

INDICE

Editorial 1

Actualidad 2 - 3

- *Megalópolis. La ansiada ciudad de Coppola.*
- *Inaugurada la Terminal Marítima de Yokohama*

Artículos / Local 4 - 7

- *Premio Ciudad, Urbanismo y Ecología 6ª Edición - Año 2001*

Artículos / Internacional 8 - 11

- *Hypersuburbia. Urbanismo en los Países Bajos*

Actualidad 12

- Congresos y exposiciones
- Cursos y Seminarios
- Premios y Concursos
- Publicaciones
- Otros

EDITA

Agrupación Vasco Navarra de Arquitectos Urbanistas

Información: Alda. Mazarredo, 69-71, 1º,
48009-BILBAO

Tel.: (94) 423 16 36/Fax: (94) 4238329

Redacción: J. Salazar, J. R. Basterra,
V. Honorato, C. Mata.

EDITORIAL

X CONGRESO IBEROAMERICANO DE URBANISMO

Entre los días 15 y 18 del pasado mes de octubre se ha celebrado en Zaragoza el X Congreso Iberoamericano de Urbanismo, organizado por la Asociación Española de Técnicos Urbanistas, el Gobierno de Aragón y el Ayuntamiento de Zaragoza.

Al margen del acto de apertura celebrado el día 15, las tres jornadas dedicadas a los trabajos específicos propios del Congreso, se organizaron de acuerdo al formato habitual utilizado en anteriores convocatorias, esto es, conferencias plenarias y talleres.

Las conferencias plenarias del primer día trataron sobre "el territorio", las del segundo sobre las "infraestructuras" y las del último día se refirieron a "la ciudad". Los tres talleres, desarrollados de forma paralela durante las jornadas, versaron sobre idénticos contenidos: Territorio, Infraestructuras y Ciudad.

De modo complementario, los congresistas tuvieron ocasión de asistir a distintas actividades, entre las que cabe destacar la visita guiada a las obras de la Estación Intermodal de Zaragoza-Delicias.

Por otra parte, y al objeto de aproximar a las ciudades aragonesas al debate urbanístico, se organizaron cuatro exposiciones simultáneas a la celebración del Congreso: "Premio de Arquitectura Contemporánea de la Unión Europea. Premio Mies van der Rohe 2001" (Zaragoza), "IV Premio Europeo de Urbanismo" (Teruel y Huesca), "La Ciudad Hispanoamericana. EL Sueño de un Orden" (Zaragoza) y "Panel de Experiencias Iberoamericanas" (Zaragoza).

El arquitecto urbanista D. Damián Quero Castanys cuya extensa y sobresaliente trayectoria profesional y docente, aparece realizada por la obtención del Premio Nacional de Urbanismo en 1986, pronunció la primera sesión plenaria del Congreso, titulada: "CONTINUIDAD Y RUPTURA: PAISAJE NATURAL Y FIGURA COSMOPOLITA DEL TERRITORIO". Dado el indudable interés de ésta y otras ponencias presentadas, se reproducirá su contenido en próximos Boletines.

Victor Honorato

MEGALÓPOLIS. LA ANSIADA CIUDAD DE COPPOLA

Artículo redactado por Fernando Belzunce. www.elcorreodigital.com/cine/datos/especiales/coppola.htm

El prestigioso cineasta norteamericano planea su despedida de la dirección a través de una tortuosa película de carácter político que muestra la lucha de un arquitecto por construir una ciudad utópica. El director Francis Ford Coppola, recientemente galardonado en el Zinemaldia de San Sebastian en reconocimiento a su personalísima trayectoria cinematográfica, quiere poner un punto y final a su propia filmografía con una película, **'Megalópolis'**, que intentará en 2003 -año de su estreno- romper los moldes de la gran pantalla.

Para conseguir esa ruptura, el oscarizado realizador de **'El Padrino'** filmará una obra que, según sus propias palabras, será "más complicada aún que **'Apocalipse Now'**", la desgarradora película cuyo costoso rodaje casi acabó con su carrera profesional. **'Megalópolis'**, el ansiado epílogo, narrará -con un acento filosófico que marca un contenido denso y complejo- la lucha de un arquitecto por levantar una ciudad ideal para la humanidad. Con ello, el director de la bella **'Drácula'** y de la descarada **'Rebeldes'** anticipa que la historia que no le deja descansar desde hace 10 años - tiempo que lleva trabajando en el guión- no será reclamo de multitudes.



Dibujo de Mauro Borrelli para "Megalópolis"



Imagen de "Metrópolis", de Fritz Lang

• Obra política

"Megalópolis" es una película eminentemente política que se basa en una premisa: ¿quién no piensa en una utopía? Mi sensación es que si podemos demostrar que es posible será deseable y quiero jugar con eso", afirma el cineasta.

