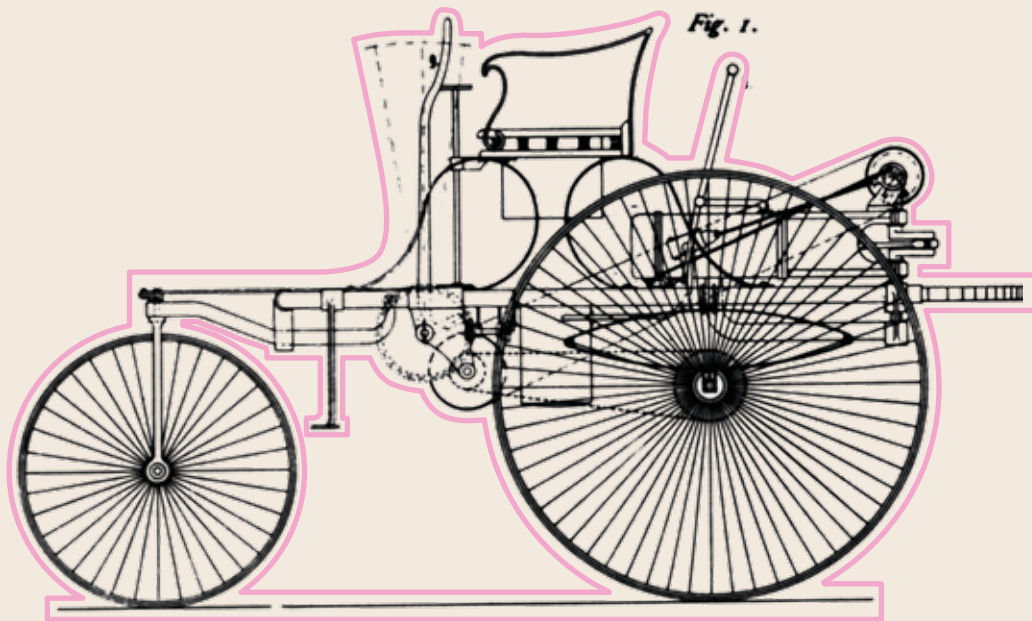


20
22



FUN FOR

LA INDUSTRIALIZACIÓN

Una era de creación de productos que originaron
nuevos conceptos, conductas y oportunidades

DESARROLLO FUNCIÓN Y FORMA

Resumen.

Se data el inicio y evolución de la bicicleta al siglo XVIII, donde se atribuye a la sociedad un estilo diferente de transporte, esto se debió a las necesidades propias que los llevaban a la experimentación y modificación acorde a lo que se requería, entregando a la sociedad un diseño con más desarrollo, ergonomía, usabilidad y eficacia.

Introducción: La incorporación del velocípedo en el siglo XIX se presenta debido a la demanda de una ya creciente sociedad industrial, la cual ha generado la necesidad de experimentar con diferentes objetos que permitieran desarrollar nuevas opciones para que el individuo se desligue del transporte en masa.

Desarrollo e historia: Una de las primeras suposiciones de la invención de la bicicleta, se basa en el Códice Atlántico, la cual alberga algunos ejemplares, aparentemente realizados por Leonardo Davinci, el cual data del renacimiento. Puede afirmarse cuando el conde Mede de Sivrac arriba los jardines del palacio real de París, en un aparato que se componía por dos ruedas y un pedazo de madera, lo que



la integró a la aristocracia de la sociedad, donde la utilizaron de una manera más superflua y de entretenimiento, más allá de la necesidad de transporte a razón de que su sistema no cumplía con su función, luego de algunos

años en 1817 se patenta por Karl F Drais un modelo que cuenta con dirección el cual se impulsaba con los pies, este artefacto se volvió popular en la época, generando instrucción y competencia con el manejo de este. (Torrent & Marín, 2005) En 1855 Ernest Michaux, se encontraba reparando su Draisiana y diseña un sistema de apoyo pies, que le atribuye un sistema de reposo, fijo a la rueda posterior, luego, esto le hizo pensar en llevar esto a la rueda anterior uniéndose con el piñón de la rueda, se crean los pedales; El nuevo aparato se llamó, Michaudiana. A mitad de los 80 se empieza a usar el término de "Bicicleta" con la aplicación de la cadena por el industrial John Kemp Starley considerada esta la versión moderna de este aparato. A mediados de 1890 se dio un estallido de la producción en serie, lo cual benefició a la bicicleta en relación al precio, dando accesibilidad a la clase obrera, donde la sociedad tuvo que adaptar su entorno a razón de la alta demanda.

