



COLEGIO OFICIAL
DE ARQUITECTOS
VASCO-NAVARRO

EUSKAL HERRIKO
ARKITEKTOEN
ELKARGO OFIZIALA

AGRUPACIÓN
VASCO-NAVARRA
DE ARQUITECTOS
URBANISTAS

EUSKAL HERRIKO
ARKITEKTO
HIRIGILEEN
ELKARTEA

Investigando

SUMARIO

noticias >
2,3

actualidad >
4,5

-3 finalistas y 1 ganador. Concurso de ideas internacional para la regeneración de la bahía de Pasaia

tesis doctoral >
6,7

- Bilbao, Desarrollos Urbanos 1960-2000

proyecto urbano >

8,9,10,11

- Ecobarrios. Teoría y práctica

agenda >

12

El modelo de desarrollo basado en el exceso ya no es válido. Y nos está pasando factura. Ahora la premura nos obliga a buscar alternativas de cambio y remontar la deriva en la que nos encontramos, para hallar la solvencia de las nuevas líneas de actuación.

Así, aun sin la luz de un modelo renovado, encontramos sobre la mesa de la actualidad cerca-nas decisiones de vital importancia para el devenir de nuestro territorio: la necesidad de impulso económico en la Reserva de la Biosfera de Urdaibai (un museo, polígonos industriales), la regeneración y el superpuerto de Pasajes o la revisión de las DOT, entre los más relevantes. Todas ellas son propuestas que provienen de instancias políticas, que no pueden obviar la voz de la ciudadanía, discusión previamente filtrada por los análisis técnicos e independientes de urbanistas, economistas, sociólogos o ambientalistas, con el estudio en profundidad de la problemática, alternativas de mejora o cambio, y de sus posibles consecuencias medioambientales. Por tanto tras un análisis técnico, el debate debería hacerse extensivo a toda la ciudadanía. Desde la AVNAU creemos que debería crearse un "asesoramiento social" y los arquitectos formarían parte de éste; ya no pueden tomarse decisiones sin calibrar meticulosamente los impactos ambientales, sin reflexionar sobre cuáles serán los modelos de desarrollo económico y residencial, o sobre la movilidad territorial.

Desde aquí animamos, no sólo a reflexionar y a la discusión, sino a investigar. Creemos que es necesaria la figura del arquitecto científico, que recopila información, la elabora, la documenta, lanza hipótesis y finalmente, consuma una tesis. Así, estamos orgullosos de presentaros un aperitivo de la tesis doctoral de nuestro compañero y vocal de Bizkaia de la AVNAU, Javier Martínez Callejo, quien ha sido galardonado con una mención en los premios COAVN 2010 recientemente fallados. La tesis, que ha sido publicada el año pasado, versa sobre las propuestas de diseño urbano ideadas para Bilbao desde 1960 hasta el 2000.

En este primer boletín de 2010 además, comentaremos las propuestas presentadas en el concurso de ideas internacional para la regeneración de la bahía de Pasaia, concurso fallado a favor del equipo holandés KCAP. Nos hemos acercado a la exposición itinerante que recogen los 3 finalistas y la propuesta ganadora, y comentaremos cómo han abordado los diferentes equipos la problemática de la bahía. Trataremos de averiguar las verdades de los "ecobarrios", tratando de entender qué se esconde bajo el tan manoseado "eco"...

Finalmente, os presentamos la "cartelera" de congresos del siguiente trimestre, invitandoos a participar en la redacción de comunicaciones para congresos, como vía de reflexión e investigación... ☆

“Luz verde al área residencial de Guenduláin”

El Gobierno foral de Navarra ha acordado declarar como Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) el plan para el desarrollo de un área residencial de vivienda protegida en Guenduláin, un primer trámite para recalificar los terrenos para una construcción que no corresponde a una actuación pública. El Plan de Guenduláin se inscribe entre las acciones previstas en el "Plan Navarra 2012" como actuación prioritaria dentro del área de Impulso a la Vivienda protegida de Navarra. El proyecto se desarrolla en una superficie de 4.113.757 m² de los términos municipales de Cizur y Galar y plantea dos subsectores, uno residencial y otro de actividad económica. En el primero se prevé, sobre un área de casi 3,2 millones de metros cuadrados, la construcción de un total de 18.389 viviendas, de las cuales el 87,86% (16.157) serán vivienda protegida y el 12% (2.232) restante libres. En el segundo sector se plantea la creación de un parque tecnológico, que estará centrado en la investigación de temas relacionados con vivienda, bioclimatismo y sostenibilidad.

artic. completo >
<http://www.noticiasdenavarra.com/2010/01/11>

“El 46% de las promociones VPO las acapara Vitoria-Gasteiz”

El descenso a la mitad de la producción de viviendas protegidas y pisos sociales durante 2009, se han dejado sentir en muchas zonas de Euskadi, aunque es la comarca del Gran Bilbao, donde residen alrededor de 800.000 habitantes, la que más ha acusado el desplome de la actividad. El pasado año sólo se iniciaron 126 viviendas públicas en esa comarca vizcaína, casi ocho veces menos que el ejercicio anterior y apenas el 3,9% de todos los inmuebles con calificación pública que se pusieron en marcha en toda la CAV (3.190). En Vitoria, con una población de unas 239.000 personas, se iniciaron 1.463 viviendas protegidas, lo que supone el 46% del total. De las quince 'áreas funcionales' en que se divide Euskadi, las de San Sebastián y su entorno, Llodio, Durango, Beasain-Zumarraga, Balmaseda-Zalla y Gernika-Markina no retrocedieron durante el pasado año en número de viviendas iniciadas. Aunque las instituciones vascas quieren impulsar el alquiler público, y en Euskadi existen reservas de suelo para 32.000 viviendas protegidas, en 2009 sólo se iniciaron 91 pisos para el arrendamiento, frente a los 950 del ejercicio precedente.

artic. completo >
<http://www.elcorreo.com/vizcaya/v/20100213/>

“No a las 26 hectáreas urbanizables”

La Plataforma de Defensa del Valle de Olaberria, en Irún, se posiciona «frontalmente» contra la propuesta de actividades económicas de carácter industrial y contra el nuevo vial que se contempla «con 12 rotondas». En una línea de colaboración constructiva, además de rechazar los planteamientos del Avance del PGOU, los defensores del valle proponen un planteamiento de ordenación radicalmente distinto en el que, por ejemplo, no niegan la posibilidad de «coexistencia del uso agro-ganadero con modernos e innovadores modelos de actividad con valor añadido: productos de calidad de la huerta, label de calidad de la carne, miel, queso, sidra, actividades de ocio y esparcimiento...». Esa ordenación se concreta en un parque periurbano de usos diversos e incluye la recuperación rural de las viejas zonas degradadas en lugar de convertirlas en suelos industriales como pretende el PGOU.