Coppola, inesperado seguidor de los pensadores utópicos, aquella generación de filósofos que, como Thomas Moro, ocuparon parte de su tiempo en imaginar -e incluso tratar de implantar- sociedades ideales, plantea en su obra una particular visión de la modernidad. En ella los arquitectos juegan un gran papel como constructores de un innovador hogar colectivo sobre el que se debe sustentar la sociedad.

El eje de la historia gira alrededor de la clásica confrontación entre la tradición y la modernidad. La tradición, representada por un alcalde, que trata de defender los valores clásicos y los patrones estéticos de la ciudad; la modernidad, escenificada por un arquitecto que apuesta por construir edificios con un nuevo compuesto plástico de aspecto inusual.

La redacción de una historia semejante ha supuesto la transparencia del autor de **'La ley de la calle'**, que despliega la tesis de que la sociedad futura se asentará más en su creciente carácter urbano, como eje de las migraciones, que en el rural. Un pensamiento que ha escrito con muy buena letra parte de los capítulos más interesantes de la historia del cine.

MEGALÓPOLIS. LA ANSIADA CIUDAD DE COPPOLA

Artículo redactado por Susana Tobarro. www.elcorreodigital.com/cine/datos/especiales/ciudades.htm

• Las ciudades en el cine

El cine ha recogido a lo largo de su historia el desarrollo de las ciudades e incluso nos ha mostrado una imagen de cómo podrían ser las grandes urbes del futuro. Una visión, en la mayor parte de los casos pesimista, que nos presenta la metrópoli como un espacio caótico y sobrecargado. Nadie ha sabido mostrar mejor que los cineastas la realidad urbana. En ocasiones, utilizando la ciudad como telón de fondo de sus películas o incluso otorgándole el protagonismo de la propia obra.

La primera piedra la puso Fritz Lang con '**Metrópolis**', que describe el modo de vida en una gran ciudad y que inspiró a otros cineastas a la hora de ambientar sus filmes, como es el caso de Ridley Scott con '**Blade Runner**', de George Lucas con '**Star Wars**', o de Steven Spielberg con '**Inteligencia Artificial**'. Coppola se une a la larga lista con el proyecto de su película '**Megalópolis**', en la que nos presenta una ciudad ideal y con la que, en principio, se despedirá del cine como director.

La idea de construir una urbe utópica no es exclusiva del cine. A lo largo del último siglo no son pocos los urbanistas que han tratado de diseñar un entorno modélico para las personas. Tal sería el caso de Soria, que concebía la ciudad como una línea recta para facilitar la comunicación, en una idea que definió como '*Ciudad Lineal*'. O de Howard, con su prototipo de '*Ciudad Jardín*', donde pretendía unir lo positivo de la urbe con lo positivo del campo. En resumen, lo que todos estos 'urbanistas utópicos' perseguían era alcanzar un equilibrio entre el desarrollo de la población y su entorno.



INAUGURADA LA TERMINAL MARITIMA DE YOKOHAMA

*Los rutilantes estadios construidos en Corea y en Japón para acoger el Mundial de Fútbol 2002 palidecen frente a la terminal internacional de pasajeros del puerto de Yokohama, terminada a tiempo para facilitar la comunicación entre ambos países durante la competición deportiva. Sus autores, **Alejandro Zaera y Farshid Moussavi**, ganaron el concurso para su construcción en 1995, en una multitudinaria convocatoria internacional cuyo resultado sorprendió a todos.*

Conocido entonces por su labor como crítico y como profesor en la Architectural Association londinense, Zaera ha sabido manejarse con admirable habilidad en ese mundo que desconocía de políticos, gestores y grandes ingenierías. Antes necesitó entender, como él mismo dijo, que la japonesa es una sociedad de consenso más que de contrato, donde es preferible discutir antes que adoptar decisiones drásticas.

Entre el fallo del concurso y el comienzo de las obras transcurrieron cuatro interminables años en los que, con la colaboración de los ingenieros del Structural Design Group, el proyecto se revisó minuciosamente, modificando su planteamiento estructural para hacerlo más verosímil. A pesar de esas alteraciones, la colosal infraestructura que se adentra 420 metros en las aguas del puerto no traiciona su seductora imagen original. La obra ya ejecutada muestra el mismo paisaje artificial de formas sinuosas que el proyecto ganador del concurso, un paisaje animado ahora por el flujo incesante de pasajeros e integrado ya en el sistema de espacios públicos de la ciudad.

DONOSTIA CAMINA: PASOS DE UNA ESTRATEGIA. Proyectos y Propuestas para el peatón.

PREMIO CIUDAD, URBANISMO Y ECOLOGÍA 2001

El documento: "DONOSTIA CAMINA, PASOS DE UNA ESTRATEGIA", del que se ha extraído el presente artículo, ha sido galardonado con el premio Memorial "M. Angels Jiménez" de Seguridad Vial, otorgado por el Ayuntamiento de Barcelona.

