb motor, els avions, la ràdio i el cinema, tot abans de que tingués trenta anys. Totes aquestes invencions transformaren la visió de la seva generació: el progrés semblava il·limitat, el canvi inevitable i tot era possible.

També va ser testimoni del sacrifici de masses de la Primera Guerra Mundial conduïda pels estats de les nacions modernes, però no havent estat mai a les trinxeres, no va sentir la profunda desil·lusió i cinisme que varen patir molts dels de la seva generació que varen sobreviure al front Occidental. Com a resultat, Williams era absolutament optimista. Reflectia una fe alegre, irracional i acrítica en el progrés dels anys 20 i 30, fins a un extrem que sembla "naif", sinó irresponsable, des del punt de vista d'una perspectiva moderna més assenyada o si més no, més desil·lusionada. Williams creia en l'experimentació; la tecnologia havia de tenir les respostes, de manera que va projectar habitatges de formigó i fins i tot cases de formigó prefabricades, les quals, ara ho sabem sobradament, no han pogut resoldre de forma satisfactòria els problemes humans de sempre. L'entusiasme inqüestionable de Williams pels cotxes amb motor i per altres invents ara podria semblar una mica vulgar, una mica filisteu, però ell compartia aquest tret amb la seva generació i els seus propis edificis es trobaven sense cap dubte entre els més impressionants i més assenyats experiments del seu temps. Després de la Primera Guerra Mundial, les coses varen canviar. Les circumstàncies que varen permetre triomfar a Williams enfront dels seus contemporanis arquitectes es varen modificar. Aparegué una nova generació d'arquitectes joves i ben preparats els quals inspirats pel Moviment Modern, estaven ansiosos d'experimentar amb construccions de formigó armat. Donat que enginyers com Samuel i Arup van col·laborar amb ell, les seves obres van tenir èxit. Williams es va retirar com a enginyer consultor i constructor de carreteres; probablement va ser intel·ligent. Malauradament, el principal edifici de Londres del que es va encarregar als anys 50, i en el qual va col·laborar amb arquitectes, el Daily Mirror, va ser un fracàs. L'estructura interior és hàbil però no es pot

veure. El tractament exterior és vulgar. La darrera part de la carrera de Williams va ser, de tota manera, redimida pels grans hangars del BOAC a Heathrow (edificis d'una escala i dinamisme que demostren que no havia perdut la seva manera de fer) i també pel seu treball a la M1. Aquestes construccions no varen agradar a tothom. Encara que són construccions perfectament econòmiques, els ponts de Williams tenen un monumentalisme sòlid que va ofendre als crítics, que volien elegància i lïvidesa. Però aquest no havia estat mai l'estil de Williams. Pot ser, al dissenyar les primeres autopistes de la Gran Bretanya, Williams estava dissenyant conscientment amb l'esperit dels primers enginyers del ferrocarril als quals agradava construir estructures tan monumentals com pràctiques. Sir Owen Williams destaca dels arquitectes britànics del Moviment Modern per la seva falta d'hipocresia i pel seu coneixement assenyat i pràctic de la construcció. Es trobava dintre de la tradició dels enginyers de ferrocarril si bé que, al contrari de Brunel per exemple, a les seves formes els faltava la disciplina civilitzadora del classicisme o de cap altre sistema estètic; això és fruit de la trista diferència existent entre l'enginyeria i context cultural dels anys 1830 comparada amb els 1930. Williams era també notable dins la confusa escena arquitectònica del seu temps per les dimensions, franquesa i independència del seu treball. La majoria dels seus edificis es poden situar entre la millor i més significant arquitectura britànica d'aquest segle. Amb una carrera professional que començà amb la fàbrica de la Gramophone Company a Hayes a Middlesex i acabà amb una intersecció "scalextric" de carreteres, i que inclou el disseny d'avions i d'hangars per les primeres línies aèries de jets, Sir Owen Williams personifica l'optimisme tecnològic, la vessant experimental del Segle XX. Per suposat, aquest no és el retrat complet però, sense cap dubte, es pot dir que Williams va ser una figura heroica.

