

COLEGIO OFICIAL
DE ARQUITECTOS
VASCO-NAVARRO

EUSKAL HERRIKO
ARKITEKTOEN
ELKARGO OFIZIALA

AGRUPACIÓN
VASCO-NAVARRA
DE ARQUITECTOS
URBANISTAS

EUSKAL HERRIKO
ARKITEKTO
HIRIGILEEN
ELKARTEA

Otoño reflexivo

SUMARIO

noticias >

2,3

actualidad >

4,5

-Ley del Paisaje de Cantabria,

28 de Junio de 2008

-V Bienal Europea de Paisaje:

Kristine Jensen gana el

Premio Europeo del Paisaje

Rosa Barba

proyecto urbano >

6,7,8,9

Ayer autopista, hoy canal urbano

artículo >

10,11

pero,

¿qué es una ciudad sostenible?

agenda >

12

La "vuelta al cole" otoñal se nos ha presentado bajo la tormenta que nos acechaba desde hace ya tiempo, pero que tras las vacaciones ha acaparado todos los foros; es la tan comentada y hablada "crisis". Crisis financiera, crisis económica, y seguramente crisis moral (!?). Es por tanto ahora, un inpasado de espera, de mirada atrás, de saber cómo hemos llegado a esta situación, de cómo la superaremos y cuál será el futuro. En definitiva, tiempo de reflexión.

Así el periodo otoñal nos ofrece un amplio programa de congresos, seminarios, foros, conferencias y talleres en torno a la ciudad y al urbanismo, y más en concreto, de planteamientos sostenibles, otra palabra que nos acompaña continuamente en estos días. Foros de discusión y debate, necesarios para afrontar cambios: "La ciudad hacia el agua" en La Coruña, "Cibarq" en Pamplona-Iruñea, "Babel 08" en Donostia/San Sebastian, "Nuevos Planteamientos para un urbanismo inclusivo" en Bilbao, "Piensa Madrid" y un largo etc...

(ver apartado agenda de este boletín)

Pero creemos que es necesario un posicionamiento con respecto a qué significa sostenibilidad. Poca voluntad se aprecia, de hacer planes de reconversión de la sociedad actual hacia bases más sostenibles o físicamente viables, por mucho que las referencias a la sostenibilidad aparezcan en multitud de publicaciones y declaraciones. La falta de resultados inherente al uso meramente retórico del término "sostenible", se está prolongando demasiado, hasta el punto de minar el éxito político que acompañó a su aplicación inicial: la insatisfacción creciente que ha originado esta situación, está multiplicando las críticas a la mencionada ambigüedad conceptual y solicitando cada vez con más fuerza la búsqueda de precisiones que hagan operativa la meta de la "sostenibilidad".

Hay que advertir que la ambigüedad conceptual de fondo no puede resolverse mediante simples retoques terminológicos. Evidentemente si, como está ocurriendo, no aplicamos ningún sistema en el que el término sostenibilidad concrete su significado, éste se seguirá manteniendo en los niveles de brumosa generalidad en los que hoy se mueve.

En el nuevo número de boletín trimestral que os presentamos, hablaremos sobre la ciudad sostenible, con el objetivo de poner en cuestión qué se esconde tras este vocablo, y qué podría considerarse con este sello de calidad, sabiendo de antemano que es un tema de difícil abordaje en pocas líneas y que requiere de concienzudas meditaciones. También han sido de nuestro interés la V Bienal Europea del Paisaje que tuvo lugar en Barcelona en Septiembre, que ha otorgado el Premio Europeo Rosa Barba, la Ley del Paisaje de Cantabria y sus reflexiones sobre la necesidad del mismo, y los proyectos de infraestructuras de autopistas de las ciudades de Madrid y Seul, que se han transformado para ofrecer espacios públicos, reformas urbanas de un calado importantísimo, que pueden servir de referencia. ☆

“Labraza recibe un premio Internacional de ciudades amuralladas”

El plan de conservación de la muralla habitada de Labraza que desarrolla la sociedad foral Arabarri ha recibido el premio mundial del Círculo Internacional de Ciudades Amuralladas. Labraza, en la Rioja alavesa, cuenta con un núcleo urbano de un centenar de habitantes, que viven rodeados por una muralla de hace ocho siglos. Recibió el fuero de Sancho VII El Fuerte en 1196. El jurado, reunido en la localidad norirlandesa de Carrickfergus, ha valorado la singularidad de una muralla que está habitada. Este galardón, que se otorga cada tres años, reconoce a aquellos proyectos innovadores en la gestión y restauración de murallas históricas.

[artic. completo >](#)

<http://www.elcorreodigital.com/alava/20080613>

“Lakua aprueba el proyecto de Ley que hará “más eficaz” la gestión de sus 15 puertos”

La Comunidad Autónoma Vasca tiene la competencia exclusiva en materia de puertos siempre que no estén clasificados como de interés general. El proyecto de Ley de Puertos tiene como objetivo regular la gestión del dominio público portuario competencia del País Vasco, así como la estructura y funcionamiento de la Administración Portuaria de la CAV. Además, en el texto se regula la planificación, construcción, organización, gestión, régimen de uso y económico-financiero de los puertos de titularidad vasca. Así, se establece que los puertos autonómicos podrán albergar “una o más actividades portuarias diferenciadas, comerciales, industriales, pesqueras, náutico-deportivas o mixtas”

[artic. completo >](#)

www.noticiasdegipuzkoa.com/ediciones/2008/10/01

“Osasuna atez ate. Sistema de recogida de basura puerta a puerta”

El Ayuntamiento de Usurbil activará un proceso de participación ciudadana para perfilar y concretar el proyecto de recogida de basuras puerta a puerta. Aunque serán los propios vecinos quienes decidirán el funcionamiento del sistema, la Mancomunidad de San Marcos y el Consistorio ya han realizado un anteproyecto que los vecinos podrán conocer en las reuniones que se organizarán. Este documento, propone que en el ámbito rural se realice el autocompostaje y que las empresas paguen sus tasas de basura en función de la cantidad de desechos que acumulen, entre otros aspectos. Se pondrá en marcha un sistema de recogida de basuras puerta a puerta que involucrará a los vecinos en la separación de cinco tipos de desechos distintos.