artic. completo >
<http://www.diariosvasco.com/v/20100213/bidasoa>

“Re-densificar las zonas deportivas de Iruña-Pamplona”

La modificación del Plan General que se propone, y que se debatirá en la Comisión de Urbanismo, se trata del aumento de edificabilidad a todas las instalaciones deportivas. Además, estas entidades podrán ocupar el 70% de su subsuelo con nuevas dotaciones (hasta ahora el permiso era del 40%), y sus edificios podrán contar con baja y dos alturas, un piso más de lo que admitía el Plan Municipal aprobado en 2002. En este caso, si existe "justificación deportiva (por ejemplo, un frontón)", podrá superarse el tope máximo de 12 metros de altura. Otra modificación es que se reduce la obligación de zona ajardinada del 33% al 30%. El Pleno ya aprobó a finales de 2009 una modificación del Plan Municipal para que Anaitasuna pudiera aumentar su terreno edificado a fin de completar su ampliación. En cuanto a la justificación técnica, "si no se permite este aumento de edificabilidad, les estaríamos impidiendo su crecimiento". De otra forma, "también debe reconocerse la labor de estos clubes en favor de la ciudad".

artic. completo >
<http://www.noticiasdenavarra.com/2010/02/16>

“Vitoria-Gasteiz se propone integrar la bicicleta en la movilidad urbana”

El Ayuntamiento de Vitoria invertirá 20,5 millones de euros en seis años (hasta 2015) para integrar la bicicleta en la movilidad urbana de la capital alavesa y lograr que sea vista por los ciudadanos como una opción "segura, limpia y funcional". El plan se enmarca en la estrategia del Ayuntamiento de Vitoria por impulsar el transporte colectivo y la movilidad no motorizada y se fija como objetivo que en el 2020, la población realice un 15 por ciento de sus desplazamientos en bicicleta. A lo largo de estos años esfuerzos se concentrarán principalmente a consolidar la primera fase de nuevos ejes de la red principal de movilidad ciclista a inversiones en la bicicleta pública o a construir nuevos aparcamientos para bicis, entre otras actuaciones. Una vez que estén concluidas las obras de inversión previstas hasta 2015, la red de carriles bici de Vitoria se incrementará de los 97 kilómetros actuales a 148, de los cuales 87 serán de red principal y 61 de red secundaria.

info >
<http://www.noticiasdealava.com/2010/02/24/>

“Cultura insostenible en Urdaibai”

La ciudadanía se queja de la política y cada día que pasa colecciona argumentos para reafirmar su posición: la construcción del museo Guggenheim Urdaibai es otra muestra de ello. El Programa de Armonización y Desarrollo de las Actividades Socioeconómicas de la Reserva de la Biosfera del Urdaibai tuvo una amplia participación y aceptación, y planteaba actuaciones estratégicas. Gran parte de esas medidas que recogía han sido ignoradas. Este Programa debe recuperarse y reformarlo si es preciso. Por ejemplo, que se renueve la zona de la Vega de Gernika, actualmente en suelo urbano industrial, y se convierta en un parque tecnológico comarcal de usos industriales no contaminantes. El museo no es incompatible con un plan de impulso socioeconómico de la comarca, pero una infraestructura cultural de estas características sólo debería de representar un apartado de un conjunto de medidas para el desarrollo de la comarca. De los 12 informes que se han elaborado sobre la viabilidad del museo 9 no hablan de la ubicación; 2 lo desaconsejan y el tercero ve difícil su defensa jurídica, y no se han estudiado alternativas.

artic. completo >
<http://www.aralar.net/blogak/dani-maeztu/2010/02/26>

Más infraestructuras insostenibles gracias a la Ley de Economía Sostenible

La futura Ley de Economía Sostenible se utilizará para mantener el gasto en infraestructuras a pesar de los recortes presupuestarios. Ecologistas en Acción considera que es un ejemplo claro de cómo la Ley no busca la sostenibilidad. El Ministro de Fomento, anunció que, pese al recorte presupuestario previsto para su ministerio, se mantendrán las inversiones previstas en infraestructuras de 15.000 millones de euros hasta 2011, 7.000 para este año.

Para ello fomentará los acuerdos público-privados, de forma que la financiación sea en un 50% por el Banco Europeo de Inversiones (BEI), entre un 20 y un 30% por el Instituto de Crédito Oficial (ICO), y el resto, a partes iguales, entre las constructoras adjudicatarias de la obra y la banca. Para conseguir el dinero privado se realizarán avales públicos para los préstamos, transfiriéndose todo el riesgo de la inversión a entes públicos.

Las infraestructuras a las que se refiere José Blanco son las incluidas en el Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT), que supone 6.000 nuevos kilómetros de autovías y 9.000 de alta velocidad, entre los que se encuentran el AVE a Galicia, como señala también el Ministro. Actualmente España es el país europeo con más kilómetros de autovías y, este año, se concertará en el primer país del mundo en número de kilómetros de alta velocidad ferroviaria. Todo ello produce que las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte estén desatadas. El mecanismo de financiación público-privada estará facilitado por la futura Ley de Economía Sostenible, actualmente en proceso de tramitación.

+ info >

<http://ecologistasenaccion.org/spip.php?article16556>

Costas veta un documental sobre la destrucción del litoral

El Ministerio de Medio Ambiente ha bloqueado la emisión de un documental para TVE que encargó Cristina Narbona en 2006 sobre la destrucción del litoral y que fue financiado con 1.292.874 euros de dinero público. El Gobierno exige retirar dos minutos de vídeo, en los que se superponen imágenes del Telediario sobre la corrupción urbanística como uno de los males del litoral. El responsable de la serie, el catedrático de Costas de Granada Miguel Ángel Losada, se niega a retirar ese fragmento: "Desgraciadamente, la corrupción es parte de nuestra historia. Esto es una censura como la de las fotos de la Diputación de Valencia". La serie Las riberas del mar océano es de todo menos neutra, especialmente el capítulo 12, dedicado a la legislación. Bajo imágenes aéreas realmente espectaculares, un locutor narra: "La costa concentra una parte sustancial de los delitos contra el medio ambiente y el urbanismo, de viviendas ilegales y de sentencias de demolición. Tras ella se esconde la complicidad social con la corrupción urbanística, que se manifiesta por la connivencia de algunos funcionarios, cargos públicos, profesionales y empresas de suministro. Todos ellos han consentido las actividades ilícitas y las prácticas corruptas. ¿Por qué hay tantos desmanes, abusos y corrupciones?". Miguel Ángel Losada admite que la serie "muestra cosas flagrantes contra la Ley de Costas y contra la Constitución". "Las imágenes desde el aire son, muchas de ellas, muy dolorosas porque muestran un deterioro de una franja única e irrepetible convertida en una franja para cimentar edificios". Elena Espinosa "solicitó que se eliminaran dos minutos en el que se afirmaba que el problema del litoral era la corrupción urbanística. En opinión del Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, la situación del litoral español responde a una mala planificación urbanística y a un exceso de edificabilidad, con independencia de que la corrupción sea, lamentablemente, una realidad en zonas de la costa".

