



COLEGIO OFICIAL  
DE ARQUITECTOS  
VASCO-NAVARRO

EUSKAL HERRIKO  
ARKITEKTOEN  
ELKARGO OFIZIALA

AGRUPACIÓN  
VASCO-NAVARRA  
DE ARQUITECTOS  
URBANISTAS

EUSKAL HERRIKO  
ARKITEKTO  
HIRIGILEEN  
ELKARTEA

## *M de Madrid*

### SUMARIO

#### noticias >

2,3

#### actualidad >

4,5

-Plan de Movilidad Sostenible  
de Vitoria-Gasteiz 2015

-"Buenas Noticias para el  
Urbanismo"

#### premios >

6,7,8,9

Premio europeo del espacio  
urbano 2008

#### artículo >

10,11

Ciudad-región: Deltametrópolis

#### agenda >

12

Os proponemos un viaje por los suburbios de Madrid para el mes de Octubre. Las nuevas actuaciones urbanas de la periferia de Madrid y todo el desarrollo urbanístico realizado en los últimos años requieren un análisis y bien merece una visita de cerca.

Madrid se ha esforzado para convertirse en una capital económica y cultural a escala internacional. Esta renovación se ha basado en inversiones en infraestructuras tales como la autopista anular M-30, la solución enterrada del arco sur de la M-30 convirtiendo en el túnel urbano más largo de Europa, la ampliación del aeropuerto con la nueva terminal T4 de Barajas o la recuperación y puesta en valor de la ribera del Manzanares como espacio público, proponiendo parques fluviales a lo largo del mismo. Por su parte, la fortaleza económica de las grandes compañías se hace explícita en la construcción de nuevas sedes empresariales, ya sea bajo la forma de ciudades autónomas que se levantan en los bordes urbanos o de rascacielos que se añaden al eje de la Castellana.

El Centro también está sufriendo un profundo proceso de renovación, actuaciones que potencian la recreación, el deporte y la movilidad de bajo impacto, como el Anillo verde ciclista o la Senda del Rey, con las que los nuevos ámbitos quedarán conectados. Los barrios más degradados del Sur, Vallecas, Carabanchel y Usera se han promocionado con la construcción de viviendas sociales de manos de arquitectos de renombre estatal e internacional. También se han llevado a cabo importantes proyectos arquitectónicos con programas culturales, ampliando los museos de Reina Sofía o del Prado, la construcción de los teatros del Canal y Valle-Inclán y la reconversión de las naves del Matadero en Centros de Creación Artística.

Las transformaciones modernas de la metrópoli Madrileña pueden entenderse como un proceso de superación de las constricciones espaciales que no opera paulatinamente sino en sucesivos saltos de organización y escala. El área metropolitana, supuso la superación de los límites de la ciudad tradicional, configurando un sistema de ciudad-región polinuclear. El territorio posmetropolitano, se organiza por tanto mediante un sistema urbano fractal en torno a grandes ejes de desarrollo suprarregional, basados en las líneas de transporte de metro y autovías. Estos ejes infraestructurales son vectores de colonización del territorio suburbano. Las nuevas ciudades nacen sin apenas infraestructuras básicas y en situación de completa dependencia de empleo y servicios del centro de Madrid. Es así, un sistema fractal dependiente, que se concibe, y que por tanto nace, con importantes desequilibrios funcionales,

Nuestro viaje recorrerá el Madrid suburbano visitando los últimos proyectos y transformaciones urbanas con el objetivo de vivenciar el "nuevo" Madrid.

En cuanto al contenido de este boletín, en este número haremos referencia al congreso que tuvo lugar en Barcelona "Buenas Noticias para el Urbanismo", rescatando las conclusiones realizadas por Vicente Guallart; expondremos los proyectos ganadores del Premio Europeo del espacio urbano 2008 otorgado por el CCCB de Barcelona, y analizaremos el caso de ciudad-región de Holanda denominada Deltametrópolis y el Plan de Movilidad para Vitoria-Gasteiz. ☆

## “¿Peajes urbanos para Bilbo, Donostia y Gasteiz?”

La respuesta, ahora, se inclina más por el no. Los ayuntamientos son categóricos en oponerse a una medida que consideran que sólo es aplicable a grandes ciudades como Londres y Nueva York, ya que nuestras capitales “no están en una situación crítica”. Los expertos tampoco lo ven claro por el momento y, en cualquier caso, lo contemplan dentro de un paquete de medidas que incluya un mejor transporte público y cambios significativos en el modelo de movilidad, así como un mejor transporte público, aparcamientos disuasorios, carriles rápidos para el transporte colectivo, o incentivar el uso compartido de vehículos.

artic. completo>

<http://urbanismopatasarriba.blogspot.com/2008/04>

## “La incineradora no aporta más contaminación que un vertedero”

Cristina Gutiérrez-Cañas, Doctora en ingeniería industrial especializada en química, señala que los vertederos distan mucho de ser inocuos y una incineradora bien controlada da solución a los problemas reales de tratamiento de residuos que tenemos. Los vertederos generan problemas no sólo de vuelo de plásticos, sino de insectos, roedores y demás. Una incineradora no tiene por qué tener efectos sobre la salud puesto que lo que emita va a ser controlado y tiene muy pocas cantidades contaminantes. Estamos hablando de un límite de 0,1 nanogramos equivalentes por metro cúbico de dioxinas. Además, se emite a altura, con lo cual se diluye y se transporta y, por tanto, su efecto sobre los alrededores debe ser mínimo.

