

Calidad de proyecto y tiempo de elaboración (a007)

Una difícil ecuación para el diseño contemporáneo

Eduardo Castells*

El trabajo toma su principal referencia de dinámicas recientes verificadas en el proceso proyectual de diseño, especialmente en el área de diseño de equipamientos urbanos y arquitectura. De todas maneras, se trabaja con la hipótesis de que particularidades de método no impiden que ciertos fenómenos que caracterizan la práctica de la proyectación contemporánea afectan a todas las áreas del diseño por igual: Pasan por la disminución progresiva y constante del tiempo atribuido a la elaboración de proyectos, en contraposición a un aumento también constante de requerimientos y exigencias de programa. Además de derivaciones no deseables de la ya casi total informatización del proceso proyectual, se cuestiona que para atender la problemática del hábitat sólo se siga la lógica de abordajes gerenciales derivados de los modernos conceptos de administración, a través de los cuales se transmiten exigencias de mercado para que los proyectos se ajusten a conceptos vigentes en sistemas para la calidad de procesos y productos.

El tema se aborda a partir de hacer una revisión de los diferentes momentos del proceso proyectual, centrandose en aquellos que implican en *actos creativos*. Siguiendo diferentes autores, se divide la etapa del proceso creativo en *aprehensión, preparación, iluminación, verificación y comunicación*, siendo que las fases de preparación e incubación raramente se manifiestan de manera separada, y ambas demandan fuertes inversiones de tiempo de elaboración. Desde que la velocidad del cerebro humano para procesar información es mucho menor que la disponible hoy en la más simple computadora, se consolida una fractura contradictoria entre la demanda de calidad pretendida por los nuevos modelos de gestión de proceso, y la real calidad posible de alcanzar en las alternativas de respuesta que el cerebro puede ofrecer, en tiempos determinados, durante los procesos mentales de idea-ción, no sustituibles por una computadora.

* Arquitecto UNLP. Prof. de Design Gráfico. Universidad Federal de Santa Catarina / Brasil.

Una sonrisa para Leonel (a008)

Caso: Triva 2005

Eduardo Hipogrosso* y Oscar Aguirre**

Objetivos:

Cumplir con las expectativas de un padre por alcanzar el sueño de Leonel de tener una bicicleta. Leonel debido a una malformación congénita nació sin sus brazos, superando a sus doce años todas las barreras físicas y culturales, estando integrado al ámbito social y escolar.

Cumplir con las expectativas de la Fundación Teletón Uruguay de contar en un tiempo limitado de tres meses (setiembre a diciembre 2005) y para un evento televisivo de difusión pública y nacional, con la sorpresa para Leonel aprovechando la capacidad productiva instalada de la empresa Motociclo S.A.

Aprovechar la realización del proyecto en la Escuela de Diseño como actividad extracurricular de integración de áreas del conocimiento (Diseño Industrial, Diseño Gráfico, Diseño de Modas, Animación y Tecnologías Digitales y Audiovisual), logrando la participación de estudiantes y docentes en un proyecto definido por requisitos propios del desempeño profesional. Instrumentar un registro y documentación audiovisual de todas las etapas para respaldarlo como proyecto de referencia en la Escuela.

Desarrollo:

El proyecto Triva transitó las siguientes etapas:

- Presentación del proyecto al equipo docente.
- Selección de participantes docentes.
- Requisitos de entrada para el proyecto.
- Elaboración del *briefing* general de diseño.
- Cronograma general del proyecto.
- Selección del equipo de estudiantes.
- Integración al proceso de diseño de Fundación Teletón Uruguay, Motociclo S.A., Leonel y su familia.
- Identidad visual del producto y presentación pública.

Brief de diseño

Para la orientación proyectual se comenzó definiendo el producto como un "vehículo de tres ruedas a tracción humana de operación manos libres con iguales o mayores prestaciones que bicicletas convencionales, apta para uso en condiciones suburbanas".

Los aspectos relevantes del *brief* fueron:

- Usuario e interfase: Deberán considerarse las características especiales del usuario, sus preferencias, y la interfase adecuada para cada función. Leonel, de doce años, nacido sin brazos, tiene gran capacidad de adaptación y utilizará el producto desde su edad actual hasta su crecimiento completo. Posee motricidad y flexibilidad superiores a lo normal en piernas, hombros, cuello y torso. En pies, dedos de los pies y boca, alcanza niveles de motricidad fina.
- Comunicación: Se procurará identificar preferencias personales del usuario, al tiempo que el producto estará inscripto dentro de los parámetros de diseño integrador o *design for all*. Se estudiará en productos de referencia, las variables en características visuales y de prestaciones que definen los grupos de mercado en este rubro. La imagen del producto deberá desarrollarse acorde a las características de edad y grupo de pertenencia que desee el usuario.
- Configuración básica: Se determina como punto de partida viable, una configuración de tres ruedas con dos ruedas directrices delante y una rueda motriz detrás. La estabilidad podrá complementarse con el ajuste dinámico de la postura durante la marcha (inclinación del torso en curvas y frenado). En cuanto a controles, un sistema de dirección activado dorsalmente (según la inclinación del cuerpo), y un sistema de frenado de

igual activación y/o mediante contrapedal. Estas propuestas de configuración y sistemas generales reúnen las condiciones de pre-factibilidad necesarias para el proyecto en los términos de plazo y recursos disponibles, mientras que permiten la generación de variantes de diseño por el equipo de estudiantes.