artículo completo >

<http://www.elpais.com/articulo/sociedad/Costas/veta/serie/TVE/destruccion/litoral>

“Vivimos un urbanismo loco”. Rem Koolhaas

El arquitecto se pregunta sobre naturalidad y artificialidad, debido a nuestra incapacidad para reconocer la vida en otro lugar que no sea el centro de las ciudades. Esta duda ha condenado a los barrios a pertenecer a una condición obligatoriamente secundaria, sin otorgarles ninguna capacidad para vivir y ser felices. Al mismo tiempo nos sentimos incapaces de reconocer que los proyectos de los años sesenta, setenta y ochenta son portadores de valores. Es una incapacidad para valorar nuestro pasado reciente, que ha sido condenado a una amnesia inmediata. Esta duda es algo que nos cuesta muy caro. Nos cuesta el placer de las ciudades. Nos cuesta también el placer de lo desconocido y de la aventura, que puede que sea lo esencial de la ciudad. En resumen, diferentes versiones con un objetivo común: la mejora medioambiental de las ciudades. La pregunta queda en el aire: ¿son éstas actuaciones aisladas de valor simbólico o tendrán un efecto transformador real? Al mismo tiempo, creo que en Europa, desde hace diez años, hay una enorme contradicción entre las ambiciones y el dinero, y siempre podremos encontrar formas exóticas para que las ambiciones políticas se satisfagan. A veces, se da uno cuenta de que la implicación del sector privado no es siempre la solución, porque los intereses son muy diferentes. Desde hace veinte años se utiliza este término public-private partnership, pero cada vez más se observa que se ha convertido en una oportunidad para que lo privado anteponga sus objetivos al bolsillo vacío de lo público. No es que se haya convertido en una lucha, pero en estos veinte años las relaciones han sido bastante tensas, y únicamente en los últimos diez años, lo público ha comenzado a saber cómo imponer sus propios intereses. Evidentemente es el camino lógico, el problema es que se acumulan las indeterminaciones de los dos sectores. Y eso es lo que lo hace verdaderamente complejo, porque lo político ya es inestable de por sí, y si a eso se le añade la inestabilidad de lo privado...

artículo completo >

www.elpais.com/articulo/portada/Vivimos/urbanismo/loco/elpepuculbab/20091219

3 propuestas finalistas y un ganador. Concurso de ideas internacional para la regeneración del puerto de Pasaia

El estudio holandés KCAP-Kees Christiansen ha ganado el concurso de ideas para la regeneración integral de la bahía de Pasaia, que de llevarse a cabo supondría la completa transformación de una de las zonas más deprimidas de Gipuzkoa y cuyo desarrollo está condicionado a la construcción del puerto exterior.

El concurso de ideas internacional para realizar el "master plan" fue convocado en febrero de 2009 por el Grupo II de Gipuzkoa Aurrera que ha servido para que el «olimpio» de la arquitectura haya puesto su mirada sobre la bahía de Pasaia. Las posibilidades del viejo puerto, rodeado de tinglados industriales del siglo pasado y de apretadas zonas urbanas, no han pasado desapercibidas para algunos de los mejores arquitectos del mundo.

KCPA-LKS, que recibirá 150.000 euros como vencedor del concurso de ideas, se encargará ahora de redactar el anteproyecto de "master plan", al que se incorporarán sugerencias e ideas aportadas por las instituciones y entidades que componen el jurado y la ciudadanía.

Un total de 47 estudios de prestigio se presentaron a la convocatoria para la regeneración de la bahía. Entre ellos Zaha Hadid (posteriormente renunció), Oriol Bohigas, Dominique Perrault, Richard Rogers, Alejandro Zaera (ganador del concurso de la lonja de San Pedro) y Carlos Lamela, todos ellos situados en la élite de la arquitectura internacional.

Pasaia es una perla para cualquier urbanista. La salida de la actividad mercante a las dársenas que se construirán en el exterior de la bahía, adosadas a Jaizkibel, dejará libres setenta hectáreas en primera línea del puerto. Es por tanto una condición previa e inexorable, la construcción del puerto exterior de Pasajes.

KCAP + LKS. PROPUESTA GANADORA. *No!ako badia, ha!ako haizea. Zeru azpiko badia*

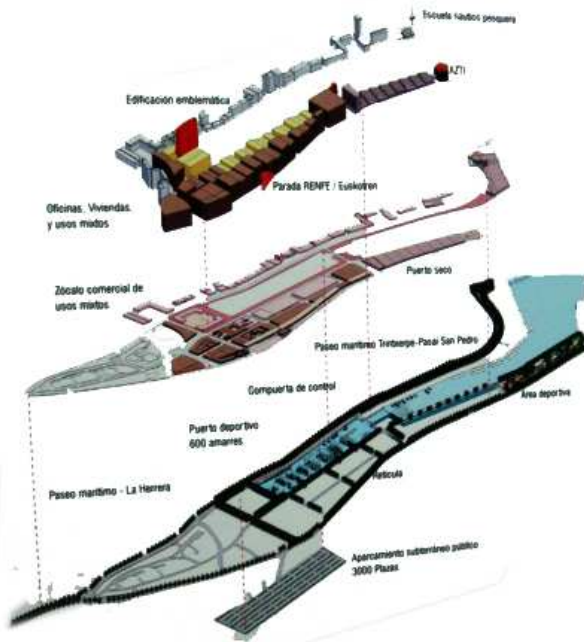


El equipo dirigido por el holandés Kees Christiaanse son autores de la regeneración Hafencity en Hamburgo, lo cual ha influido en el jurado, debido a las características similares con Pasaia y el éxito llevado a cabo en dicho proyecto.