- **La maduración de un cambio a favor del peatón.**

En la última década Donostia se ha caracterizado por la aplicación de una serie de políticas innovadoras en el campo del tráfico y la movilidad, convirtiéndose en una referencia para otras ciudades que pretenden afrontar la contradicción entre el uso masivo del automóvil y la calidad de vida urbana.

La reforma de la ordenación circulatoria, la mejora de la calidad del transporte colectivo, la creación de aparcamientos de residentes para liberar el espacio público, el inicio de medidas favorables al uso de la bicicleta y, sobre todo, la nueva consideración del peatón en el sistema de transporte urbano y en la habitabilidad de la ciudad han sido los ejes de esas nuevas políticas de movilidad que hoy están dando ya sus primeros frutos.

El origen de este proceso se remonta a la redacción del PGOU de 1995. La propuesta del Plan incluía entre sus novedades la promoción de los medios de transporte alternativos al automóvil y, en particular, la creación de una red de itinerarios para peatones y ciclistas. Por primera vez se consideraba que la marcha a pie y la bicicleta deberían tener su propia red de vías e intersecciones, tal y como ocurre con la red viaria para los vehículos motorizados.

HITOS DEL PROCESO DE REFORMA DEL TRÁFICO Y DE LA MEJORA PEATONAL DE LA CIUDAD

- **1992.** Inicio de la reforma de la circulación en el centro urbano para reducir el impacto de los vehículos y posibilitar el inicio de las actuaciones peatonales y de transporte colectivo.
- **1993.** Implantación de carriles-bus en las calles Urbietta; Easo y Sancho el Sabio.
- **1994.** Creación de los primeros tramos del eje peatonal Bilbao-Boulevard.
- **1995.** Introducción de los primeros autobuses de piso bajo. Carriles-bici en Valentín Olano y Zurriola.
- **1996.** Inicio del eje peatonal en la calle Loiola.
- **1997.** Arranque de la reforma del tráfico de Gros, tratamiento peatonal y de tráfico calmado de San Francisco / Padre Larroca.
- **1998.** Eje peatonal del nuevo barrio de Benta Berri. Conexión ciclista entre el río y Anoeta.
- **1999.** Operación de reforma y peatonalización parcial del Boulevard. Centro peatonal de Larracho. Conexión ciclista Ondarreta-Universidad.
Nuevo vial Amara-Ibaeta destinado a reducir la presión del tráfico sobre el centro urbano.
Nuevo vial Martutene-Garbera para estructurar las relaciones entre barrios periféricos.
- **2000.** Nuevo puente sobre el Urumea para completar la reforma de la circulación. Carriles-bus en Avenida de Madrid y vías para bicicletas en los puentes de María Cristina y Mundaiz.
Peatonalización de la calle San Marcial.

DONOSTIA CAMINA: PASOS DE UNA ESTRATEGIA. Proyectos y Propuestas para el peatón.

PREMIO CIUDAD, URBANISMO Y ECOLOGÍA 2001

- **Proyectos y propuestas para los próximos años**

La estrategia que se propone procura atacar los inconvenientes que hoy se encuentra un ciudadano o un visitante de san Sebastián si desea desplazarse andando, mediante la aplicación de instrumentos propios para cada una de las escalas y ámbitos de intervención siguientes:



A. LA RED GENERAL DE ITINERARIOS PEATONALES.

Esta red, definida inicialmente en el PGOU, es la que garantiza la conectividad general de los distintos barrios entre sí y con el centro urbano. Se trata de mejorar las condiciones de circulación peatonal a través de diversas medidas adaptadas a cada tramo del espacio público.

B. LAS REDES PEATONALES.

Se superponen a la red de itinerarios peatonales de la ciudad para facilitar los flujos de viandantes internos a los diferentes barrios. El objetivo es que cada barrio esté dotado de un espacio libre de vehículos, bien conectado con las áreas residenciales y con las demás zonas de actividad local.

C. LAS ÁREAS DE AMORTIGUACIÓN DEL TRÁFICO O DE PREFERENCIA PEATONAL.

Intervenciones sobre áreas particulares de la ciudad destinadas a mejorar localmente las condiciones de habitabilidad y de estancia y circulación peatonal. A través de la regulación del espacio público, se exige un cambio en el comportamiento de los conductores, que han de reducir su velocidad para compatibilizar el paso de los vehículos con otras intervenciones de la calle: áreas 30, travesías y áreas de coexistencia de tráfico.

D. LAS ACTUACIONES DE DETALLE EN TODA LA CIUDAD.

No se trata de restringir las mejoras del espacio peatonal a aquellos tramos incluidos en la red de itinerarios peatonales general o de barrio, sino de difundir la sensibilidad y el punto de vista del peatón, de su comodidad y seguridad, en todas las obras y proyectos de urbanización y reforma de la ciudad.



Arriba: Imagen del eje Boulevard-Bilbao

Abajo: Cruces peatonales sobre "lomos" que evitan que los peatones cambien de nivel.

DONOSTIA CAMINA: PASOS DE UNA ESTRATEGIA. Proyectos y Propuestas para el peatón.