artic. completo>

<http://www.deia.com/es/imprensa/2008/05/30/bizkaia>

## “Proyecto Puerta de Bilbao, regeneración de Lutzana”

En la primavera de 2009 dará comienzo en Lutzana Puerta Bilbao, el proyecto urbanístico de iniciativa privada de mayor envergadura de cuantos se desarrollarán en Euskadi próximamente. En ocho años el segundo ensanche de Barakaldo será realidad. Todo cuanto rodea la regeneración urbana del cinturón industrial de Sefanitro y Befesa se reviste de grandes cifras, empezando por el coste de la operación: 660 millones de euros. Además tendrá la segunda torre más alta de Euskadi. Las claves de este optimismo hay que buscarlas en el carácter mixto de la operación ya que 90.000 de los 250.000 metros cuadrados de la misma están destinados a usos terciarios: comercios, un hotel, residencias, centros asistenciales y sanitarios, instalaciones deportivas y de ocio y un parque empresarial integrado.

artic. completo>

<http://www.deia.com/es/imprensa/2008/07/11/bizkaia/herrialdeak>

## “Ecopuerto exterior para el Plan Estratégico de Pasaia”

'Ecopuerto' exterior de última generación como opción prioritaria para la dinamización de la actividad socio-económica de la comarca y la regeneración integral de la bahía de Pasaia, y evitar el estancamiento de la actividad del puerto; prestará servicios avanzados de logística mediante la potenciación de las infraestructuras y servicios portuarios. Asimismo, esta dársena exterior pondrá a disposición 80 HA de suelo. Además, la depuración de las aguas de la Bahía, y la recuperación del cauce en la desembocadura del río Oiartzun; así, permitiría la descontaminación de suelos, la eliminación de ruidos y vibraciones generados por la actividad en el interior, la disminución de emisiones de polvo y partículas e incrementar el recurso de las energías renovables.

artic. completo>

<http://www.deia.com/es/digital/sociedad/2008/07/17>

## “Lo que tú tiras, alguien lo quiere”

El colectivo de arquitectos Basurama organiza un 'safari' de reciclaje rmados con carritos de la compra, rastrearon portales y cubos de basura. En una de las naves del Matadero de Madrid crearán un rastrillo para animar a reciclar al vecindario con lo obtenido en la recolecta. “Tu basura no es basura. Lo que tú no necesitas, otros lo pueden querer”, es la llamada de Basurama para que los ciudadanos se lleven y depositen objetos. “Es como darle una oportunidad al objeto. Nos gustaría que esto tuviera una periodicidad y que la gente supiera lo que puede obtener a través de las redes vecinales”, argumentan. La web funciona como un catálogo donde los internautas pueden ver lo que está disponible y organizar el transporte. La iniciativa forma parte de Intermediae, laboratorio municipal que apoya los proyectos de artistas urbanos.

+ info>

[www.basurama.org](http://www.basurama.org)

## “Kilómetros de bidegorris para Araba”

Es la propuesta que el colectivo de ciclistas urbanos Gasteizko Biziklertxoak ha puesto sobre la mesa de las instituciones con el fin de trasladar al territorio lo que en Gasteiz ya es una realidad: los desplazamientos diarios sobre dos ruedas recorre el vasco navarro, que unirá el Camino de Santiago y la Rioja Alavesa. La propuesta abarca tres tipos de vías ciclistas. En primer lugar, bicarriles de recorrido medio que unan los municipios más grandes entre sí, facilitando los desplazamientos diarios. Un segundo entramado de bicarriles, enlaza los municipios con sus polígonos industriales y un tercer modelo de bidegorris de largo recorrido, unido al ocio y al turismo, siguiendo el itinerario del antiguo ferrocarril vasco-navarro.

artic. completo>

<http://www.deia.com/es/imprensa/2008/07/11/bizkaia/herrialdeak>

## “Alcantarillado o ciudad subterránea en Japón”

Probablemente Japón no tendrá problemas de alcantarillado o inundaciones por mucho tiempo. Pocas veces nos imaginamos lo que ocurre bajo nuestras ciudades. Más aún si esto tiene que ver con nuestros desechos. Sea cual sea lo que alguna vez hayamos pensado, difícilmente habrá sido algo como lo que oculta el subsuelo de Tokio Saitama, Japón. Con un impresionante sistema de captación y evacuación de aguas servidas lluvias e inundaciones, que recuerda por momentos a series de anime, dibujos animados o juegos de video, los japoneses se ubican a la cabeza en cuanto a megaobras de ingeniería subterránea urbana.