La apuesta de la propuesta ganadora es ofertar un amplio parque de viviendas, nada menos que 800.000 metros cuadrados. Es sin duda en comparación con el resto de alternativas quien más "maciza" la bahía. La bahía pasaitarra se dividirá en siete "distritos o núcleos" que, en la actualidad tienen su propia identidad" pero que se pueden complementar e interconectar entre sí. De este modo, en la zona de Pasai San Pedro se acometerá la construcción de la nueva lonja como centro de la vida social, un aparcamiento que alivie espacios en el entorno y la creación de un espacio público atractivo y accesible que combine actividad pesquera y ocio. Por otra parte, se construirá un parque a lo largo de la avenida Euskadi del barrio de Trintxerpe, en Donostia-San Sebastián, de manera que éste quedará conectado con la bahía y La Herrera, a través de una zona en la que se habilitarán comercios y servicios públicos. También se prevé la construcción de un aparcamiento subterráneo y el rediseño del área a lo largo del muelle como una zona peatonal con comercios hosteleros. En La Herrera se combinará la actividad de industria ligera con la construcción de bloques de viviendas, ya que la red de transporte público permite un desarrollo de mayor intensidad en esta zona, y añadió la actual N-1 se convertirá en un boulevard, y la carretera del Puerto será una nueva calle que recorrerá el parque y el muelle. La zona de la Herrera, se convierte además, en un gran puerto deportivo, que conecta con pasarelas ambos lados de la bahía, como se muestra en el primer plano de la imagen. Pasai Antxo será la "zona cosmopolita", donde se prolongará la trama urbana ortogonal hasta el frente marítimo y se pretenden soterrar las vías del tren. Allí nuevas viviendas y edificios interactuarán con el agua gracias a la creación de un canal que conectará el centro cultural y el mercado de pescado 'Seafood Village'. En lo que a Lezo respecta, se modificaría la línea de costa actual para acercar el pueblo a la lámina de agua, así como el establecimiento de pasarelas flotantes para el desarrollo de deportes acuáticos y una plaza con forma de anfiteatro. Un gran edificio "belvedere" concentrará un centro comercial y un edificio de desarrollo mixto de negocios y desarrollo.

Info obtenida en >

<http://www.diariovasco.com/20100226>



WEST 8

Pasaia urre da. En 4 retratos...

West 8 apuesta por reconformar y rehabilitar la bahía de tal manera, que pueda considerarse patrimonio histórico de la UNESCO. Los valores de la bahía los vislumbra en oro: el patrimonio arquitectónico y social de Pasai Donibane, Lezo y Pasaia San Pedro, y por otro lado, el paisaje de la bahía. Lo que hoy es industrial, debe convertirse en un espacio reequilibrado ecológicamente, basándose en la potenciación de lo existente y edificando en los intersticios o espacios ganados: así, en la Herrera, se separa de la zona edificada abriendo un canal, y propone un "poblado" de edificación en lotización, a modo de pueblo pesquero. En la zona de Lezo, conforma el espacio residual con manzanas, de manera "continuista" a lo existente. Sitúa edificios-hito en altura, como recurso para señalar y elemento referencial para la identificación de los diversos pueblos que se aglutinan en la bahía. Recupera la naturaleza del área de la bahía contaminada en Lezo-Rentería, construyendo un paseo-dique que acota una zona amplia para el baño.



Ezquiaga arquitectura, Sociedad y territorio

Pasaia herritik dator notizia...

El equipo madrileño tiene las cosas claras: concentra la mayoría de la edificación residencial en la Herrera, por su cercanía a Donostia, con tipología de bloque con torres de gran altura (se muestra en la fotografía), sin introducir el agua hasta esta zona. El resto de los espacios alrededor de la bahía los recupera como espacios verdes y de paseo, además de ubicar edificios deportivos y culturales a escala supramunicipal, comunicados éstos no sólo con la vía del tren actual, sino por un tranvía que connexionará todos los pueblos que conforman la bahía. La regeneración se enfoca por tanto de un lado, en liberar el espacio que hoy ocupa la industria para que la ciudadanía recupere lechos lugares frente al agua, principalmente como lugar de recreo con actividades vinculados al agua (piscinas, puertos deportivos) y de paseo. Por otro lado, se rehabilitan parte de las construcciones industriales existentes hoy en día, como recuerdo del pasado de Pasaia.