- Espectro de utilización: El espectro es amplio, debiendo contemplarse los usos recreativo y práctico que mejor atiendan las necesidades y expectativas conocidas y/o probables del usuario, para paseo en solitario y grupo, uso compartido del producto, hacer mandados, desplazarse y transportar pequeñas cargas, etc.

- Instancias de uso: Considerar la puesta en marcha (colocar en posición y orden de marcha), acceso, ajuste de posición y mandos, visibilidad desde y hacia el vehículo, arranque, manejo a baja velocidad, cambio de dirección y superación de obstáculos, manejo a velocidades media y alta, cambios de dirección, frenado, maniobras evasivas combinadas y de emergencia, confort de marcha, subidas y bajadas con vehículo cargado o descargado y remolque del vehículo.

- Instancias de no uso: Considerar estacionamiento y almacenaje en interiores y exteriores, transporte del vehículo, reparaciones, ajustes, mantenimiento y limpieza.

- Contexto: Se considera como modelo del terreno de uso habitual el que rodea su vivienda en un radio de aproximadamente 5 km (15 minutos - 20 km/h), siendo sus características y obstáculos frecuentes: cordones, pendientes, charcos y eventuales parches de barro y arena, pozos y grietas, vehículos estacionados, en movimiento y en maniobra de salida / entrada a viviendas.

- Seguridad: Garantizar estabilidad en todo el rango de velocidades, en maniobras normales y de emergencia, asegurando la integridad estructural y funcional de componentes de riesgo: Ruedas, rodamientos, chasis, frenos y dirección. Reducir al máximo los factores de riesgo de daño al usuario en caso de accidente y permitir una correcta visibilidad del vehículo en el tránsito de día y noche, y una posición de manejo que garantice la visibilidad del usuario durante la conducción.

- Tecnología y recursos: Se contará con los recursos productivos y de taller de Motociclo S.A. y Laboratorios de Diseño de ORT. Un representante de la empresa Motociclo S.A. brindará asesoramiento durante el proyecto sobre tecnologías disponibles y factibilidad de realización de las propuestas. Los Laboratorios de Diseño ORT permitirán la construcción de modelos de control a escala y tamaño natural, con materiales alternativos a los de producción.

- Documentación técnica: Planos y especificaciones completas serán entregadas a Motociclo S.A. para la construcción de un modelo operativo - prototipo para verificación y validación de la propuesta.

El 3 y 4 de diciembre de 2005 en la Maratón Televisiva Teletón fue entregado a Leonel el vehículo Triva por el ciclista y medallista olímpico Milton Wynnants, cumpliendo el sueño de Leonel. El sueño cumplido no pudo ser sorpresa ya que el tiempo disponible supuso la incorporación de Leonel al equipo de Diseño para la evaluación de los modelos y su entrenamiento en el manejo, para que en la noche de su presentación pudiera

deleitarnos con su habilidad adquirida en pocos días y dedicarnos su mejor sonrisa, siendo ese pequeño gesto para los integrantes del Equipo de Diseño el mejor premio nunca antes recibido.



Se agradecen los aportes para la redacción del caso del D. Ind. Daniel Domínguez y el D. Ind. Gabriel Crosa.

*Universidad Ort Uruguay.

** Universidad Ort Uruguay

Cine y moda (a009)

La permanencia de los viejos arquetipos

Eugenia Guevara* y Florencia Mangini**

Cada temporada se pone de manifiesto (ya sea en la presentación de las colecciones de los diseñadores más prestigiosos del mundo o en la estética y las ideas expuestas en el trabajo de estilistas y fotógrafos), que aún permanecen, que reinan y son retomados, revisados, revisados y recordados, los estilos de aquellos actores y actrices del cine que se impusieron como arquetipos o modelos.

Vemos multiplicarse en producciones de moda publicadas en las revistas más importantes del mundo a nuevas Marylins, Marlenes, Gretas, Annas Karinas, Hepburns por partida doble (Audrey y Katherine) y Brigittes, junto a nuevos Brandos o Deans. Lo mismo sucede en la publicidad de moda, en los desfiles y en las mismas, siempre renovadas, colecciones que regresan una y otra vez al pasado para encontrar su inspiración en estos iconos. “El cine surte inagotablemente de datos y sugerencias a creadores franceses, británicos, japoneses e italianos. Sus retrospectivas miradas invitan al balance del pasado más cercano”, decía Geoffrey Beene, diseñador americano que fue el primero de su país en presentar su colección en Europa (citado en Marta Belluscio, *Vestir a las estrellas*, 2001)

Sin embargo, no se puede dejar de considerar que la principal fuente de inspiración del cine ha sido y es, la realidad. “Si bien la película lleva dentro de sí la moda,