[artic. completo >](#)

<http://www.noticiasdegipuzkoa.com/ediciones/2008/10/15>

“Recogida selectiva, compostaje e incineración”

El presidente de la Mancomunidad de San Marcos recordó su apuesta por la recogida selectiva para atajar el problema desde la raíz, es decir, desde la generación de basura. Markel Olano insistió en que la apuesta de Gipuzkoa pasa por generar menos y reciclar y compostar más, en lo que será un cambio radical en la gestión de residuos cuyo tratamiento final se realizará en la planta de Zubieta. El alcalde de Errenteria señaló que esa nueva gestión de residuos culmina en una incineradora que, junto con otras infraestructuras previstas para incrementar el reciclaje y compostaje, supondrá “la solución definitiva” al problema de las basuras. Pero la alcaldesa de Pasaia consideró que “se cierra un vertedero porque es contaminante y vamos a construir una infraestructura más contaminante”.

[artic. completo >](#)

<http://www.noticiasdegipuzkoa.com/ediciones/2008/10/14>

“1.150 viviendas en el último gran solar libre de Bilbao”

La nueva zona residencial proyectada en Garellano, en los terrenos del antiguo cuartel, está llamada a ser una de las más importantes operaciones urbanísticas en el centro de Bilbao, lo que obligará a trasladar los edificios de la Policía Municipal y Bomberos al barrio de Miribilla. La sociedad interinstitucional Bilbao Ría 2000 se encargará de la mudanza. A cambio, el Ayuntamiento le cede los terrenos de Garellano para la construcción de los pisos. Con el dinero que la sociedad consiga de la venta de las viviendas, se financiarán otras importantes obras en Bilbao: el soterramiento de la línea de Feve en Basurto, el traslado a Miribilla de Bomberos y Policía Municipal y la construcción de un centro cívico en Zankoeta.

[artic. completo >](#)

<http://servicios.elcorreodigital.com/proyectos-bilbao>

“Gipuzkoa quiere energía de las olas”

Iberdrola y Tecnalia Corporación Tecnológica, han instalado, el primer prototipo para producir energía de las olas en la localidad de Pasajes. La iniciativa persigue poner en marcha un dispositivo de captación de energía de las olas de alto rendimiento y coste competitivo. Este primer prototipo, realizado a escala 1:4, estará en pruebas durante varios meses de cara a comprobar su rendimiento y asegurar que no supone riesgo alguno para el entorno. Si las verificaciones técnicas resultan favorables, Iberdrola y Tecnalia tienen previsto desarrollar un nuevo dispositivo de tamaño real y conectado a la red eléctrica. Tendrá una potencia de 500 kW y podría llegar a producir el equivalente al consumo doméstico de unos 950 hogares.

[artic. completo >](#)

www.ecoperiodico.com/noticias/20081018

El arte de la Agricultura Urbana- Urban Farming

Ciudadanos preocupados de la calidad de los vegetales que consumen o por un futuro desabastecimiento global, han "cultivado" el arte de la Agricultura Urbana: azoteas, balcones o incluso lotes vacíos dentro de la ciudad se vuelven un huerto familiar o comunitario. Así, la Agricultura Urbana podría hacer frente al desabastecimiento en las grandes ciudades y no sólo reducir los precios, sino también la huella de carbono al eliminar el transporte desde grandes distancias. Incluso puede contribuir a regular la temperatura en las ciudades. Para aquellos que defiendan que este tipo de actuaciones frente al desabastecimiento global es como tapar el sol con un dedo, señalar que durante las dos primeras Guerras Mundiales el gobierno de Estados Unidos llamó a la población a cultivar alimentos en sus jardines (llamados "victory gardens"), los cuales llegaron a producir en su peak (1942-1943) el 40% de los vegetales consumidos en ese país. Este tipo de estrategias se han promovido en Detroit con el apoyo del alcalde y se han implantado en otras ciudades de USA; La FAO de las Naciones Unidas ha impulsado iniciativas de este tipo en Colombia, ayudando a personas desplazadas por procesos urbanos en ciudades como Medellín y Bogotá a mantener sus propios cultivos en sus barrios.

artículo completo>

<http://www.plataformaurbana.cl>

Premios Holcim Awards 2008, a la construcción sostenible

Los ganadores del segundo concurso europeo Holcim Awards para proyectos y visiones en el ámbito de la construcción sostenible han sido anunciados en una ceremonia en Madrid. El total de 270.000 USD en premios se entregó a diez proyectos que presentaban lo último en enfoques ecológicos y sostenibles de la industria de la construcción. La Holcim Foundation for Sustainable Construction realiza el concurso paralelamente en cinco regiones del mundo para promover respuestas sostenibles a problemas tecnológicos, medioambientales, socioeconómicos y culturales que afectan a la construcción. Premio Oro para el desarrollo de una sede del gobierno en Budapest, un proyecto para albergar once ministerios del gobierno húngaro, por su enfoque integral de renovación urbana. El proyecto dirigido por el arquitecto húngaro Peter Janesch ofrece espacio eficiente en energía para la administración gubernamental mientras que revitaliza áreas residenciales y parques y restaura una estación de ferrocarril histórica. El segundo premio se concedió a un proyecto de extensión paisajística en Maribor, Eslovenia creado por el estudio de arquitectura español ecosistema urbano dirigido por Belinda Tato. El proyecto crea un paisaje elevado por encima de la ubicación de un antiguo vertedero municipal, creando espacio para eventos deportivos, recreativos y culturales, así como áreas residenciales.