Imágenes tomadas por la redactora en la exposición itinerante sobre el concurso

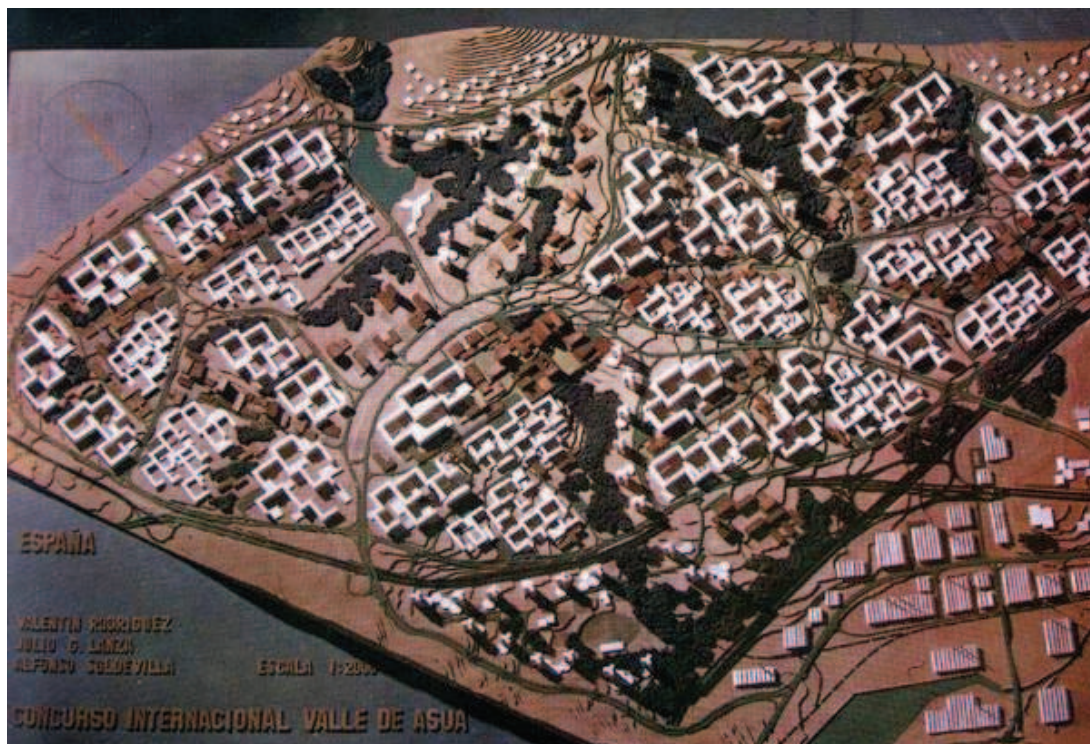
S333 Architecture + Urbanism

Revelando la Ribera y sus 5 principios

La propuesta se construye principalmente en sección, tal y como mostramos en la imagen: a diferencia del resto de las propuestas, el equipo holandés soluciona y aprovecha el desnivel existente entre la antigua carretera N-1 y la zona actual portuaria. Además, introducen canales de agua como calles, haciendo que la parte baja se relacione de manera muy estrecha y diversa con el agua, que es la característica principal de la bahía, y no se limita por tanto a crear un único frente de fachada. La propuesta también se caracteriza por tratar de unir los diferentes pueblos de la bahía: desde Pasai-San Pedro diseñan un puente en el lado más estrecho, y en el área de Lezo-Rentería, crean una isla para un parque natural. Esta isla hace posible que puedan construirse puentes, mejorando la conectividad de la bahía. Los edificios singulares se sitúan en las "puntas" de las actuaciones de los diferentes lugares, rodeados de amplios parques. Puede resumirse que la estrategia llevada a cabo es la de generar pequeñas islas y canales, como elemento estructurador de toda la bahía. ☆

BILBAO, DESARROLLOS URBANOS 1960-2000. Ciudad y forma

Javier Martínez Callejo



Concurso Internacional en el Valle de Asúa, Primer Premio, Rodríguez-G. Lanza-Soldevilla, 1961-62

Introducción

Resulta difícil resumir, en forma de artículo, una publicación que abarca los últimos 50 años del desarrollo urbano de Bilbao. Desde lo particular, por la intensidad e influencia de los procesos socio-culturales, industriales y económicos sufridos en los últimos años, de una influencia desconocida en otras ciudades del norte de España.

Desde un punto de vista general y en primer lugar, por haber sido éste un periodo de expansión de nuestras ciudades sin precedentes. En segundo lugar, por la evolución propia de la técnica urbana y las bases conceptuales sobre las que se formulan y sustentan los diseños urbanos de estas décadas tan fructíferas. Máxime si por su interés no distinguimos entre aquellas propuestas que pudieron ser materializadas o no.

El libro estructura y fundamenta el discurso en esta última cuestión: cuáles son los principios urbanos que guían la evolución urbana de la ciudad. En definitiva, cuál es la influencia cultural urbana que subyace bajo las peculiares propuestas bilbaínas, a la vez, tan similares a las de otras ciudades.

Por su interés, la atención se centra en el desarrollo pormenorizado de la ciudad –el planeamiento operativo– que permite concretar la forma de la ciudad, porque en las ciudades que heredamos esa forma es lo que permanece.

Cinco etapas

El libro distingue cinco etapas bastante definidas por sus características urbanas.

La primera etapa, a modo de capítulo introductorio, viene a coincidir entre la aprobación del Plan Comarcal conocido con el sobrenombre de "el Gallo" (1946) y su I Revisión. Es una etapa previa, donde se manifiestan tipos urbanos cuyas raíces se remontan al propio siglo XIX. Una etapa ecléctica entre el urbanismo de Ensanche, la idea de Ciudad Jardín y los primeros balbuceos racionalistas de bloque abierto y cuyos ejemplos más significativos son el Plan Sur, de 1951 o el Plan Parcial de Begoña, de 1955.

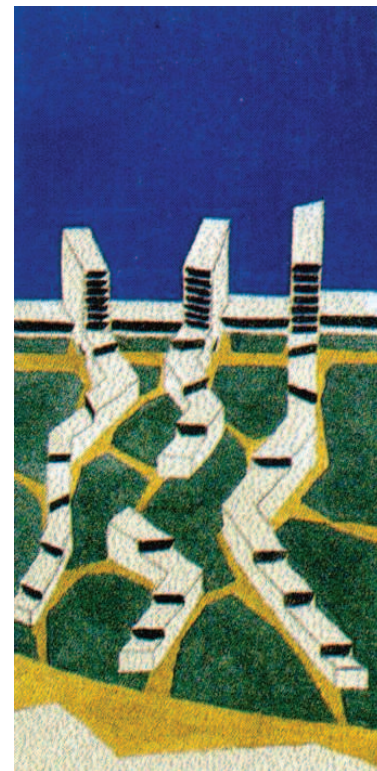
La segunda etapa -"Auge y Expansión: el esplendor económico e industrial y el apogeo urbanístico" - abarca hasta el intento de la Segunda Revisión del Plan Comarcal (principios de los años setenta). Es un periodo de irrupción completa de los principios del Movimiento Moderno a todos los niveles. En especial la adopción del bloque racionalista, aislado, abierto y en medio de grandes zonas verdes, en teoría (el texto distingue entre un "Racionalismo Escuetto" y un "Racionalismo Elaborado", con la inclusión del agregado urbano). Los barrios de Otxarcoaga (1959), Begoña y Txurdinaga (1961), respuesta urgente al chabolismo imperante en las laderas de Bilbao, son fiel ejemplo. Más aún, las propuestas para el Concurso Internacional de Asúa (1961).

La tercera etapa -"La Agonía de la Ciudad: la compacidad urbana y la decadencia económica e industrial" -, llega hasta finales de la década de los setenta, cuando la crisis económica afecta totalmente al tejido industrial por el que se caracterizaba Bilbao. Una etapa de continuidad con el Movimiento Moderno, pero con aplicaciones renovadas y reformuladas, algunas de ellas de gran interés en que destaca el mixed development, la combinación de tipos arquitectónicos, la influencia de experiencias

Plan Parcial de Miraflores, Luis Pueyo, 1972



croquis Concurso European IV, Belzunce-Díaz Mauriño-García Millán, 1996



nórdicas o las primeras manifestaciones estructuralistas del Team X. Es significativo observar cómo, precisamente por el alcance de estas reformulaciones y la presunta confianza de sus posibilidades tecnológicas, el desarrollo de la ciudad se convierte en masivo, especulativo y enormemente denso. A la vez, optimista e impetuoso, basado en la segregación, la imbricación de usos (centro de negocios, equipamientos y viviendas), los pasos a distintos niveles e incluso las relaciones mecánicas y cuyo mejor ejemplo puede ser el complejo comercial de Zabálburu (1969) y las diferentes propuestas para el área de San Mamés (1968 y 1974). La lógica consecuencia será una crisis muy profunda suficientemente conocida.