El proyecto G-Cans<sup>1</sup> es una estructura subterránea urbana para prevenir inundaciones durante lluvias intensas y tifones. Se empezó a construir el año 1992 y consiste en silos de concreto de 65 metros de altura y 32 metros de diámetro conectando 6.4 kms de túneles a 50 metros bajo la superficie. Asimismo, cuenta con un tanque acumulador de 25.4 metros de alto y un largo de 177 metros, con un ancho de 78m y 59 pilares macizos.

ver las impresionantes imágenes en>

<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2008/07/03/alcantarillado-de-japon-o-ciudad-subterranea/>

## “EUabierto.com, red social creativa sobre sostenibilidad urbana”

El objetivo de este proyecto en internet es crear una red internacional de personas y proyectos, caracterizados por una idea de la arquitectura y de la ciudad, alternativa a los modelos dominantes. La perspectiva es que poco a poco se consolide como una red de contacto entre aquellas personas que se mueven directamente (o no) para promover y producir otro tipo de arquitectura, otro tipo de ciudad, otro tipo de espacios públicos.

Esta abireta esta red a los estudiantes de diferentes escuelas, que puedan compartir trabajos y reflexiones; que los profesionales puedan contactar con otros profesionales que trabajan y desarrollan propuestas creativas en otras ciudades. En el caso de los profesionales nos interesa un representante por cada ciudad. Estos voluntarios se encargarán de promover las actividades y los proyectos más interesantes que se desarrollan en el entorno que "representan". Los interesados pueden escribir a esta dirección : euabierto@gmail.com.

+ info>

<http://www.euabierto.com>

## “Denuncian el deterioro de la costa vasca por la construcción urbanística e industrial”

Ecologistas en Acción ha denunciado "el deterioro" de la costa vasca debido a la "la construcción urbanística e industrial" y recordó que "se avencinan nuevos proyectos y riesgos para la conservación de nuestra costa". Las zonas más afectadas por el desarrollo urbanístico son el entorno del estuario del Barbadún y la playa de La Arena, el tramo costero de Getxo a Plentzia, Bakio, la reserva de la Biosfera de Urdaibai, el Estuario del Oka, Orio y el entorno de la ciudad de San Sebastián.

Denunciaron asimismo que "las afecciones y contaminación" por la industria y otras instalaciones, entre las que destacaron la Refinería de Petronor, en Muskiz, que "sigue adelante con el proyecto de construcción de una planta altamente contaminante de transformación de subproductos petroleros en coque de petróleo". Por otra parte, la escasez de depuradoras en Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco, a lo que calificó como "impresentable e ilegal". "En la ría de Bilbao sigue habiendo vertidos de aguas fecales, lo que es una irresponsabilidad por parte de las administraciones pesqueras", declaró.

+ info>

<http://urbanismopatasarriba.blogspot.com/2008/08/>

## Plan de Movilidad Sostenible de Vitoria-Gasteiz 2015

El plan de movilidad sostenible ha sido redactado por la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona por encargo del Centro de Estudios Ambientales, liderada por Salvador Rueda, en colaboración con técnicos del Ayuntamiento, creando debates junto con el Foro Ciudadano de Movilidad en el que participan partidos políticos, asociaciones e individuos preocupados por el asunto.

El automóvil ha invadido Vitoria-Gasteiz hasta ocupar casi el 80% de su superficie

En la actualidad, la fotografía de la ciudad en movimiento es la siguiente: la mitad de los vitorianos se desplaza a pie -un 10% menos que hace una década-; un 36% -porcentaje en continuo crecimiento en los últimos años- lo hace en coche; tan sólo el 8% coge el transporte urbano; y el 3,3% se sube a una bicicleta. Los expertos creen necesario «invertir» esta situación para que la instantánea en 2015 sea la contraria. Esto es, para que entonces el 80% del espacio urbano sea para el peatón y el resto, para el tráfico,

Modelo de supermanzanas

El Plan propone por tanto y bajo este reto, canalizar todo su tráfico privado de vehículos por sólo 150 calles -el padrón actual suma cerca de 700- y poder así crear 77 'islas' peatonales, que el equipo redactor denomina 'supermanzanas', dejando el coche en la periferia urbana. En estas zonas el tráfico privado estará vetado. Sólo podrán atravesar el interior de estas 'islas' los servicios públicos -como urbanos, taxis o ambulancias-, los residentes con plaza de garaje, los repartidores en horario de carga y descarga, y los ciclistas. a un máximo de diez kilómetros por hora. Creando así un "archipiélago" con prioridad hacia el peatón y la bicicleta, recuperando los espacios urbanos cedidos al vehículo privado.

Restringir el tráfico en el 70% del espacio público

Cada una de estas 'supermanzanas' estará delimitada por calles abiertas a la circulación. Del total de 700 vías que integran el callejero de la capital, sólo en 150 se permitirá el tráfico de vehículos privados. De esta manera la ciudad cambia y se pacifica, se reducen los decibelios, se rebaja la contaminación atmosférica y disminuyen también los accidentes. Este nuevo orden acarrearía la desaparición paulatina de buena parte de los cerca de 57.700 aparcamientos gratuitos en superficie que hay distribuidos por la ciudad.

El estudio destaca, eso sí, la necesidad de acometer la construcción de nuevos estacionamientos subterráneos. «Tendrán que absorber los vehículos que ahora ocupan las calles». La Agencia de Ecología Urbana de Barcelona apuesta, además, por complementar esos equipamientos con otros de carácter «disuasorio». En concreto, cinco.