PREMIO CIUDAD, URBANISMO Y ECOLOGÍA 2001

E. ATENCIÓN A LAS NECESIDADES DE DESPLAZAMIENTO AUTÓNOMO DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD.

Mediante la redacción de un Plan de Accesibilidad para la ciudad, que atienda y establezca las prioridades para la supresión de barreras para personas con discapacidad en el espacio público, así como la supresión de paneles publicitarios y de otros elementos que obstaculizan el paso de la vía pública.

F. MEJORA DEL TRATAMIENTO DEL PEATÓN EN LA INFORMACIÓN URBANA, LA GESTIÓN Y LA NORMATIVA.

Mediante un nuevo sistema de información peatonal en las calles destinado a turistas y visitantes, la revisión de las normativas que pudieran penalizar las mejoras peatonales planteadas y el estudio de una nueva configuración del área de movilidad para dedicar esfuerzos suficientes a la estrategia peatonal.



La entrega del Premio tuvo lugar el pasado 10 de Octubre en la sede de la Fundación BBVA, en Bilbao.

Arriba: El acto de entrega estuvo presidido por M^a Victoria Morrás, Decana del COAVN, Juan Cruz Nieves, Diputado Foral de Urbanismo de Bizkaia, y Victor Honorato en representación de la AVNAU.

Abajo: Acudieron a recoger el Premio, Alfonso Sanz y Odón Elorza, Alcalde de San Sebastián, en el centro de la imagen, del que hicieron entrega Victor Honorato y Juan Cruz Nieves.

HYPERSUBURBIA

ARTÍCULO PUBLICADO EN LA REVISTA "QUADERNS". Nº 228. Autor: Hans Ibelings

*Los conceptos de la ciudad y de lo urbano en los Países Bajos no son coincidentes. Como ha señalado **Rem Koolhaas**, este país se halla en la situación paradójica de ser uno de los más densamente poblados, con más de 450 habitantes por kilómetro cuadrado, y tener simultáneamente una densidad extremadamente baja en sus áreas urbanizadas. La densidad suburbana se extiende por todas partes a excepción de las reducidas áreas de los centros históricos o de fenómenos metropolitanos ocasionales como los distritos financieros y los nodos de infraestructuras.*



Maqueta de las actuaciones previstas en el suburbio de Ypenburg (La Haya)

No hay una sola ciudad holandesa que tenga más de un millón de habitantes. La metrópolis se produce en cierto modo sólo a un nivel conceptual. Es el caso del **Randstad**, el área del oeste del país que comprende las cuatro importantes ciudades de Amsterdam, La Haya, Rotterdam y Utrecht, y para la que la denominación **Metrópolis del Delta** está empezando a adquirir popularidad en los círculos burocráticos. También es el caso del paisaje urbanizado de la provincia **North Brabant**, con las ciudades de Breda, Tilburg, 's-Hertogenbosch y Eindhoven, además de un elevado número de poblaciones superdesarrolladas como centros. Administrativa y geográficamente, e incluso hasta cierto punto culturalmente, estas supuestas megaciudades están compuestas por elementos autónomos.

El omnipresente suburbio holandés tiene poco o nada que ver con la extensión suburbana de Estados Unidos o de cualquier otro país en el último siglo. En los Países Bajos, el típico mar de casas unifamiliares está circunscrito, canalizado y configurado completamente de acuerdo con la tradición holandesa. El carácter suburbano es, en consecuencia, ambiguo. Dada la baja densidad y la estructura predominantemente monofuncional, gran parte del paisaje urbano puede ser definido como suburbano. Esta caracterización puede aplicarse tanto a las zonas residenciales como a las áreas o parques industriales, a las zonas comerciales de las afueras de la ciudad y al paisaje de las autopistas. No obstante, frente a esta realidad destaca la coherencia espacial y arquitectónica que enfatiza lo colectivo por encima de lo individual. Esta coherencia ha producido un suburbio con una forma abrumadoramente urbana que, sin embargo, nunca transmite una impresión urbana debido a la disolución homeopática de su masa -un desarrollo de baja altura atravesado por amplias calles, avenidas y canales urbanos.

En una de sus perspicaces columnas en Archis titulada "Nuestra falta de autopistas" (Archis 2000/3 pp.79-80), **Willem Jan Neutelings** hace una acertada descripción de este fenómeno: "El urbanismo holandés crea enclaves. Cada distrito constituye una zona autónoma cercada por un anillo de barreras de sonido y corredores verdes, con "vías de acceso" que discurren por su interior; una zona autónoma desprovista de cualquier traza de urbanidad. Cada enclave está fijado de arriba abajo, es accesible desde un único punto y es imposible en él cualquier desarrollo ulterior. El conjunto forma un sistema de fragmentos inertes que son incapaces de admitir cualquier dinámica en el tiempo."