+ info>

www.holcimawards.org

“Energía eólica, generada por las autopistas”

Aun como incipiente proyecto de investigación de un grupo de ingenieros de Arizona, se propone una sorprendente y nueva aplicación de la energía eólica: aprovechar el viento creado por los vehículos que se desplazan a gran velocidad por las autovías y autopistas. El proyecto propone la instalación de numerosas turbinas horizontales que según sus cálculos, podrían generar 9,600Kw de energía anualmente por pareja de estos aerogeneradores. Sin duda podría ser una forma muy interesante de convertir la parte de la energía que derrocha el vehículo en energía eléctrica. Es paradójico ya que realmente conseguimos energía a partir de la combustión de combustibles fósiles, pero este tipo de vehículos seguirán circulando por nuestras autovías durante muchos años hasta que tengamos una alternativa eléctrica o cualquier otra. Podría trasladarse esta idea a los trenes de alta velocidad o a los metros, para aprovechar más aún las turbulencias del aire moviéndose a velocidades altísimas. Este tipo de iniciativas son las que vamos a ver llegar en los próximos 10 años.

fuentes>

<http://www.tecnolia.es/2007/05/03/energia-eolica-en-las-autopistas>

Uso del aire generado por el movimiento de automóviles como fuente de energía

Ley del Paisaje de Cantabria, 28 de Junio 2008

Convenio Europeo
del Paisaje, texto
referencial

La primera comunidad autónoma en elevar a rango de ley la protección del paisaje fue la Comunidad Valenciana y posteriormente la Ley de Protección del Paisaje de Cataluña nos ofreció un texto exquisito, profesional y respetuoso hasta el nivel de facsímil del Convenio Europeo del Paisaje. Posteriormente, el Estado Español ratificó recientemente el Convenio Europeo del Paisaje. Es lógico pensar que ahora todas las comunidades van a apoyarse en este texto comunitario de la Comisión en la redacción de su normativa.

el paisaje, debate
cultural

Una normativa entorno al paisaje, es necesaria. En las últimas décadas hemos asistido a un deterioro progresivo y a veces alarmante del paisaje, exacerbado por un crecimiento urbanístico descontrolado. Joan Nogué, director del Observatori del Paisatge, piensa que se ha llegado a un límite. "Toda esa urbanización sin sentido ha causado una pérdida de identidad territorial. La preocupación por el paisaje per se no se entiende si no es en este nuevo contexto del territorio. Se han removido las conciencias y se ha convertido en bandera de muchos sectores de la población y, finalmente, de la política también. Sobre todo, el paisaje es un tema de debate cultural. Cuanto más culta es una sociedad, más respeta sus paisajes, conservando los elementos que le dan sentido y mejorándolo cuando es necesario".

"Por ello se debería de aplicar una normativa de intenciones, de observación, de catalogación y de cartografía, como propone la Ley del Paisaje de Cantabria. El desastre urbanístico es tan importante y generalizado, que lo primero que tenemos que hacer antes de aplicar una norma paisajística tan amplia y de profundo calado como es el Convenio Europeo, es intentar remediar el pésimo estado de las cuencas visuales, en las que no se ha hecho nada específico en materia de paisaje nunca. Es decir, elaborar una norma ejecutiva y clara que borre visualmente de nuestras autopistas y accesos a los núcleos urbanos, en un plazo de cinco años, los desastres de una práctica urbanística, que ha sido competencia exclusiva de nuestros arquitectos, que han tenido el absoluto privilegio de regularse a sí mismos como colectivo, ante el 'no sabe no contesta' de las administraciones competentes y su permisividad. Naturalmente hay excepciones notables, pero pocas en esta materia. Prevalece por desgracia la obra de autor, frente al respeto a lo preexistente, que es lo que crea paisaje urbano, identidad y cultura colectiva", defiende Alfonso García Girón, licenciado superior en paisajismo por la Universidad Camilo José Cela.

paisaje "natural"
(existe?)
y
paisaje humanizado

El Convenio Europeo del Paisaje aporta una visión integral del paisaje y contribuye a su debate. De él se extrae que no sólo lo verde y lo natural es paisaje, sino que también lo es el paisaje metropolitano. También especifica que éste va más allá de lo estético y que su conservación implica una mejor calidad de vida, considerando el paisaje como objeto de derecho. Tenemos derecho a un paisaje bello y armonioso con el que nos sintamos identificados; no sólo el bucólico, sino también el creado por el hombre.

"Esta ley debería ser clara y previa a la adopción normativa del Convenio Europeo del Paisaje: se puede hacer o no se puede hacer tal cosa y estos son los límites. De esta manera podrán evitarse de partida los 'cantos del cuco,' motivados por un claro vacío legal en materia de paisaje, o con normas de imposible aplicación por lo subjetivas que resultan, para posteriormente pasar al desarrollo de la norma europea, que tendrá una afección tan importante que ahora es imposible abordar en este país, aunque nos pese. Cantabria está agotando por evolución el modelo cultural de la vaca, que dentro de poco tendrá que ser subvencionada por Turismo y tiene que pasar al modelo cultural de la calidad total como objetivo. Calidad en su entorno, en su paisaje como síntesis de su cultura y en la manera de planificar sus oportunidades de futuro. El paisaje puede dar nuevas oportunidades a esta región, como al resto de España, la cuestión no es sólo no perderlas, sino también valorarlas como un activo que a futuro supondrá el mayor atractivo de esta región", nos asegura García Girón.

"Cuando leemos que aún no se sabe si hacer una ley específica para Cantabria o incluir determinadas normas sectoriales en la planificación urbanística, la pregunta que se nos ocurre es ¿que más da?, si al fin y al cabo cualquier regulación deberá estar plenamente coordinada a nivel autonómico al menos, para que no parezca una chapuza territorial que vuelva loco al ciudadano. Lo importante no es el aspecto formal de la norma, sino la cohesión, la oportunidad y el alcance de la misma. Crear una ley como la catalana para observar o catalogar, es iniciar una andadura larga, cara y poco concreta, que en nuestro país no es realista ni efectiva. Primero hay que crear conciencia colectiva de paisaje como patrimonio a través de la regulación básica y después intentar aplicar el Convenio Europeo que, no olvidemos nunca, no se ha hecho aquí, donde el paisajismo ni tan siquiera es una carrera universitaria oficialmente reconocida todavía," critica Alfonso García Girón.