Estos parkings se habilitarían en las grandes puertas de entradas a la ciudad, de forma que los automovilistas puedan acceder al centro sin su vehículo. «Las mejores ubicaciones nos parecen los accesos de las carreteras procedentes de Bilbao, Bergara, Pamplona, Logroño y Burgos»

En su disección de la ciudad, los especialistas se han fijado en la red de carriles para bicicletas. Aunque constatan que se extiende por buena parte del territorio, lamentan que sea inconexa. Por ello, apuestan por ampliarla de los 38,2 kilómetros actuales a nada menos que 83,8, «de manera que una todos los puntos de la ciudad. También a escala de barrio», precisó Rueda. Con ese entramado de 'bidegorris', la bicicleta será el transporte «más rápido» en 2015. «Según nuestros cálculos pedaleando se podrá estar en sólo quince minutos en cualquier sitio», concluyó el experto.

Además, el transporte público también sufriría una remodelación y de las 17 líneas actuales con 209 kilómetros se pasaría a seis líneas con 131 kilómetros con mayores frecuencias y utilizando una nueva red de vías concéntricas, con el objetivo de que los usuarios puedan desplazarse de un punto a otro en menos de 30 minutos.

Conciencia social

El documento propone rigurosas medidas restrictivas al tráfico de vehículos en toda la ciudad. "No se puede establecer el diseño del transporte en una ciudad sobre el automóvil particular; tiene que volver a mandar el ciudadano, peatón o ciclista", señala Rueda, director de de la Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. Ahora bien, para que triunfe la regeneración de la movilidad en Vitoria será necesario un cambio drástico de la mentalidad de sus ciudadanos. "

Un plan ambicioso y revolucionario como éste, exige mucho "trabajo social"; estos cambios de funcionamiento viario de la ciudad no son nuevos; con las primeras peatonalizaciones se generó mucha crispación social, pero remitieron cuando se comprobó que esas zonas ganaban en calidad urbana, sin perder en el comercio. ☆

## “Buenas Noticias en torno al Urbanismo”

Encuentro de debate  
sobre el Urbanismo

Buenas Noticias en torno al Urbanismo es una reunión de expertos celebrada en Barcelona el pasado 3 de Junio, organizado por el Instituto de Arquitectura Avanzada de Catalunya. El ciclo de conferencias y mesa redonda quería promover la innovación en la habitabilidad del territorio a partir de la interacción de disciplinas diversas tales como la arquitectura, el urbanismo, la política, la sociología, la ingeniería, el paisajismo, el turismo, la economía o la geografía. A partir de experiencias concretas que operan a escalas diversas, se pretendió identificar tendencias e iniciativas claves para el progreso del territorio en los próximos años.

El gran desarrollo urbanístico de los últimos años, ocurrido en toda España y a todos los niveles, se ha producido en un momento en el cual el urbanismo parece que ha dejado de ser una disciplina relevante, concentrándose las ciudades más en crear iconos emblemáticos que en generar sistemas urbanos y territoriales de calidad. La actual situación de crisis es por ello una oportunidad para pensar esta situación, y fomentar el debate en torno a los mecanismos de construcción de la ciudad y el territorio con el fin de garantizar que los futuros desarrollos no sólo sean legales, sino que sean buenos; generar buenas noticias en torno al urbanismo.

El desarrollo urbano no ha terminado; en los próximos años se deben crear condiciones para la habitabilidad de jóvenes y mayores con precios y equipamientos adecuados, se debe saber gestionar la integración de población inmigrante en nuestras ciudades, se deben crear territorios para el desarrollo turístico que sean sostenibles a medio y largo plazo, se debe proteger e integrar el paisaje en torno a las ciudades, y valorar no sólo cuantitativamente, sino cualitativamente, los proyectos urbanos. Cabe reconocer al menos cinco estrategias clave para que aquello sea posible:

Urbanismo multiescalar

1. La ordenación del territorio hay que pensarla simultáneamente a múltiples escalas. El objeto del urbanismo debería ser crear hábitats completos y complejos que sea capaz de ordenar esa ciudad discontinua que habitamos, a todas las escalas, desde la protección de parajes naturales a crear barrios y edificios que fomenten la interacción social.

Urbanismo supramunicipal

2. La escala de decisión para ordenar el territorio ya no es sólo municipal. Los planes generales sirvieron históricamente para abordar el crecimiento de las ciudades sobre terrenos agrícolas y para ordenar la gestión del suelo urbano. Hoy, al tiempo que múltiples núcleos urbanos se han encontrado con sus vecinos, el proyecto del paisaje y la naturaleza es clave para crear calidad de vida en el territorio. Por ello, hay que crear los mecanismos supramunicipales y en muchas ocasiones a escalas de toda una región, con el fin de abordar la ordenación simultánea del territorio, tanto lo construido como lo natural.

Urbanismo sostenible

3. El urbanismo necesita integrar la energía y la gestión de recursos en su desarrollo. Hay que fomentar un nuevo modelo de creación y distribución de los recursos que fomente la generación de la energía en el lugar que se consume, a través de sistemas pasivos, así como fomentar el reciclaje inteligente del agua. Por ello el diseño de la gestión de recursos y del desarrollo urbanos han de hacerse simultáneamente, desarrollando nuevas tecnologías vinculadas al diseño de edificios, a la gestión de los barrios, o al planeamiento territorial.