HYPERSUBURBIA

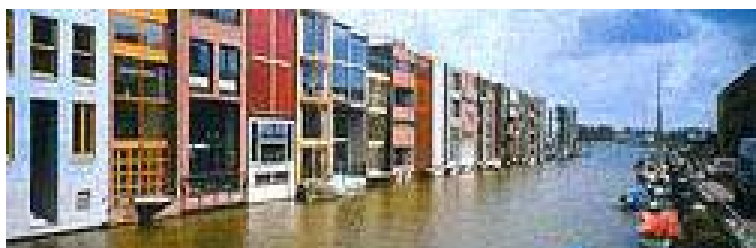
ARTÍCULO PUBLICADO EN LA REVISTA "QUADERNS". Nº 228. Autor: Hans Ibelings

Una causa fundamental de esta situación, la constituye la ausencia de una red de infraestructuras que pueda ser el origen de posteriores transformaciones y de una mayor condición urbana. Es propio de la tradición urbanística holandesa la idea de proyecto cerrado, de una vez para siempre. "Si uno viaja a través de Holanda después de una ausencia de algunos meses", escribe **Neutelings**, "se lleva la impresión de que ha sido tocada por una varita mágica. Como caídos del cielo, encontramos un bosque aquí, un distrito romántico allí, un reluciente parque industrial al final de la carretera. El urbanismo holandés se produce a rachas, y en enormes trozos; áreas enteras se transforman y fijan para siempre de un solo golpe, nunca es un proceso expansivo." Aunque todo el mundo está de acuerdo en que es imposible determinar de antemano la apariencia final de un proyecto extenso, con un periodo de desarrollo y realización que se prolonga varias décadas, estos proyectos siguen casi siempre la misma vieja estrategia y, una y otra vez, niegan la posibilidad de crecimiento y cambio en el tiempo, la posibilidad de lo no planificado o no planificable. La justificación económica para utilizar hasta el último centímetro del territorio edificable, junto con la enorme escala de los proyectos, desarrollados antes por el gobierno y actualmente por el mercado (80.000 viviendas anuales para una población de 16 millones), da pocas oportunidades a la verdadera espontaneidad y como máximo permite la ilusión o simulación de esa espontaneidad.

El urbanista **Frits Palmboom**, responsable, entre otros, del nuevo suburbio de *Ypenburg* cerca de La Haya está convencido de que "hay pocos campos de actuación del urbanismo que sean tratados con tanto desdén por urbanistas y críticos como la vida suburbana". En lugar de "pocos" tendría que decir "ninguno", pues la gran mayoría de los urbanistas no siente ninguna simpatía hacia el extenso terreno intermedio entre lo urbano y la naturaleza, esos dos extremos que no existen de forma pura en los Países Bajos. A pesar de que hay pocos arquitectos que se puedan permitir rechazar los encargos de proyectos suburbanos, y de que prácticamente todo el mundo acaba por edificar en esas áreas, el resultado de esta actitud es que el suburbio se acepta como un fenómeno inevitable, como un fuerte aguacero, algo de lo que lamentarse, pero sobre lo que nadie puede hacer nada y en lo que nadie está interesado. La naturaleza no existe en el paisaje artificial que constituyen los Países Bajos, y, por tanto, la única salida al suburbio es la gran ciudad. Los esfuerzos heroicos y excepcionales para desarrollar un crecimiento típicamente urbano mediante el incremento de la densidad, el aprovechamiento intensivo del terreno, la mixticidad de usos, la complejidad programática y de actividades, atraen casi toda la atención (mediática).

Esta atención es justificada y comprensible, puesto que en este campo es en el que se pueden encontrar los proyectos más interesantes. Ahora bien, el resultado es un cuadro distorsionado de la realidad que, en los Países Bajos -como **Adriaan Geuze** de **West 8** hizo notar recientemente en un debate- se define siempre a partir del término medio. La principal razón de esta situación es la presencia, en comparación con otros países europeos, de una clase media arrolladoramente amplia que es también, en términos de ingresos, excepcionalmente homogénea. Las investigaciones han mostrado repetidamente que un 80% de los holandeses ven la casa con jardín como una ambición alcanzable. Desde el momento en que es este el ideal de la clase media, los arquitectos y urbanistas pueden satisfacer su pasión por lo urbano si lo desean, pero es absolutamente fundamental que lleguen a un mejor entendimiento con los suburbios. Que dejen de verlos como fenómenos molestos que obstaculizan lo verdaderamente urbano, y en lugar de ello, los contemplen como un reto ante el cual son necesarias nuevas soluciones creativas.

Tal es el sentido de la acción 800.000 viviendas que West 8 llevó a cabo en 1995 en el NAI. Parece evidente que esta acción suponía una respuesta crítica a la situación de extrema ocupación del territorio en Holanda y al programa Vinex del gobierno, que preveía a su vez la construcción de 800.000 nuevas viviendas en los próximos 10 años.