Por tanto, Ley del Paisaje sí, pero ejecutiva y concreta. ☆

texto de la Ley de Paisaje de Catalunya: <http://www.lexureditorial.com/boe/0507/11753.htm>
artículo completo: <http://www.eldiariomontanes.es/20080809/opinion/>

V Bienal Europea de Paisaje: Kristine Jensen gana Premio Europeo del Paisaje Rosa Barba

El proyecto danés 'Nicolai', realizado por Kristine Jensen en la localidad de Kolding (Dinamarca), ha resultado ganador del V Premio Europeo del Paisaje Rosa Barba, enmarcado en la La V Bienal Europea de Paisaje. 'Nicolai' es un proyecto de transformación del antiguo centro educativo Nicolai (1890-1930) de la ciudad de Kolding en un espacio cultural emergente multidisciplinario, que reúne cine, literatura, jardín infantil, música y artesanía.

El proyecto evoluciona con la idea de transformar el patio de la escuela en el centro de la actividad, juntando las diferentes disciplinas para crear un complejo más atractivo y alegre que el antiguo. Consiste en diferentes elementos que se comunican con zonas destinadas a las actividades al aire libre: la entrada, un jardín para que los niños puedan jugar en el césped, una terraza para los clientes de los cafés del cine, un gran escenario circular para las proyecciones de cine en verano y para la representación de obras de teatro o conciertos, una zona de mercados, un pequeño jardín al lado de la casa de la música y una plaza de uso múltiple. A lo largo de dos terrazas situadas al lado oeste se ha construido un escenario/tribuna, ambos de acero Corten. Prevalece el terreno inclinado del patio y se ha dispuesto una nueva superficie de asfalto negra que delimita el conjunto, con estampados en termoplástico y pintura de calle. Superficie intervención: 3.800 m²

El 5º Premio Europeo de Paisaje Rosa Barba se convierte en uno de los motivos más relevantes del certamen. Creado en 1999 en Barcelona, el Premio distingue a los mejores proyectos de paisaje realizados en Europa en los últimos cuatro años (2003-2007) y actúa como barómetro que radiografía las intervenciones de paisaje en el continente.

En esta quinta edición se recibieron 420 proyectos y 11 fueron los finalistas-, procedentes de la práctica totalidad de Europa.

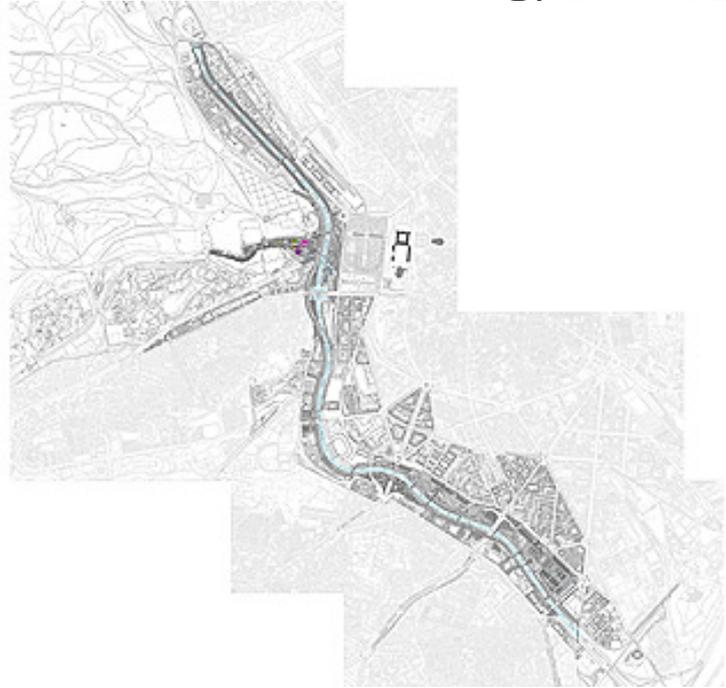
La V Bienal Europea de Paisaje, que incluye el prestigioso Premio Europeo de Paisaje Rosa Barba, se enmarcó esta vez en el lema: "Tempestad e Impetu", (inspirado en la sturm und drang del romanticismo alemán del siglo XVIII) apelando a incitar a la reflexión, huir de la autocomplacencia e incentivar la discusión y reflexión entorno al estado del paisajismo y la arquitectura del paisaje.

En esta ocasión se ha invitado a filósofos como Gilles Lipovetsky o analistas políticos como Josep Ramoneda, junto a arquitectos, teóricos, proyectistas y profesionales de otras disciplinas. Jordi Bellmunt, uno de los organizadores, lleva una década dedicado a este tema. "En los países nórdicos se avanzaba en estos asuntos, pero consideramos que el paisajismo mediterráneo tenía características muy distintas. Los problemas de agua, turismo, litoral o la recuperación de espacios públicos requerían otras respuestas. Ahora se ha convertido en un tema emergente". Tres días de conferencias y mesas redondas, cinco exposiciones, pretenden contribuir a buscar soluciones viables. Una iniciativa que parte de un colectivo, el de los arquitectos, al que se ha achacado parte de los problemas. "Parecía que en arquitectura sólo importaban el negocio y una construcción que repetía los modelos más conservadores. La crisis del sector que vivimos ahora tendrá un lado positivo. Será para el bien del paisaje y de la sociedad. Este parón permitirá planificar con calma los futuros crecimientos", sentencia Bellmunt. ☆