La cuarta etapa -“Reconversión: la recomposición de la ciudad”-, que se puede suponer comenzada en la fecha emblemática de la desaparición de la Corporación del Gran Bilbao (1980) llega hasta la redacción del Plan General (1990-1994). Período de cambio total a muchos niveles: cultural, político (asunción de competencias por parte del Gobierno Vasco), social y económico, que supone también un cambio de paradigma en la disciplina urbanística, que toma como referente la figura de los hermanos Krier. Rechazando el Moderno, la recuperación de los valores culturales e históricos será la base sobre la que se sustente el planeamiento, recuperación que todavía se moverá en un plano demasiado teórico por causa de un ideal social que coincidía en parte con el de las etapas anteriores. Fruto de este periodo son los ocho Planes de Reforma Interior entre 1983 y 1984 o la Modificación del ámbito de Begoña y Txurdinaga (1984), propuesta paradigmática en la ciudad, en que la vuelta a tipos edificatorios convencionales como la manzana cerrada, la plaza o los espacios simbólicos priorizan en la concepción urbana.

La última etapa -“La Imagen Final: Bilbao servicios”-, a partir de 1990 es una etapa que llega hasta la actualidad. En ella, las potencialidades de los nuevos enfoques de la disciplina urbana se despliegan en actuaciones de gran interés, una vez se asume la necesidad de acercarse más a la realidad económica que exige la construcción de la ciudad. Se puede decir por lo tanto que evolucionamos de un urbanismo dogmático a un urbanismo pragmático, en que la gestión se confiere fundamental. Se dan cita aquí dos tipos de proyectos: unos más emblemáticos dedicados al relanzamiento de la ciudad como motor económico y otros que buscan la mejora efectiva de áreas olvidadas y obsoletas durante mucho tiempo. Una cuestión que genera, hoy en día, un debate que remite a planteamientos de carácter superior. También, a una planificación previa de la ciudad desde ámbitos diferentes o desligados de la mera disciplina urbana que se plantean ya el futuro de la ciudad.

El libro trata de suponer, en definitiva, una experiencia en el acercamiento a través del estudio de su diseño urbano, al desarrollo urbano de la ciudad, a sus barrios, sus costumbres, sus gentes, su idiosincrasia y a la comprensión -fundamentada en un sólido conocimiento cultural- de la ciudad heredada.

El trabajo realizado permite valorar la importancia que ha de concederse a la historia (con sus errores y aciertos) y al conocimiento de los principios culturales y conceptuales que han guiado a nuestras generaciones precedentes, como modo de plantear, valorar y decidir en el presente, que no es sino la base del futuro. ☆

ECOBARRIOS

TEORÍA Y PRÁCTICA

El nuevo urbanismo lleva tiempo estudiando la forma de hacer ciudad de la forma más sostenible posible creando a su vez espacios que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos. Es así como aparecen estos nuevos barrios urbanos concebidos para minimizar su impacto en el medio ambiente. No obstante el objetivo primordial de estos barrios no es sólo la interacción con el medio urbano de manera sostenible a través de aspectos como la gestión de los residuos, el ahorro y eficiencia en los recursos básicos (agua, energía, etc.), la integración de la agricultura, la naturaleza y la gestión integral de la movilidad sostenible, sino que también incide en aspectos sociales como la mejora de las relaciones ciudadanas y de la educación ambiental.

Desde los años setenta y hasta la fecha se han creado las "ecoaldeas", asentamientos humanos concebidos a escala humana, en donde se incluyen todos los aspectos importantes para la vida, como son el físico ambiental, el económico, social y humano o cultural. Todos estos aspectos se integran en armonía y respeto con el entorno natural, promoviendo sistemas saludables y perdurables de desarrollo por un futuro indefinido. Las ecoaldeas existen por definición en las zonas no urbanas, ya sea en bosques, costas, desiertos o diferentes puntos de la geografía natural.

Un Ecobarrio se define como un grupo o comunidad de personas, que con una visión común, enfocada a largo plazo se organiza con el fin de mejorar su calidad de vida y lograr de esta manera alcanzar el bienestar humano en armonía con el medio ambiente. Un Ecobarrio sigue los principios de una ecoaldea, pero en las zonas urbanas.

Ecobarrios es una propuesta que nos orienta hacia una vida sustentable a través de un nuevo paradigma de vida. Este nuevo paradigma comprende desde dónde y cómo está construida nuestra casa hasta los hábitos de vida de las personas que viven en un Ecobarrio.

En la implementación de un Ecobarrio se tiene como objetivo general el estudio, diseño, implementación y creación de vivienda sustentable en los asentamientos humanos ubicados en zonas urbanas o periurbanas.

Para alcanzar dicho objetivo, un Ecobarrio persigue los siguientes objetivos específicos:

1. Diagnóstico de los índices de impacto ambiental en suelo urbano, periurbano o en suelo de conservación.
2. Diagnóstico y selección de la población objetivo en donde se implementaran las estrategias y técnicas de la Propuesta Ecobarrios
3. Creación de Organizaciones Sociales de Base (OSB) en donde los miembros de la comunidad de un Ecobarrio tengan represen-

tatividad, decisión y acción

4. Conocimiento por parte de los actores de las técnicas de Facilitación y Consenso.
5. Documento consensado por la comunidad en donde se establezcan los compromisos y los acuerdos.
6. Adquisición de una cultura ambiental y cambio de hábitos.
7. Construcción de las eco-tecnias en las viviendas objetivo. (ecotecnia: cuando la tecnología tiene como objetivo reducir su propia huella ecológica)
8. De ser necesario, construcción de nueva vivienda, siguiendo los principios de la arquitectura natural.
9. Mantenimiento de las eco-tecnias construidas en las viviendas.
10. Monitoreo y seguimiento de los índices de impacto ambiental.

Son las condiciones y características de la biodiversidad de la zona en donde se planea implementar un Ecobarrio las que determinaran las actividades a corto, mediano y largo plazo. Si el escenario es totalmente urbano y con vivienda ya construida, entonces el proyecto se tendrá que ajustar a esas condiciones en donde generalmente las viviendas ya están conectadas a la red de drenaje y electricidad. En estos casos se pueden implementar sistemas de captación pluvial, biofiltros para aguas grises, calentadores solares y azoteas verdes. Si el escenario es periurbano en suelo de conservación, o cerca del mismo, entonces la propuesta de un ecobarrio contemplará desde nueva vivienda hasta el mejoramiento de las ya existentes, implementando ecotecnias en las mismas.

La definición se nos hace comprensible, pero algo difusa a la hora de plasmarla en una propuesta. Cualquier modelo de ciudad alternativo al existente, pasa por asumir que la función "eco" exige responsabilidad y esfuerzo comunitario. Nada de lo que el planeamiento plantee será exitoso si no existe una conciencia-ción, y además, colectiva. La realidad es, que se cuentan como premios la obtención de cualquier reducción de consumo, no solo de suelo, sino de energía.