Urbanismo participativo

4. Hay que fomentar la participación ciudadana en la toma de decisiones sobre el territorio. El consenso social no hace sino añadir valor a un proyecto, y por ello la triada entre políticos, técnicos y ciudadanos ha de aprender a trabajar de forma coordinada, aceptando además que la iniciativa de los proyectos estratégicos podrá surgir de cualquiera de estos tres polos. La ciudad y el territorio ya no se gestionan sólo desde lo público.

Urbanismo online

5. Hay que integrar el 'software' y las nuevas tecnologías en el urbanismo y en la ciudad. Los futuros planes generales serán aplicaciones on-line, simuladores en los que en tiempo real se puedan conocer los efectos sobre el territorio de una decisión. Además, hay que fomentar el uso del software y las redes sociales para crear barrios y comunidades cohesionadas, evitando fenómenos de exclusión con efectos tan devastadores como han producido en países vecinos." ☆

# premio europeo del espacio público urbano 2008

1 premio  
Barking Town Square  
Londres, UK  
muf architecture art

fuentes e imágenes >  
<http://www.muf.co.uk>  
<http://urban.cccb.org/prize/>  
Revista A+T

El centro de Barking es objeto de un conjunto de proyectos de renovación en el espacio público; espacios entendidos como un conjunto de actividades que permite mostrar el dominio público, tratándolo no solamente como espacios residuales sino como proyectos en sí mismos. El Ayuntamiento está promocionando la renovación de 100 espacios públicos en los próximos 5 años. Barking está en el centro del nuevo desarrollo urbano Thames Gateway; los espacios públicos existentes son sombríos y expuestos al viento. La plaza es un lugar concebido como espacio cívico, foco de los discretos pero conectados espacios que le dan el carácter de un ente público de mayor envergadura.



a) Ayuntamiento b) Ruinas c) Galería d) Arboretum

El proyecto de Muf Architecture se resume en dos elementos enlazados: La galería /plaza y el Bosque. Propone explotar las condiciones de partida: "llenando" uno de los espacios abiertos con un bosque, y transformando el actual paseo en una forma de arcada creando así una nueva conexión peatonal. En el espacio enfrente del Ayuntamiento se actúa con la plantación de un único árbol magnolia y un suelo pavimentado delimitando un recinto, que concentra un espacio de oportunidad para reunirse y de descanso en una de las zonas más soleadas. La fachada norte del nuevo edificio de biblioteca de AHMM se retrasa creando una galería de 8 metros de altura. El embaldosado geométrico del pavimento utilizado en esta galería refuerza el sentido de recorrido, así como los candelabros de gran escala suspendidos. Esta galería forma la unión entre calle y el Ayuntamiento y con el paso peatonal, dando lugar a una composición muy fuerte. El bosque se compone de árboles maduros, luminarias vistosas y senderos que responden a las líneas de intención peatonal (los árboles se sitúan de manera que posibiliten el paseo en diagonal para atravesar el solar). Se han plantado especies indígenas asociadas a la medicina y gastronomía de la Abadía de Barking. ☆

Imagen del Arboretum y la Galería.



El Premio Europeo del Espacio Público Urbano es un certamen bienal organizado por el Centro Cultural Contemporánea de Barcelona (CCCB), la Cité l'Architecture et du Patrimoine, el Nederlands Architectuurinstituut, el Architekturzentrum Wien, el Museum of Finnish Architecture y la Architecture Foundation, con el ánimo de reconocer y estimular las actuaciones de recuperación y creación de ámbitos de cohesión dentro de las ciudades. El 13 de Junio se realizó la entrega del Premio Europeo

del Espacio Urbano. El jurado está compuesto por los directores de las Instituciones que convocan el premio y por profesionales de reconocido prestigio que puedan realizar las labores de representación de éstos. A los premios seleccionados se les hace entrega de una placa para ser instalada en la obra premiada, El premio tiene el objetivo de señalar la importancia del espacio público para la ciudad, en el contexto mismo en el que ha tenido lugar la transformación.



Ayuntamiento y espacio auditorio.



Escenario y pared de las ruinas al fondo.

Fachada de la nueva biblioteca a la derecha y escenario.



Luminarias, pavimentación y pilares de la Galería.



CIUDAD: London (Reino Unido)  
 HABITANTES: 7.500.000  
 PROMOTOR: London Borough of Barking and Dagenham  
 AUTORES: muf architecture/art, Allford Hall Monaghan and Morris  
 COLABORADORES: Tom Dixon, Spread the Word, Atelier One, Alan Stone  
 FECHA INICIO DE PROYECTO: 2005  
 FECHA INICIO DE OBRAS: 2007  
 FECHA FINAL DE OBRAS: 2008  
 SUPERFICIE: 6.468 m<sup>2</sup>  
 COSTE: 2.620.000 euros  
 CONSTRUCTORA: Ardmore construction ltd