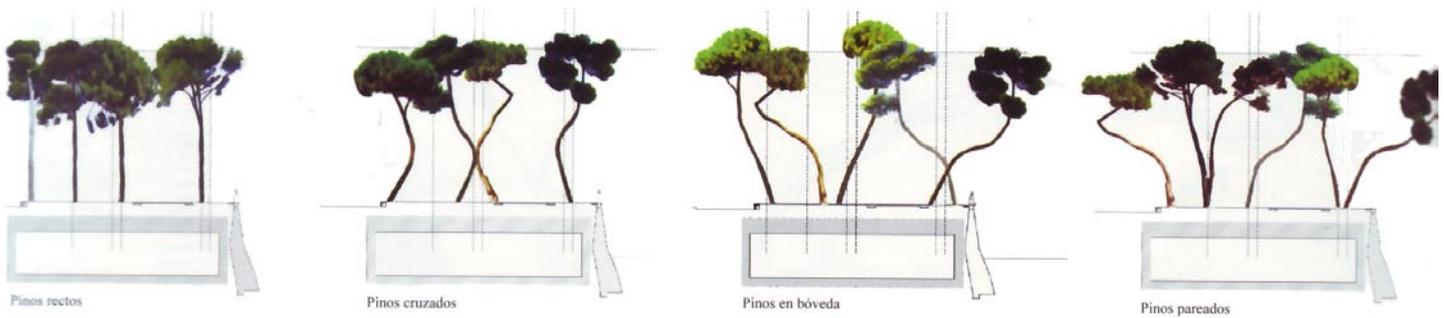
ayer autopista/ hoy canal urbano

En los procesos de regeneración urbana que se están desarrollando en Europa, es ya bien sabido la recuperación de espacios industriales de ubicación estratégica alrededor de los ríos, o de los continuos soterramientos ferroviarios, barreras urbanas latentes en muchas ciudades. A continuación abordaremos 2 ejemplos de infraestructuras viarias construidas en su día y que se han transformado para ofrecer a la ciudad nuevos canales urbanos> Madrid y Seoul.



Parque de la Arganzuela. Río Manzanares, West 8. Madrid





Madrid, con sus cada vez mayores índices económicos y un aumento considerable de la población en los últimos años, se perfila como una ciudad con un fuerte potencial de desarrollo. Sin embargo, infraestructuras viales como la M-30, principal circunvalación interior de la ciudad, han ido quedando obsoletas en el tiempo, requiriendo mejoras urgentes. La circunvalación M-30, comenzó a construirse durante los años 60 como la tercera circunvalación de Madrid. Ahora, está siendo renovada en un proyecto que busca la completa renovación de esta, llamado Madrid Calle 30.

El proceso, que se inició el 2004, ha implicado la ampliación de esta autopista que transporta 330.000 vehículos/día para llegar a una capacidad de 100.000 vehículos/día más. Primero que nada, la renovación busca enterrar el tramo de la autopista que va junto al río Manzanares y convertir la parte superior en área verde. Según sus detractores, esta movida fue para saltarse los estudios de impacto ambiental.

Por otro lado, uno de los objetivos centrales de enterrar la autopista era recuperar el río Manzanares, que actualmente se encontraba encajonado por las autopistas, y devolvérselo a la ciudad. Para esto, ese tramo fue llamado a concurso, y participaron grandes como Dominique Perrault, Herzog & De Meuron, OMA, Peter Eisenman, resultando ganadora la firma West 8 de Holanda.

Los grandes proyectos de infraestructuras como Calle 30, condecen a las ciudades la oportunidad de renovarse, ponerse al día y mejorar sus espacios. Ejemplos similares pueden ser la circunvalación Las Rondas de Barcelona, reduciendo los atascos del centro y abriendo la ciudad al mar, o el Big Dig de Boston, donde se soterró su principal arteria de circulación permitiendo la conexión entre barrios que de otra forma permanecían aislados.

El proyecto Calle 30, supone una ampliación de su capacidad, reconduciendo varios tramos del mismo por debajo de la ciudad, con el objetivo de mejora de los accesos y del tráfico de la ciudad. Para ello se ha operado bajo el nivel freático con máquinas tuneladoras para trabajar en estas condiciones, las más grandes del mundo hoy en día, constituyendo una obra "colosal" para el nudo sur del sistema de autopistas. Así, se constituye un nuevo espacio urbano al aire libre a lo largo del Manzanares, de norte a sur por el oeste. La autopista se soterra y el río es reconducido por túneles mediante zanjas que se cubren con las vigas. En

estos espacios recuperados para la ciudad, se creará un paseo arbolado, se construirán equipamientos públicos y cómo no, viviendas.

La Calle 30 mejorará el tráfico, los accesos y la comodidad de los desplazamientos dentro y en los alrededores de Madrid. Con esta mejora vendrá una regulación más eficaz de los desarrollos inmobiliarios y de las oportunidades para la creación de espacios públicos. Y también la reducción de las emisiones. Pero en la zona del río Manzanares es probable que las ventajas sean aun mejores. La rectificación del cauce, además del soterramiento de la carretera, elevará la protección contra las inundaciones al nivel de una tormenta de 500 años de duración, y la capacidad de vertido de aguas residuales aumentará en las zonas vecinales.

Los proyectos de las nuevas pasarelas están firmados por reconocidos arquitectos e ingenieros. Dominique Perrault, autor del Centro de Tenis de la Caja Mágica es el responsable del diseño de una pasarela de 250 metros, Peter Tanner y Juan Luis Bellod han ideado para la zona del Salón de Pinos una pasarela con forma de "Y", Hugo Corres ha asumido tres proyectos. Los dos primeros corresponden a dos pasarelas gemelas con forma de bóveda que servirán de acceso a Matadero Madrid. El otro es la remodelación, ya en marcha, de los 125 metros del puente oblicuo, que hasta ahora canalizaba el tráfico. Esta actuación lo convertirá en un paso para peatones y ciclistas que enlazará los itinerarios del Salón de Pinos que discurren por ambas márgenes.