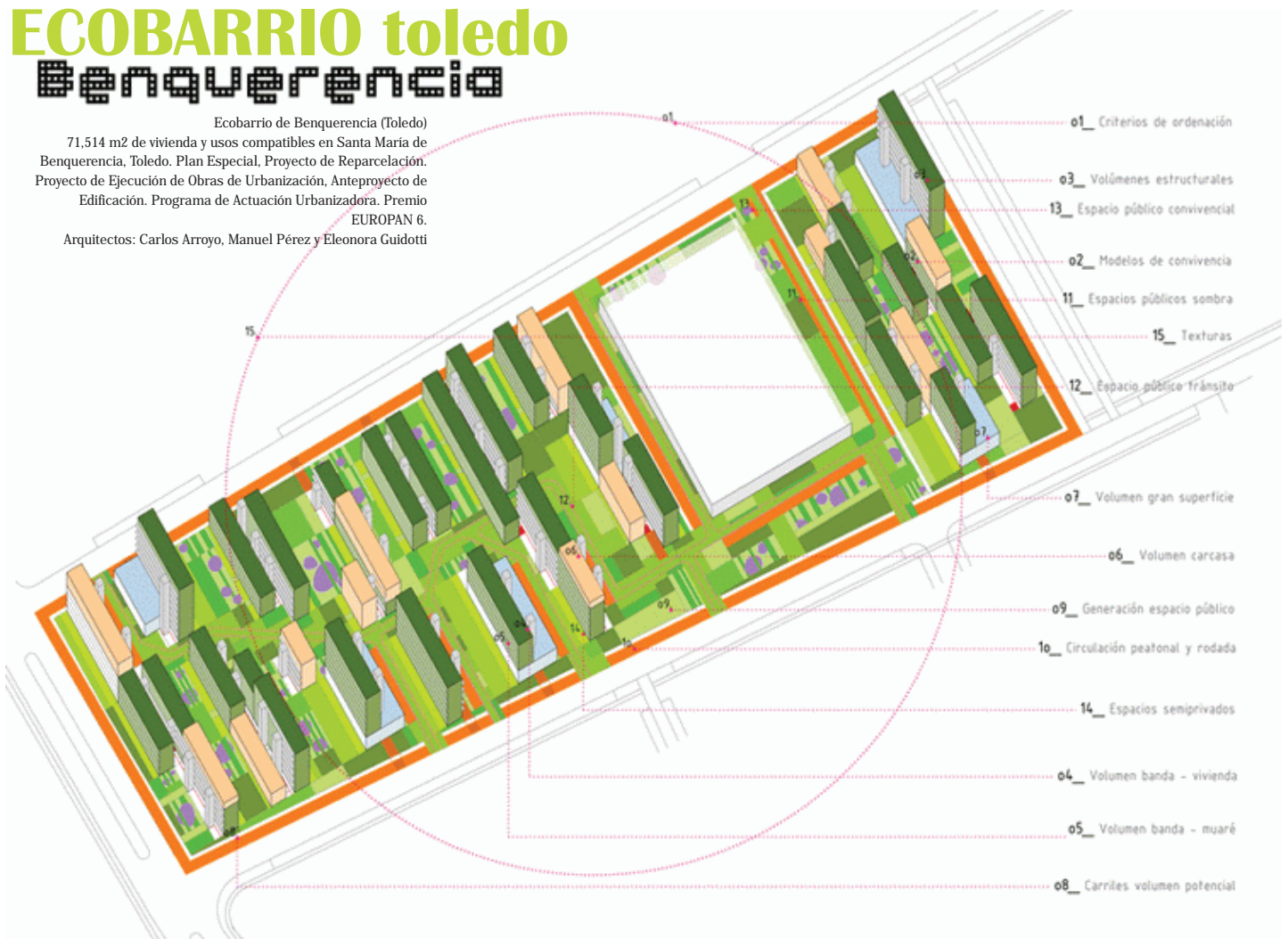
Pero, ¿Cómo se llevan a la práctica todas estas pretensiones?

Vamos a estudiar un ejemplo "emblemático" en cuanto a ecobarrio, el barrio Hammarby de Estocolmo, ya realizado, y otro ejemplo solo en propuesta, en Toledo. Esta última se basa en una concepción innovadora en aspectos como la arquitectura o uso del espacio público y la de Estocolmo muchas de sus innovaciones se encuentran en las instalaciones urbanas asociadas con los modos de generación de energía.

ECOBARRIO toledo

Benquerencia

Ecobarrio de Benquerencia (Toledo)
71.514 m² de vivienda y usos compatibles en Santa María de Benquerencia, Toledo. Plan Especial, Proyecto de Reparcelación. Proyecto de Ejecución de Obras de Urbanización, Anteproyecto de Edificación. Programa de Actuación Urbanizadora. Premio EUROPAN 6.
Arquitectos: Carlos Arroyo, Manuel Pérez y Eleonora Guidotti



(extracto memoria de los autores)

La idea fundamental consiste en optimizar la usabilidad de esa gran cantidad de espacio libre que las condiciones urbanísticas primitivas proporcionan. Frente a las extensas superficies de asfalto que imponía la ordenación original, proponemos reconquistar el espacio libre como espacio de convivencia. La práctica totalidad de las viviendas disponibles está pensada para albergar un modelo en el que sus habitantes no encajan: el de la familia nuclear tradicional. Su distribución impide compatibilizar los espacios de trabajo y vivienda, o generar estancias que faciliten la independencia de sus habitantes si se decide compartir piso. La vida de los nuevos modelos familiares no encaja en la rígida y jerarquizada estructura de estos pisos, mientras que las personas mayores, solas o en grupo, sufren las consecuencias de vivir en una casa no adaptada.

Definimos tres tipos de Volumen, según las demandas estructurales y con una tabla de compatibilidad de usos. Cada volumen fija ciertos parámetros pero deja otros totalmente abiertos al crecimiento. Sus dimensiones transversales son fijas, mientras la dimensión longitudinal es variable. Dentro de su sección se definen tres niveles de forjado que permiten un crecimiento exterior por extensión y un crecimiento interior por colonización de dichos forjados. Se prepara la estructura al corte según tres bandas de uso, agrupando los usos según sus necesidades. Los espacios más equipados comparten una banda en una orientación secundaria. En las orientaciones principales se alinean los usos colchón.

Las bandas centrales están preparadas para los usos estanciales.

Fijados estos invariantes transversales, dejamos abiertos todos los parámetros en el sentido longitudinal. Hemos conseguido que las personas adquirentes puedan elegir el tamaño de su espacio con total libertad. Pueden también compartimentar según sus deseos, su forma de vida, o las necesidades de su trabajo.