## Mención Especial

### Centrum.Odorf

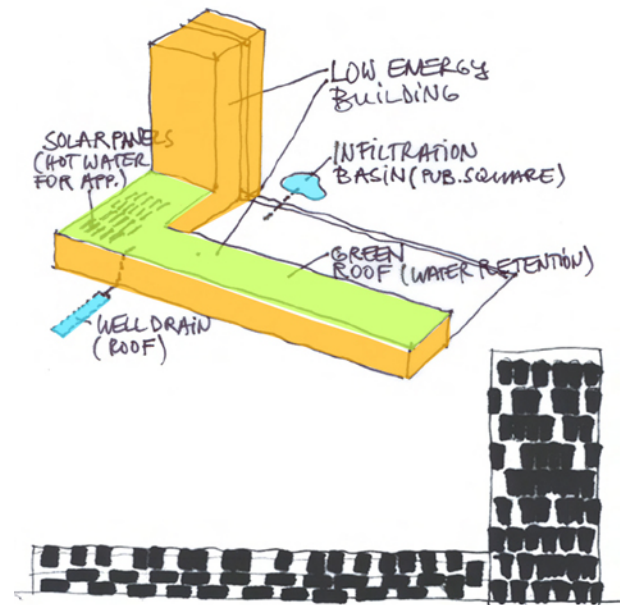
Innsbruck, At

Froetscher Lichtenwagner.

IDEALICE, Alice Grössinger Landscape architect

El proyecto urbano desarrolla la propuesta para European IV. La plaza urbana es concebida junto a un programa de viviendas, espacios comunitarios, garajes, guardería y un centro escolar. La propuesta aglutina las edificaciones en forma de L, creando una plaza abierta y dura. Uno de los límites de la plaza se formaliza mediante una suturación, que encierra el espacio y a la vez permite la ventilación de los garajes del sótano, liberando el espacio urbano de los tubos de ventilación. Los elementos urbanos diseñados se resumen en unos bancos longitudinales que adquieren diversas formas, una pergola y una enredadera/árbol. La pavimentación de hormigón se personaliza con unas líneas de pintura blancas que señalan la entrada a los espacios comunes. ☆

[/www.froetscherlichtenwagner.at](http://www.froetscherlichtenwagner.at)



## Mención Especial

### Torre del Homenaje

Huesca, Es

Antonio Jimenez Torrecillas

Michelle Panella

Viaje al interior de un muro. El mirador está compuesto por dos partes: un muro que permite transitar por su interior y una estancia, a modo de patio, que invita a permanecer en ella. Se convierte en un objeto abstracto a modo de muro, El itinerario aísla al transeunte de su entorno reconocible y lo desubica hasta trascender hacia el destino final. El ritual del ingreso desea alcanzar, de nuevo, una mirada contemplativa, a solas, de un fragmento de la ciudad. La construcción lo conforma una sucesión de costillas de madera, que deja pasar la luz, y la tamiza. ☆

[/www.antoniojimeneztorrecillas.com](http://www.antoniojimeneztorrecillas.com)



## Mención Especial

### Other people's photographs

Folkestone, Uk

Strange Cargo Arts Company

Intervención artístico/participativa en el espacio público. El equipo Strange Cargo Arts Company recogió fotos de los habitantes de las calles de la ciudad de la costa este de Kent, en Folkestone. Una suma total de 1650 imágenes prestadas retrataban la vida de la ciudad durante 120 años. Una fotografía se eligió para cada una de las 540 calles de la ciudad y se reprodujeron señales permanentes para las calles con dichas imágenes. Se diseñaron unos mapas interactivos en 3D donde se situaban las fotografías y un audio que acompañaba a éstas relataba las historias contenidas en las fotografías. ☆

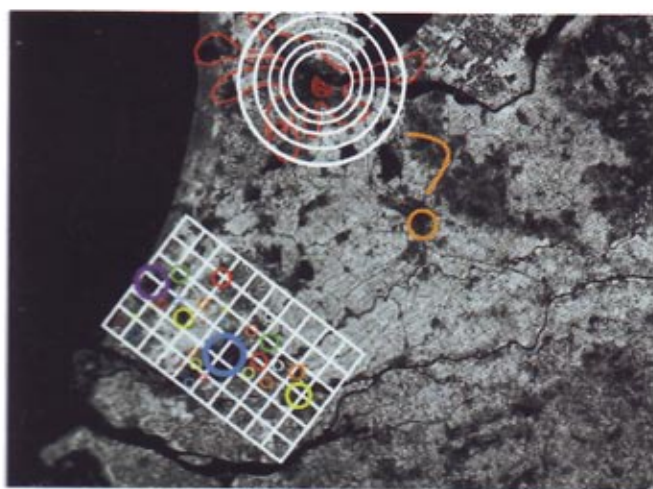
[/www.strangecargo.org.uk](http://www.strangecargo.org.uk)