HYPERSUBURBIA

ARTÍCULO PUBLICADO EN LA REVISTA "QUADERNS". Nº 228. Entrevista a Adriaan Geuze



Adriaan Geuze: *“Esta cantidad prevista por el programa Vinex para los próximos diez años es extraordinaria si se tiene en cuenta que la población de los Países Bajos es de dieciséis millones. Ese ritmo de crecimiento, de todos modos, es el que se ha venido produciendo desde 1948, entre cincuenta y ochenta mil nuevas viviendas cada año, aunque no de una manera explícita como ahora. El Vinex no es más que la continuación consciente de este fenómeno. Nuestra intención, en este contexto, era plantear un debate sobre las repercusiones de ese crecimiento más que discutir sobre la exactitud de las cifras, las cuales, a partir de cierto nivel, parecen perder el significado. La protesta iba a consistir en la instalación de una maqueta a escala 1/300 de las 800.000 casas en el patio central del parlamento, las casas ocupando hasta el último metro de su superficie. Desgraciadamente, disponíamos tan sólo cuatro o cinco horas para montar y desmontar la instalación, lo que resultaba materialmente imposible. Surgió entonces la posibilidad de realizar la instalación en el NAI. La sala de exposiciones principal estaba ocupada y acabamos montando la instalación en la galería exterior. Treinta estudiantes estuvieron trabajando en ello un día completo, de las nueve de la mañana a las cinco de la tarde. Acudió la prensa y la televisión a observar aquel mar de casas. Desmontamos la instalación en cuestión de dos horas. Fue una manera interesante de mostrar lo que significan los números del programa Vinex.*

Otra parte de la exposición consistió en una investigación fotográfica. Escogimos sesenta barrios suburbanos del Raanstad, al oeste de Holanda, y tomamos fotos de algunos elementos que se repetían en todos los barrios: las barreras de sonido, el centro comercial, el pabellón polideportivo, una calle cualquiera y, así, hasta siete temas. Se trataba de sesenta lugares distintos horriblemente anodinos y con una similitud desconcertante. (...)

La exposición formó parte de un debate crítico promovido al menos por una quincena de eventos diferentes. Pero para los políticos, que ignoran las repercusiones que puede ocasionar ese crecimiento monofuncional que provoca que la ciudad deje de ser ciudad, el programa Vinex es un éxito. Sin embargo en Estados Unidos, por ejemplo, se ha dado el fenómeno que amenaza con afectar a los Países Bajos: Los Angeles y Chicago son ciudades muertas, totalmente anónimas, esclavizadas por el coche, sin tiendas, sin instituciones, sin cultura, y en veinte años serán muy impopulares, nadie querrá seguir viviendo allí. No obstante, será imposible transformarlas porque han sido proyectadas para ser como son. La estructura de los edificios no es adaptable y las casas son demasiado pequeñas. Las viviendas de los siglos XVII, XVIII y XIX funcionan todavía hoy gracias a la flexibilidad de la estructura de los espacios, a la altura de los techos, a la iluminación natural. Las casas suburbanas no son, en cambio, flexibles en absoluto. (...)

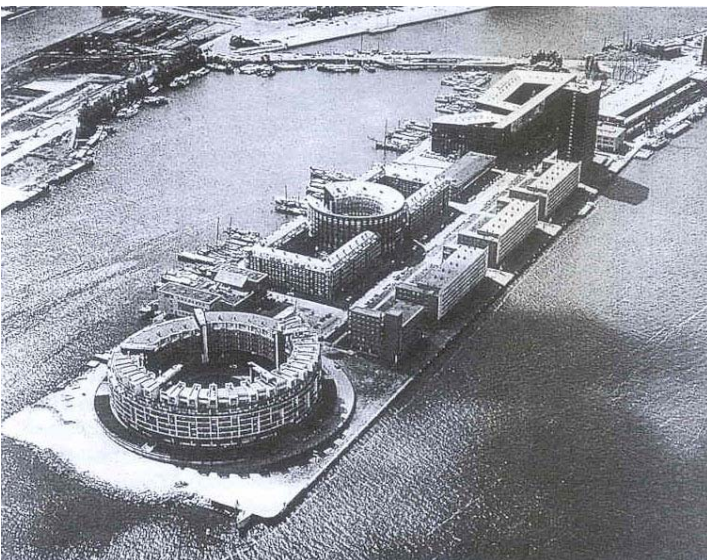
No obstante, en la actualidad hay una serie de intervenciones a una escala importante que están promoviendo una ciudad más compleja y densa. Es el caso de Borneo Sporenburg en Amsterdam o Kop van Zuid en Rotterdam. Estos proyectos forman parte de una serie reducida de excepciones al programa Vinex. Son zonas con un programa de densidad elevada situadas en las riberas de ríos o en contextos muy concretos como el frente marítimo de La Haya o la estación central de Utrecht. Constituyen propuestas válidas para un nuevo paisaje urbano. No es este, sin embargo, el caso de la mayoría de los proyectos del resto de Holanda, donde se programan densidades monofuncionales de 30 o 40 casas por hectárea. (...)