Relación Función - Forma:

a través del nivel de desarrollo de la sociedad, se contempla la configuración de productos industriales en una época determinada, es donde se satisface la necesidad del usuario con las funciones del objeto. Se hablará de qué predomina según sus características, configuración práctico-funcional, o simbólico-funcional, al hablar de la

bicicleta se podría mencionar que tiene principalmente funciones prácticas, ya que su uso satisface necesidades físicas, analicemos la versión Penny farthing donde: La proporción de esta bicicleta era de una pequeña rueda delantera y una gran rueda sagüera las cuales estaban determinadas por el hecho de que los pedales impulsaban unidos directamente al cubo de la rueda anterior, esta rueda debía ser necesariamente grande para convertir la fuerza transmitida de los pedales en una velocidad suficiente para que el ciclista pudiera mantener el equilibrio. (Heskett, 1985, pág. 41) Se evidencia para esta época la carencia de aspectos ergonómicos los cuales no permitían la practicidad de su función final, esta, fue evolucionando con el tiempo para determinar su versión estable del que fue hito John Kemp Starley con el modelo "de seguridad". Los aspectos más destacados de esta bicicleta eran el bastidor en



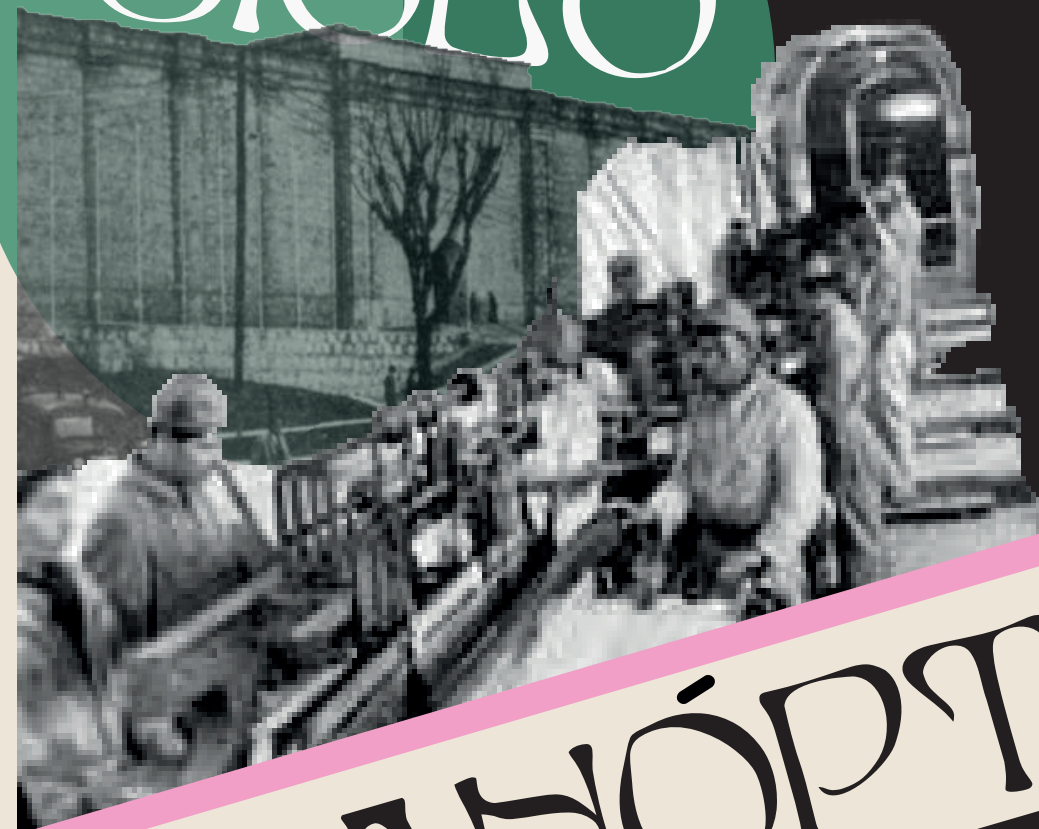
forma de rombo, que le daba gran fuerza y rigidez, la cadena que transmitía la fuerza motriz a la rueda posterior, y la dirección incorporada en la rueda anterior por medio de horquillas curvadas hacia adelante. (Heskett, 1985) Luego de esto, su reconocimiento dio lugar a más adaptaciones, de esta manera se demuestra que, a comparación del automóvil, mantiene una simplicidad conceptual a lo largo de los años, puesto que los factores que acompañan este producto no han determinado otras necesidades que demanden la modificación de su diseño, como dice Eskild Tjalve, el contexto y la vida de un producto, supone una serie de requerimientos o factores, que influyen los criterios que se formulan para su diseño, su estructura será escogida luego de determinar el desarrollo de su función; Al contrario de lo planteado por Tjalve, (2015) donde argumenta que las propiedades del material tienen un mayor peso al determinar la

forma del objeto, no es tangible en la bicicleta, dado que su forma desde sus inicios ha determinado la evolución de materiales para su desarrollo, como por ejemplo al inicio las ruedas se fabricaban a partir de ruedas de madera, o su estructura base, como su marco y sillín, fabricados en palo o troncos que con el paso del tiempo los materiales tuvieron que adaptarse a la forma – función del artefacto, en este caso el neumático. (pág. 96) **Conclusión:** Es así cómo se logra entender la práctica funcionalidad que con sus avances beneficio el desarrollo del velocípedo, a pesar de sus incorporaciones a través del tiempo la simplicidad fue una de las características que se mantuvo, no se vio influenciado en la implementación de factores decorativos, estos no atribuían a una mejor usabilidad y hace que sea un éxito por su combinación con la eficacia y mecánica. (Navarro, RUI WAMBA, & FERNÁNDEZ, 2010)

KARLA MORENO



SIGLO



¿Qué pasa con los presos?

XIX

PANÓPTICO

EL ARTE TODO LO TRANSFORMA, LA CARCEL EN UN MUSEO Y UN PRESO EN ARTESANO.

La restauración social se debe hacer desde cada sector social del País, todos contribuimos a la mejora de la industria nacional.