## ciudad-región: deltametrópolis



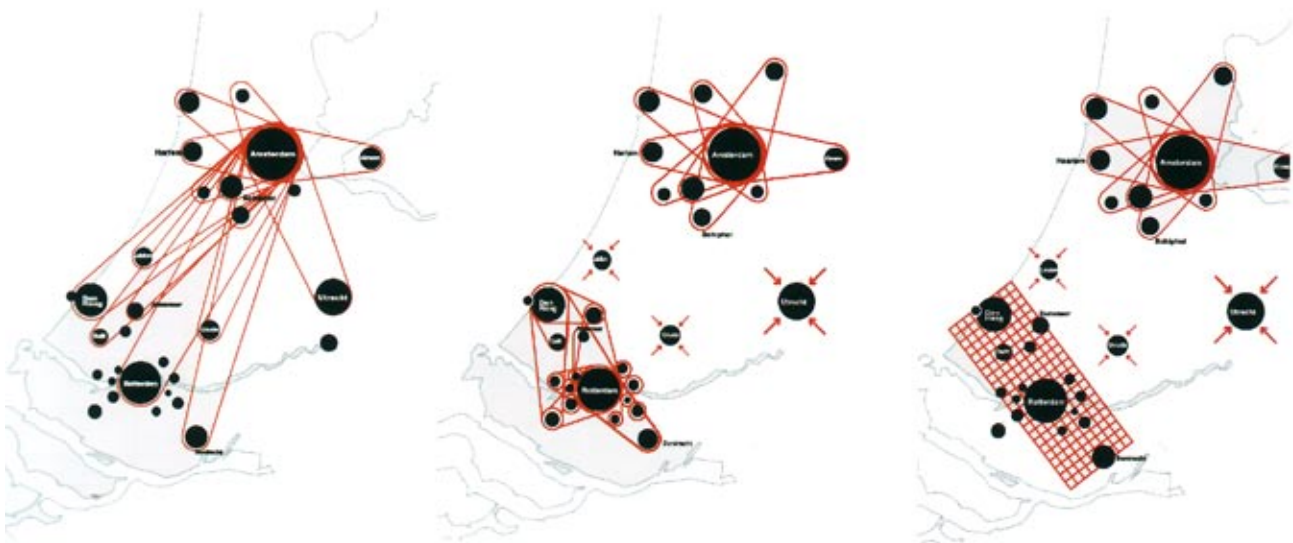
El estudio de las ciudades-región es hoy un tema de gran importancia para la planificación y el desarrollo; factores como el crecimiento de la población y su concentración en los grandes centros urbanos demandan intervenciones sociales, políticas y económicas que hacen que se deba pensar hoy en la ciudad región como un factor clave para el desarrollo. De este modo, el planeamiento regional requiere de una permanente actualización y evaluación orientándola a la unidad espacial. Deltametrópolis es una experiencia holandesa en este sentido.

Los responsables de los procesos de ordenación territorial de Amsterdam, Rotterdam, La Haya y Utrecht decidieron unir sus fuerzas y tomar medidas con el fin de garantizar un mejor desarrollo de la región, permitiendo desarrollar una visión conjunta sobre el futuro del desarrollo territorial de Randstad. A principios del año 2000 se fundó la Asociación Deltametrópolis; no es un órgano consultivo oficial, sino un lugar de encuentro para debatir y como marco institucional que funcione como un invernadero de ideas.

Las ciudades holandesas han crecido unas dentro de otras y actualmente todas ellas forman un anillo. Sus centros, a pesar de mantenerse como entidades independientes, albergan funciones gubernamentales, comerciales y financieras que en la mayoría de los países se concentran en una sola metrópolis central. Esta ciudad anillo, randstad, tiene dos grandes polos: la franja norte con Amsterdam como núcleo dominante desde el punto de vista comercial, financiero, cultural e informativo; y la franja sur, donde Rotterdam y la Haya poseen su peso como sedes institucionales y como ejes de actividad comercial, portuaria e industrial. Mientras el norte ha conseguido desarrollarse desde el centro de Amsterdam, según el clásico modelo concéntrico, el sur es una área urbana menos coherente, pero con gran potencial. ¿Cómo podría una intervención urbana y arquitectónica, junto a una modificación de tipo administrativa convertir económicamente la franja sur en una entidad metropolitana que funcionase como una sola unidad?

El randstad es un concepto caduco; las ciudades de Leiden y Gouda no tienen fuerza suficiente para crear un anillo coherente. Muchas ciudades tienen el riesgo de perder lo que las hace competitivas. Amsterdam no puede desarrollarse, los focos de actividad económica más importantes se instalan hoy en día en las afueras.

Dividiendo el randstad en 2 franjas norte y sur la gente reducirá sus traslados, enfatizando y explotando lo específico, las cualidades complementarias de las franjas sur y norte; se desarrollarán además como una clásica metrópolis centralizada mientras la Haya-Rotterdam se convertirán en campo metropolitano. El modelo de la franja sur adquirirá una mayor coherencia espacial. Pero las autoridades municipales tienen intereses contradictorios; las directrices para esta área deben tomarse desde el gobierno central.



La franja sur está llena de oportunidades de crecimiento con el enorme puerto, el aeropuerto, el centro gubernamental y centros de investigación y conocimiento con reputación mundial- además, ofertas para sus habitantes: teatros, museos, clubes, es comparable con la región Amsterdam. A partir de inversiones concretas, las infraestructuras, la franja sur podría funcionar mejor como una unidad. Mejorando los accesos se puede obtener un campo metropolitano mejor unido, las infraestructuras eficaces nos acercan a los núcleos urbanos, a los lugares de trabajo y barrios residenciales. La franja sur no tiene una identidad poderosa. Si el viario de entrada a la ciudad de Rotterdam y La Haya perdiese su condición de autopista para pasar a ser un bulevar, una auténtica vía urbana, se generaría un verdadero cambio urbano. No olvidemos que en torno a este bulevar surgirán nuevas oportunidades. Así, la identidad de las grandes ciudades está unida a grandes bulevares metropolitanos /léase: la diagonal en Barcelona, los Campos Elíseos en París. A sus orillas pueden crecer y desarrollarse actividades más interesantes y ésta podría prolongarse y permitiría a la franja sur que mejorase una extensa área que forma parte de su núcleo central, generando ahí ese entorno de calidad que Amsterdam solo puede desarrollar en sus afueras.