Una inversión de 40 millones de euros y más de 1,8 kilómetros de itinerarios destinados a peatones y ciclistas para crear una red de comunicación transversal que facilite la conexión entre los distritos de la margen izquierda del río Manzanares y los de la margen derecha (una apuesta que pasa por recuperar los 17 pasos ya existentes y, lo más significativo, construir 11 nuevas pasarelas, de las que cinco serán de carácter singular y seis de tipo funcional. A éstas, se sumarán otras seis presas que se harán transitables. La red transversal que el Ayuntamiento va a crear, y que fomentará un modelo de "movilidad blanda", permitirá que los distritos de la margen izquierda del Manzanares se incorporen al área central de la metrópoli. Una malla para desplazarse tanto longitudinal como transversalmente por todo el entorno del río. Una red que enriquecerá el paisaje urbano en el que convivirán armónicamente tanto la solemnidad de los puentes históricos, recuperados y adaptados a sus nuevas funciones, con el dinamismo y el diseño vanguardista de los nuevos pasos.

Antes...



Después...



Otro caso interesante es la recuperación del río de Cheonggyecheon en Seoul, Corea del Sur, histórico canal de la ciudad que había sido sepultado por una gran autopista. Era éste un cauce de aguas de carácter más bien rural que dividía la ciudad en sentido norte-sur y donde la gente acostumbraba lavar sus ropas. Junto con el crecimiento económico de Corea del Sur, la ciudad comenzó a expandirse y con esto, desarrolló nuevas infraestructuras y autopistas para suplir la demanda de la creciente tasa de motorización asiática. Así, el antiguo canal se transformó prácticamente en una cloaca abierta, que luego dió paso a una completa transformación que terminó edificando el cauce en su totalidad. Era por tanto una importante arteria urbana, que luego recibió una segunda vía de alta velocidad elevada de seis pistas.

El proyecto de Cheonggyecheon es una renovación urbana en el corazón de Seúl que nace de un negativo diagnóstico realizado a la autopista principal Cheonggye Expressway. A pesar de beneficiar a 160.000 autos diariamente, la autopista estaba en una obsolescencia absoluta, ya que su mantenimiento tenía un costo altísimo, su estructura ya no permitía el tránsito de grandes vehículos y causa de una mala calidad de vida debido a la contaminación. Como consecuencia, el centro se despoblaba y desvalorizaba, transformándose en un lugar cada vez menos llamativo.

La apuesta fue clara, tras consultas y concienciación ciudadana: cambiar la autopista por un parque. Actitud visionaria que ha logrado proyectar dando un vuelco a la ciudad en un intento de beneficiar a la comunidad como total, integrando todas sus partes y a todos los ciudadanos

En el año 1999 la Alcaldía de Seúl comenzó a gestionar una importante y polémica iniciativa para eliminar la Autopista, símbolo del progreso y el desarrollo de la capital, pero en franco deterioro y obsolescencia física. La autopista había generado un importante deterioro en la calidad de vida de los ciudadanos, la cual se había visto empeorada por los crecientes índices de contaminación, escasa ventilación y contaminación ambiental.

En un radical y revolucionario acto de regeneración sustentable (que es ejemplo en todo el mundo), el Alcalde Lee Myung Bak lideró el proyecto para recuperar el río, demoler la autopista y crear un parque de borde de 400 hectáreas, en 8 km de largo y 80 metros de ancho, dando paso nuevamente al cauce natural del río con sus aguas debidamente tratadas y purificadas.

Llevar adelante el proyecto implicaba una transformación cultural importante en Corea. Primero, por la cantidad de autos que conducía diariamente, (más de 160.000). Segundo, por que la autopista tenía un valor significativo en el imaginario colectivo. Representaba el paso de una nación rural a una economía industrializada como lo es hoy. La autopista representó y representaba un elemento representativo del cambio del país, por lo que su transformación era un acto simbólico, además de una mejora urbana. La adaptación de la red viaria de Seúl se realizó cerrando un túnel de acceso a la ciudad, y se dió lo que se llama la Paradoja de Braess, que plantea que eliminando espacio en una área urbana y construyendo capacidad extra dentro de un sistema de red de vial, se pueden reducir el total de los trayectos en automóvil, como ocurrió en Seúl, reduciéndose el volumen de vehículos circulando por la arteria urbana.

Antes...



Después...



Parte de los resultados son veintidos nuevos puentes, aguas limpias y purificadas, nuevas áreas verdes y un espacio público importante para la ciudad. De igual modo surgieron opositores, los cuales plantearon que de esta manera los coches ya no podrían acceder a esta zona de la ciudad como lo hacían antes y miles de comerciantes informales que se ubicaban en los bordes de la autopista deberían dejar el barrio. Pese a ello, los resultados una vez implementado el proyecto demostraron que los automovilistas desaparecieron considerablemente, optando por nuevos sistemas de transportes y cambiando sus hábitos de viaje. Las autoridades complementaron este proyecto con un mejorado sistema de buses, dándole la opción a la gente para optar entre transporte público y privado. Los efectos ambientales en la ciudad fueron notables.

Los datos de mejora ambiental es el mejor chequeo de la exitosa operación: descubrieron que las temperaturas de los suelos y superficies cercanos al nuevo canal tenían un promedio de 3.6°C menos que en zonas a 400 metros de distancia del proyecto. Los ríos son climatizadores naturales del ambiente, enfriando la capital durante los veranos más calurosos. El promedio de la velocidad de vientos en Junio del año pasado fue un 50% mayor que el mismo periodo en 2005.

Kee Yeon Hwang, impulsor y diseñador urbano del proyecto, realizó varias encuestas consultando cuál era el mayor valor que debía tener la ciudad. La respuesta recogida apostaba por la preservación del medioambiente y las aguas. El equipo de Kee estuvo más de seis meses investigando qué pasaría con el tráfico y desarrollaron un modelo de pronóstico que mejoraría cabalmente la situación vial.

Pero además de la mejora ambiental, la regeneración también tuvo impacto en la regeneración urbana de los barrios que bordean el canal Cheonggyecheon. Pese a lo anterior, hay posturas más críticas que apuntan a que se ha producido una dura gentrificación en el área, desplazando a una gran masa de población de sus lugares de origen. Lo cierto es que el proyecto vino a dotar de infraestructura, servicios y paseos peatonales, a una zona que estaba en franco deterioro, generó una nueva cara para un río, ahora remozado y que sin duda debe ser un valor de todos los ciudadanos.