HYPERSUBURBIA

ARTÍCULO PUBLICADO EN LA REVISTA "QUADERNS". Nº 228. Entrevista a Adriaan Geuze

El gobierno holandés elabora una legislación que promueve la vivienda unifamiliar en hilera construida sobre terrenos naturales recuperados. También resulta lo más fácil: se llena un polder existente con dos metros de arena y se empieza a construir. Esto implica la destrucción del paisaje. En cualquier otro país de Europa, las autoridades impedirían esa destrucción del territorio, pero en los Países Bajos, la industria de la construcción es el principal motor de la economía, al igual que la industria bélica lo es en Estados Unidos. El producto resultante es ese monótono programa suburbano, extraordinariamente barato, eficiente y viable que ocupa la totalidad del territorio. Los arquitectos, pese a ser autónomos, participan también de este círculo vicioso, como una especie de burocracia profesional. Dada la estructura de la producción resulta inviable hacer un proyecto para una única casa. Se proyectan, así, un centenar de casas repetidas en hilera, porque de acuerdo con los contratos que se están manejando es la única forma de que resulten mínimamente rentables para los despachos.

Una política social no puede limitarse a cubrir las necesidades de la mayoría, sino que debe tener en cuenta todos los estratos sociales. Los promotores deben atender a una mayor diversidad. Por supuesto que existe, relacionada con este tema, una creciente preocupación por la ciudad, el concepto de ciudad mixta, con tiendas, escuelas, plazas, y no sólo coches. Estas cuestiones han empezado a plantearse a partir de los debates iniciados en 1995."



En el ángulo superior izquierdo: imagen de la exposición 800.000 viviendas.

En esta página: maqueta y fotografía aérea de los muelles Borneo-Sporenburg, en Amsterdam. Proyecto de West 8.

◆ CONGRESOS Y EXPOSICIONES

- Congreso EuskalHiria. Una Estrategia Territorial para el Siglo XXI. Palacio Euskalduna de Bilbao, 25-26 Noviembre 2002. Organiza: Gobierno Vasco y Fundación Metrópoli. Matrícula: 30 €. Información: www.learningfromcities.com Tfno: 944243997.

- Jornadas "Barakaldo, Renovación Urbana" Teatro Barakaldo, Bizkaia, 28-29 Noviembre 2002. Organiza: Ayto de Barakaldo, Bilbao Ría 2000 y Eretza S.A. Información: www.guiabizkaia.com/Eretza

- Exposición Jean Nouvel. Madrid, hasta el 9 Diciembre 2002. Jean Nouvel es el responsable de la ampliación en curso del Museo Nacional Centro de Arte Reina Sofía. El MNCARS quiere difundir la obra de este importante creador, que ha mantenido siempre una postura militante respecto a la arquitectura y a la ciudad. Información: <http://museoreinasofia.mcu.es/>

- I Jornada Técnica: Modelos Sociales y Metrópolis Europeas en el Siglo XXI. Barcelona, 12 de diciembre de 2002. Organiza: Associació Pla Estratègic Metropolità de Barcelona. Inscripción: 125 €. Información: Tel. 93-318 70 51 / 93-318 71 24 Fax: 93-317 48 35 E-mail: plaestrategic@bcn2000.es

◆ CURSOS Y SEMINARIOS

- Master de Urbanismo. Equilibrio Territorial y Desarrollo Sostenible. Organiza: Universidad SEK de Segovia. Campus de Santa Cruz de la Real de Segovia. Inicio: Octubre de 2002. Duración: 12 meses con un total de 60 horas lectivas. Información: Tfno: 921412410 / Fax: 921445593 E-mail: usek.urbanismo@sekmail.com usek@usek.es <http://www.usek.es>

- Master en Medio Ambiente y Arquitectura Bioclimática. ETSA de Madrid. Inicio: 3/01/03 Precio: 5400 €. Información: Tfno: 913366514 / Fax: 913366560 E-mail: mayab@aq.upm.es <http://www.mayab.com>

- Curso "Paisaje y Arquitectura Industrial del País Vasco: un recorrido por el legado material de nuestro pasado". Bilbao, miércoles del 5 de Marzo al 28 de Mayo de 2003. Organiza: Instituto de Estudios de Ocio de la Universidad de Deusto. Información: Tfno: 944139075 / 944465584

- Curso "Jardines del mundo: una evocación del paraíso perdido". Bilbao, martes del 6 de Marzo al 5 de Junio de 2003. Organiza: Instituto de Estudios de Ocio de la Universidad de Deusto. Tfno: 944139075

◆ PREMIOS Y CONCURSOS

- Premios Europa Nostra Premio anual de la Unión Europea en el ámbito de la conservación y mejora del Patrimonio Cultural. Se convocan premios en las siguientes categorías:

- Restauración de Patrimonio Arquitectónico
- Conservación o mejora de un Paisaje Cultural
- Conservación o restauración de Patrimonio Artístico
- Conservación o mejora de un Yacimiento Arqueológico
- Estudio ejemplar para la conservación o mejora del Patrimonio Cultural

Fecha límite de presentación de solicitudes: 1 de Noviembre de 2002.