Esta propuesta de visión global de la ciudad región en Holanda fue realizada por el equipo de Rem Koolhaas en el 2000. ☆

2008.2

boletín trimestral  
hiruhilabetekaria

nºdeposición legal : BI-2470-08  
ISSN: 1888-9336

## CONGRESOS ESTATALES E INTERNACIONALES

**-X Conferencia Internacional Docomomo: El reto del cambio**  
Van Nelle factory  
Van Nelleweg 1  
Rotterdam, Netherlands  
Del 13 al 20 de Septiembre  
<http://www.docomomo.com/>

**-Ecobuilding. 1º Feria y Conferencia Internacional de Arquitectura Bioclimática, Construcción Sostenible y Eficiencia Energética en la Edificación Feria de Zaragoza**  
Del 24 al 26 de Septiembre  
<http://www.eco-building.es/>

## CONCURSOS

**-Concurso internacional de ideas para la ciudad de Chicago**  
El concurso de Burnham 2.0 busca reflexionar en torno al Plan Burnham -que definió la forma actual de Chicago- al cumplir 100 años, frente a las nuevas posibilidades de los trenes de alta velocidad que invitan a repensar el Union Station como un hub para la región.  
Fecha límite 15 de Octubre  
<http://www.chicagoarchitecturalclub.org/competitions/competitions.aspx>

**-Ideas para mejorar los espacios públicos de Londres, incentivando la bicicleta.**  
Fecha límite de entrega: 18 de Septiembre  
[info@cycle2cannes.org](mailto:info@cycle2cannes.org)

**-House of arts and culture. An international architecture competition.** Beirut, Lebanon.  
Fecha de registro: 29 de Septiembre  
Fecha de entrega: 10 de Febrero 2009  
[www.darbayrut.org](http://www.darbayrut.org)

**-Arquitectos españoles para propuestas de actuaciones de renovación de la municipalidad de Estocolmo.**  
Para solicitar información sobre el programa, basta con mandar un correo electrónico a:  
[consejo.internacional@arquinox.es](mailto:consejo.internacional@arquinox.es)

## CURSOS

**-Piensa Madrid. Taller de Arquitectura y Urbanismo**  
8 y 9 de octubre, Madrid.  
La Casa Encendida, comisariado por Ariadna Cantis y coordinado por Andrés Jaque.  
[www.lacasaencendida.com](http://www.lacasaencendida.com)

**-Ciclo "Urbanismo Sostenible y Bioconstrucción".**  
Del 16 al 19 de Septiembre, Pamplona-Iruñea  
T: 948 362 555  
Email: [j.costero@pamplona.es](mailto:j.costero@pamplona.es)  
Organizado por la Oficina de Agenda 21 Local del Ayuntamiento de Pamplona

## EXPOSICIONES

**-NL28 Olympic Fire**  
Netherlands Architecture Institute  
Museumpark 25  
Rotterdam, 3015 CB Netherlands  
Hasta el 21 de Septiembre  
<http://en.nai.nl/>

**-Inter 10 ´secoMachines: Riverside walk Experiment**  
Exposición de 10 instalaciones de estudiantes de arquitectura en espacios públicos a lo largo del río  
rchitectural Association Inc.  
36 Bedford Square  
London, UK  
Hasta el 30 de Septiembre  
<http://www.aaschool.ac.uk/>

## LINKS

<http://www.monu-magazine.com>  
Revista internacional bianual sobre urbanismo, forum de artistas, escritores y diseñadores que trabajan sobre la cultura urbana, su desarrollo y su política.

## LIBROS

**-"Bilbao arquitectura: plano -guía"**  
Autores> Francisco J. y Bernardo I. García de la Torre  
Es un original plano-guía que ofrece una visión inédita de Bilbao realizando 4 recorridos urbanísticos de la Villa a lo largo de su historia, repasando mediante este hilo conductor sus hitos arquitectónicos más relevantes.

**-"Walkspaces, el andar como práctica estética"**  
Autor> Francesco Careri  
Editorial> Gustavo Gili  
Walkscapes trata del deambular como arquitectura del paisaje. Caminar como forma de arte autónoma, acto primario de transformación simbólica del territorio, instrumento estético de conocimiento y modificación física del espacio 'atravesado'.

**- Revista Neutra, nº16 "Ciudad ¡Fiesta!"**  
Editorial>COA de Sevilla  
Un interesante repaso de diversos autores sobre la relación entre los tejidos urbanos y las festividades que nos lleva de paseo por entre otras: la tomatina, el día de los muertos, el día de la reina en holanda, etc

**-Making Mega-City Regions Visible**  
Autor>A. Thierstein,A.Förster,L.Müller  
Editorial>Publishers. 2008  
El libro nos ofrece una descripción y debate sobre la necesidad de visualizar las mega-ciudades. ☆