Un proyecto de esta escala y magnitud debe lidiar con procesos difíciles, posturas encontradas, y complejidades técnicas significativas. Debe ser liderado por actores importantes y contar con un amplio apoyo de la ciudadanía, para poder así compensar y poner en la balanza los beneficios que conlleva un cambio de este tipo –que bien podría ser replicado en otras ciudades del mundo. En nuestro Territorio existen numerosos reencuentros y soterramientos de antiguos cauces, que deberían de “resurgir”, a modo de canal de agua urbano, sirva de ejemplo el aquí arriba comentado. ☆

información e imágenes obtenidas en>
Arquitectura Viva. Madrid Metropolis. Num. 107/108
<http://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/05/27>
<http://www.construmatica.com/construblog/2008/02/18>
<http://www.west8.nl>

pero, ¿qué es una ciudad sostenible?

Leemos que "La ciudad sostenible es aquella que es capaz de integrar en su funcionamiento como sistema elementos que provoquen el mínimo impacto sobre su entorno." El objetivo de la sostenibilidad se ha solapado normalmente en los sistemas urbanos con aquel otro de la habitabilidad, es decir, con la pretensión de mantener la calidad de vida en estos sistemas. La calidad de vida de los ciudadanos es un reflejo de las expectativas sociales, siendo los propósitos dominantes en nuestra sociedad los mismos que antes hemos mencionado. La aplicación de estos propósitos por parte de las actividades, sean estas económicas o no, y de las instituciones, utilizando las tecnologías actuales y en un contexto de globalización, provoca una transformación en los ecosistemas de la Tierra claramente insostenible.

El estudio de Norman Foster ha diseñado una "ciudad sostenible" en el desierto en Abu Dhabi: Los edificios se apiñarán como en una 'kashba', y el sistema de refrigeración procederá de torres eólicas que recogerán las brisas del desierto y expulsarán el aire caliente. Ningún edificio superará las cinco plantas de altura; y la ciudad estará orientada de noreste a suroeste para obtener un equilibrio óptimo de luz solar y sombra. Se parecerá a numerosas ciudades construidas en la época de los carruajes de caballos. La mayoría de las carreteras tendrán sólo tres metros de ancho y 70 de largo, para conseguir desarrollar un microclima que mantenga el aire en movimiento; los techos permitirán que entre el aire y protegerán el interior del fuerte sol en verano. Nadie se encontrará a una distancia superior a los 200 metros del transporte público, y las calles darán a plazas con columnatas y fuentes. 50000 habitantes habitarán en lo que ellos llaman "la primera ciudad sostenible del mundo". Costo: 15.000 millones de dólares.

¿Es acaso, un sistema tan caro, sostenible? ¿es acaso, una nueva ciudad en el desierto, sostenible? ¿no se requerirían estudios sobre el costo ecológico y económico de la construcción de la ciudad y de la vida de la ciudad? ¿no deben de exigirse procesos sociales paralelos? ¿y los espacios públicos, expresiones a favor de la calidad de vida? porque el enfoque energético, es, tan sólo una pata de la silla del problema de la sostenibilidad.

El objetivo de reconvertir las conurbaciones actuales hacia la meta de la sostenibilidad global exige, para que sea realizable, reavivar la conciencia colectiva, no sólo en lo local, sino también en lo global. Es decir, que exige, ligar en el renacimiento la antigua conciencia ciudadana con otra que abrace un nuevo geocentrismo que trate de evitar que las mejoras locales se traduzcan en deterioros globales, conociendo y controlando la "huella" de la ciudad. La meta de la sostenibilidad global exige revisar, relajar y condicionar la presión que han venido ejerciendo las ciudades sobre el resto del territorio, transformando las relaciones de simple explotación y dominio unidireccional hombre-naturaleza o ciudad-campo, en otras de mutua colaboración y respeto, conscientes de la simbiosis que a largo plazo está llamada a producirse entre ambos extremos.



Ciudad en Vauban

Resolver los problemas en el seno de la ciudad supone mejorar la habitabilidad y con ella, la calidad de vida. La calidad de vida de los ciudadanos depende de factores sociales y económicos y también de las condiciones ambientales y físico-espaciales. El trazado de las ciudades y su estética, las pautas en el uso de la tierra, la densidad de la población y de la edificación, la existencia de los equipamientos básicos y un acceso fácil a los servicios públicos y al resto de actividades propias de los sistemas urbanos tienen una importancia capital para la habitabilidad de los asentamientos urbanos. Por lo tanto, para que se cubran las necesidades y aspiraciones de los ciudadanos respecto a la habitabilidad de los barrios y la ciudad entera es aconsejable que se oriente el diseño, la gestión y el mantenimiento de los sistemas urbanos de modo que se proteja la salud pública, se fomente el contacto, el intercambio y la comunicación, se fomente la seguridad, se promueva la estabilidad y la cohesión social, se promueva la diversidad y las identidades culturales, y se preserven adecuadamente los barrios, los espacios públicos y edificios con significado histórico y cultural. El funcionamiento milenario de la biosfera ofrece un ejemplo modélico de sistema que se comporta de modo globalmente sostenible y del fenómeno de la fotosíntesis que ha posibilitado este comportamiento. Las transformaciones de materiales y energía que se operan en el caso de la fotosíntesis resultan ejemplares con vistas a una gestión sostenible de recursos.

Entiendo que hoy no se procede con la rigurosidad que se requiere bajo el objetivo de "sostenibilidad". La palabra se ha devaluado por la falta de conciencia real que exige este cometido. Afortunadamente existen ejemplos que nos despiertan del letargo pesimista, como es el ejemplo del Quartier Vauban en Freiburg, Alemania.