Premio a un ciudadano europeo o a un grupo en reconocimiento a la labor de conservación y mejora del Patrimonio Cultural Europeo. Información: Tfno: 917017115 / Fax: 917017219 E-mail: pcc.cultura@dgcc.mcu.es www.europanostra.org

- Plan de Remodelación del Casco Antiguo de la Ciudad de Nanjing.

Desean invitar a varios expertos extranjeros en la planificación urbana a participar en el foro internacional de consulta que van a celebrar del 27 al 29 de Octubre, con objeto de recabar opiniones especializadas.

El Buró correrá a cargo de los gastos de desplazamiento y estancia de los arquitectos extranjeros seleccionados a participar en este foro. Aquellos Estudios de Arquitectura interesados en participar en este foro deben enviar sus C.V. a la Oficina Económico y Comercial de España en Shanghai. Información: Tel : 00 86 21 62172620 Fax: 00 86 21 62677750 buzon.official@shanghai.ofcomes.mcx.es

- Comunidad Autónoma de Andalucía.

La Empresa Pública del Suelo de Andalucía (EPSA) convoca concurso para adjudicar los trabajos de ordenación del espacio denominado Ferial Almanjáyar en Granada (19 Ha.), y su transformación en zona residencial (1.000 viviendas aprox.). Se definirán usos, alineaciones y volúmenes, y se ordenarán los espacios libres incluidos en el área objeto de la convocatoria. Premios:

- Mejor propuesta de ordenación general: 18.000 euros.
- Mejor propuesta de ordenación de los espacios libres: 12.000 euros.
- Un accésit de ordenación de los espacios libres: 6.000 euros.

Cuota de inscripción: 60 Euros. Información: Tfno: 955/03.03.11. Presentación de las Ofertas: 18/11/02. BOE. 17/10/02 (Pag. 8530).

Email: rafaerrera@arquired.es <http://www.boe.es/boe/dias/2002-10-17/tiffs/B08530.tif>

◆ PUBLICACIONES

- Coming from the South. Autor: Eduard Bru Editorial ACTAR, Barcelona 2001. Eduard Bru, a través de sus propios proyectos y escritos busca el punto intermedio entre dos posturas que parecen irreconciliables, las de los que miran al tercer mundo y buscan soluciones comprometidas, y las de los que miran la arquitectura que se publica. Bru explora el territorio en el que ambos mundos se entremezclan, avanzando proyectos, edificios y programas de acción desde el análisis teórico y la respuesta práctica.

- Nuevos Espacios Urbanos

Autores: Jan Gehl y Lars Gemzøe Editorial Gustavo Gili. Precio: 50,00 Euros Este libro ofrece una visión del resurgir del interés por el espacio público y la vida urbana, al tiempo que proporciona una descripción detallada de estrategias y proyectos para espacios públicos de diversos lugares del mundo. Se analizan nueve ciudades cuyas estrategias ante el espacio público han sido notables: Barcelona, Lyon, Estrasburgo, Friburgo, Copenhague, Portland, Curitiba, Córdoba y Melbourne. Todos los proyectos se ilustran en detalle mediante abundante información gráfica y fotográfica.

- Al lado de

Límites, Bordes y fronteras

Autores: Conxita Balcells y Josepa Bru Editorial Gustavo Gili. Precio: 30,00 Euros Los límites irresueltos de la ciudad poscapitalista dan lugar a actuaciones en la ciudad y el paisaje contemporáneos donde el proyectista debe contar con conocimientos procedentes de otros campos. Este libro recopila proyectos cuyo denominador común es situarse en una condición de margen, de contigüidad con estructuras previas, con las que intenta establecer nexos y continuidades. Se analizan zonas límites, bordes y márgenes de la ciudad contemporánea, consigo misma y con la naturaleza, así como los límites entre el paisaje natural y lo colonizado.

◆ OTROS

- Asociación de Estudiantes y Jóvenes Arquitectos de los Países Mediterráneos.

ASYA-MED es una asociación creada durante la 8ª Asamblea General de la Unión Mediterránea de Arquitectos, UMAR, celebrada en Larnaca, Chipre, los días 18 y 19 de enero de 2002. Miembros: arquitectos menores de 35 años o estudiantes de arquitectura. Información: Arch. Ahmed M. Mamdouh (coordinador de ASY-MED) Tel.: 20.101662401 E-mail: asya_med@yahoo.com didoss@yahoo.com

A.V.N.A.U., Alda. Mazarredo, 69-71, 1º, 48009-BILBAO. Tfno.: (94) 423 16 36 (Srta. Ana) Fax: (94) 423 83 29