La coexistencia de residencias y puestos de trabajo, prioridad a los desplazamientos a pie, peatonales y en transporte público, consecución de una heterogeneidad social, distribución armoniosa entre vivienda y espacio público, creación de sistemas de calefacción centralizada a escala de barrio y construcción de bajo consumo energético. Lo más sorprendente de todo no es el cumplimiento milimétrico de los plazos y objetivos, sino la constatación visible de que los estándares y conceptos manejados por la teoría (sólo la teoría) urbanística actual funcionan: Una línea de tranvía con paradas a 500 metros de la vivienda más lejana además de dos edificios de aparcamientos disuaden de la utilización del automóvil. Ello libera las calles y permite un uso más abierto del espacio público. Edificios de vivienda colectiva (que satisfacen normas de bajo consumo energético) de 3 y 4 alturas unido a una relación justa de espacio libre genera densidades vivas pero en contacto con el verde, lo que junto a la introducción de terciario y dotación en una medida adecuada convierte este barrio en un lugar flexible y autosuficiente en muchos aspectos.

Pero el grave obstáculo para la implantación de buenas prácticas sostenibles es que las ideas dominantes, los propósitos conscientes que conforman la calidad de vida de los individuos están basados hoy en la competitividad, en el poder, en la individualidad y en la cultura del objeto, relegando cada vez más aquellas ideas basadas en la cooperación, en la dependencia y en la solidaridad, absolutamente necesarias para la tan deseada, ciudad sostenible.

info e imágenes obtenidas en:

www.plataformaurbana.cl

<http://habitat.aq.upm.es/cs/p2/a010.html>



nº
zbc
31

2008.3

boletín trimestral

hiruhilabetekaria

nºdeposición legal : BI-2470-08

ISSN: 1888-9336

CONGRESOS

- **Nuevos planteamientos para un urbanismo inclusivo. Género y participación**

30 y 31 de Octubre, Palacio Euskalduna Bilbao

Organizado por el Gobierno Vasco
www.jornadas-eventia.es

- **Congreso Babel 08
03-jornadas de arquitectura**

El tema de esta edición :USOS MIXTOS
ALTA DENSIDAD EN EDIFICIOS DE
PRODUCCIÓN

6-7_13-14_20-21_27-28 Noviembre,
Donostia

Organizado por el COAVN Gipuzkoa
<http://www.coavnss.org/babel>

- **Vigilancia: la arquitectura en la era post-Sputnik**

Seminario impartido por Beatriz Colomina en el CENDEAC de Murcia

29, 30 y 31 de Octubre, Murcia
18.30-21.00 h

www.cendeac.net/actividades

- **Jornadas sobre nuevos retos y buenas prácticas urbanas**

17 y 18 de Noviembre, Madrid

Organizado por el Ministerio de Vivienda
portal.vivienda@vivienda.es

- **Congreso Internacional para la vivienda sostenible. "Soluciones para la vivienda sostenible"**

13 y 14 de noviembre, Madrid
Centro de Convenciones MAPFRE
Avda. General Perón 40

91 - 581.16.07

- **IX Congreso Nacional del Medio Ambiente**

Del 1 al 5 de Diciembre, Madrid

Organizado por la Fundación Congreso Nacional del Medio Ambiente
conama@conama.org
www.conama9.org/conama9

- **VII Jornadas de Ordenación del Territorio: Protección del paisaje y**

ordenación del territorio.

20 y 21 de Octubre, Palma de Mallorca

- **VIII Congreso EuskalHiria**

Del 24 al 25 de Noviembre, Palacio Villa Suso, Vitoria-Gasteiz

Organiza: Gobierno Vasco

- **Visos 2008. Eventos de Sostenibilidad**

30 de Octubre, Parque Tecnológico de Bizkaia, Zamudio

Organiza: Labein

- **Seminario: Patrimonio, Paisaje y Sostenibilidad Territorial**

6 y 7 de Noviembre, Madrid

Organizado por el Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE) en colaboración con Ferrovial y Red Eléctrica de España

ose.sectecnica@uah.es

<http://www.sostenibilidad-es.org/observatorio%20sostenibilidad/>

- **Construye Navarra 2008. Ciudad Sostenible.**

Foro de la Construcción Sostenible. Arquitectura Bioclimática y Eficiencia Energética.

Del 13 al 15 de Noviembre, Palacio de Congresos Baluarte, Pamplona

- **Conferencia de Daniel Innerarity**

"Por una política sin héroes"

27 de Noviembre, Artium de Vitoria
20:00h, acceso gratuito

EXPOSICIONES

- **Design Cities**

Hasta el 4 de Enero 2008

Design Museum, 28 Shad Thames, London

- **Sustainable Design Principles for Buildings and Masterplans**

The Cooper Union, NY

Hasta el 3 de Noviembre

LINKS

<http://habitat.aq.upm.es/>

Artículos de gran interés sobre sostenibilidad constructiva y urbana (articulistas: Javier Neila, Salvador Rueda, Isabel Velázquez...)

<http://habitat.aq.upm.es/boletin/n37/>
(último boletín publicado)

MÁSTERS

- **Máster en: Desarrollo Sostenible. Gestor Agenda 21 Local.**

Especialista universitario. Título Propio UPV/EHU

Inscripción abierta hasta el 28 de octubre. Plazas limitadas.

LIBROS

- **Creative City: A Toolkit for Urban Innovators**

Autor > Charles Landry

Editorial > Earthscan Publications Ltd. 2000

Ejemplos de renovación urbana y reflexiones para abordar de forma creativa procesos regenerativos

- **Cuadernos de Investigación Urbanística**

El departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio de la ETSAM lleva publicando desde hace 10 años los Cuadernos Investigación Urbanística (CIU) cuyo objetivo es dar a conocer las investigaciones realizadas en el área del Urbanismo, la Ordenación Territorial, el Medio Ambiente y la Planificación Sostenible.

<http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciu/info.html>

La página web permite su amplia difusión ya que están incluidos íntegramente todos los números editados en formato .pdf y pueden descargarse, al objeto de facilitar la consulta gratuita a todos los investigadores interesados en estas materias. ☆