La libertad de crecimiento se extiende en planta y en sección, permitiendo múltiples opciones de colonización. El muaré estructural evita coincidencias de pilares en sentido transversal que puedan condicionar negativamente la elección del punto de corte.

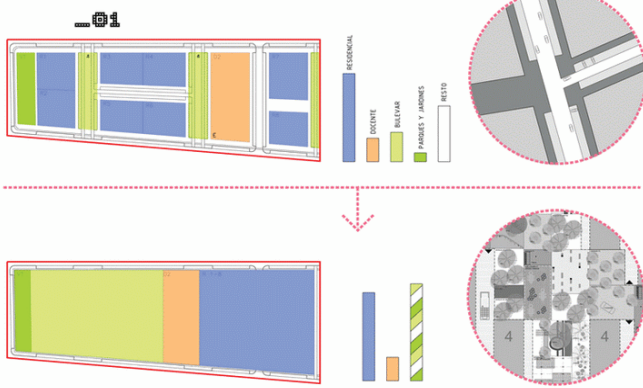
Las distancias entre pilares son constantes en el sentido de la estructura horizontal, pero varían ligeramente en cada hilera, resultando en un desfase asimilable al efecto muaré. No hay ejes estructurales transversales.

Definimos el volumen carcasa como un prisma elemental de dimensiones fijas.

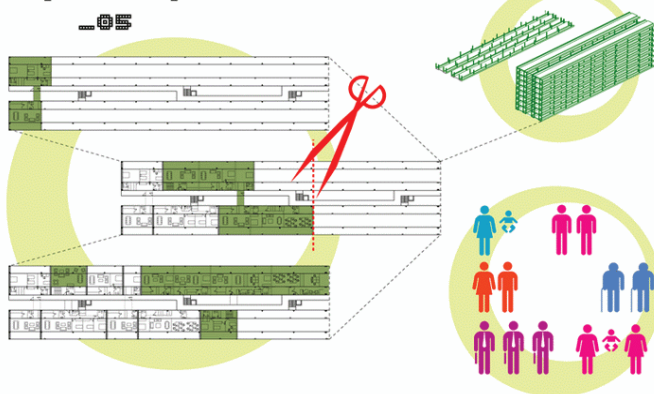
Manteniendo estas dimensiones, crece exteriormente por repetición o adición. Su potencial de crecimiento es interior, pudiéndose forjar una o dos plantas.

Su uso es más flexible, desde vivienda hasta usos comerciales que cumplan la normativa de control de contaminación (con especial énfasis en la contaminación acústica), sea terciario en general, comercial estricto, o incluso algunos tipos de industria ligera, permitiéndose expresamente usos mixtos

Criterios de ordenación



Volumen banda - vivienda al corte



Dentro de los criterios de sostenibilidad empleados se encuentra el de evitar la fragmentación entre espacio público y privado, generando espacios de convivencia vecinal. Esta necesidad se combina con la de generar el espacio libre en función de la sombra que arrojan los edificios, evitando a su vez los problemas de soleamiento sobre las viviendas.

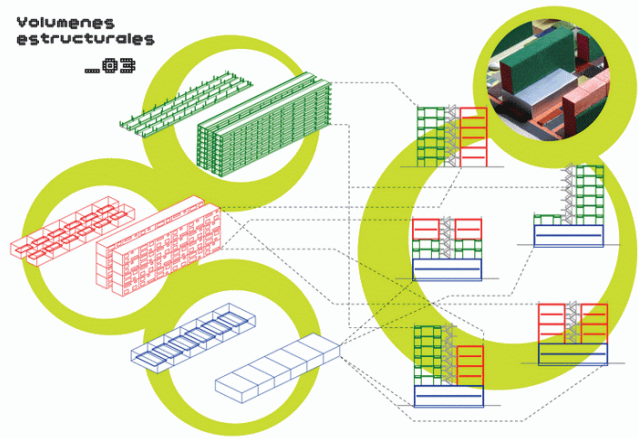
Así, diferentes ángulos de soleamiento sobre diferentes alturas edificadas generan espacios públicos y espacios semi-privados de convivencia vecinal correspondientes a cada edificio. De este modo es posible definir una superficie de convivencia, un tapiz social de lugares de encuentro, espacios de ocio y microclimas.

¿Hasta dónde definir la ciudad?

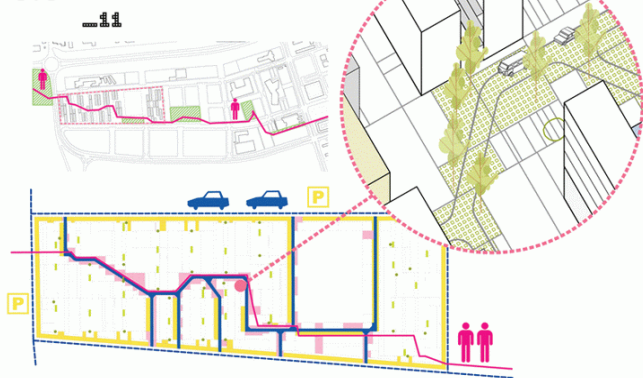
La ciudad hoy se proyecta terminada. No hay opción de crecimiento. En el proceso de desarrollo tenemos ciudades incompletas con 'manzanas' terminadas separadas por solares descampados. ¿Es posible sentar las bases de una ciudad que ocupe su territorio sin saturarlo, conservando un potencial de crecimiento?

Se propone un recorrido rodado en anillo que, permite el acceso a los aparcamientos subterráneos. Adicionalmente, se dispone de un circuito interior de baja velocidad, destinado únicamente a aumentar la accesibilidad de algunos puntos interiores. El pavimento de esta zona se ablanda, y los límites de los carriles se hacen difusos, constituyendo una vía mixta peatonal-rodada en la que el coche sólo circula cuando es estrictamente necesario. Existe, además un recorrido peatonal planteado a gran escala, entrelazando las superficies verdes de mayor tamaño. El espacio público resultante se articula mediante bandas equipadas y con funciones especializadas. El primer tipo, los

Volumenes estructurales



Trafico rodado y peatonal



espacios públicos de sombra, comprenden áreas tupidas con bosques de abetos, áreas de cultivo (olivos y almendros), que se incorporan al sistema de conservación y ocio vecinal, y jardines organizados mediante pérgolas e invernaderos.

Los espacios públicos de tránsito diferencian entre las áreas estrictamente peatonales, las zonas destinadas al aparcamiento, o los viales interiores, en los que diferentes tipos de obstáculos guían al vehículo, siguiendo un recorrido que atraviesa ambientes diferentes. El vehículo no se siente dueño y señor del espacio público. Va como pisando alfombras, y percibe que debe respetar a todos los que conviven en esta superficie.

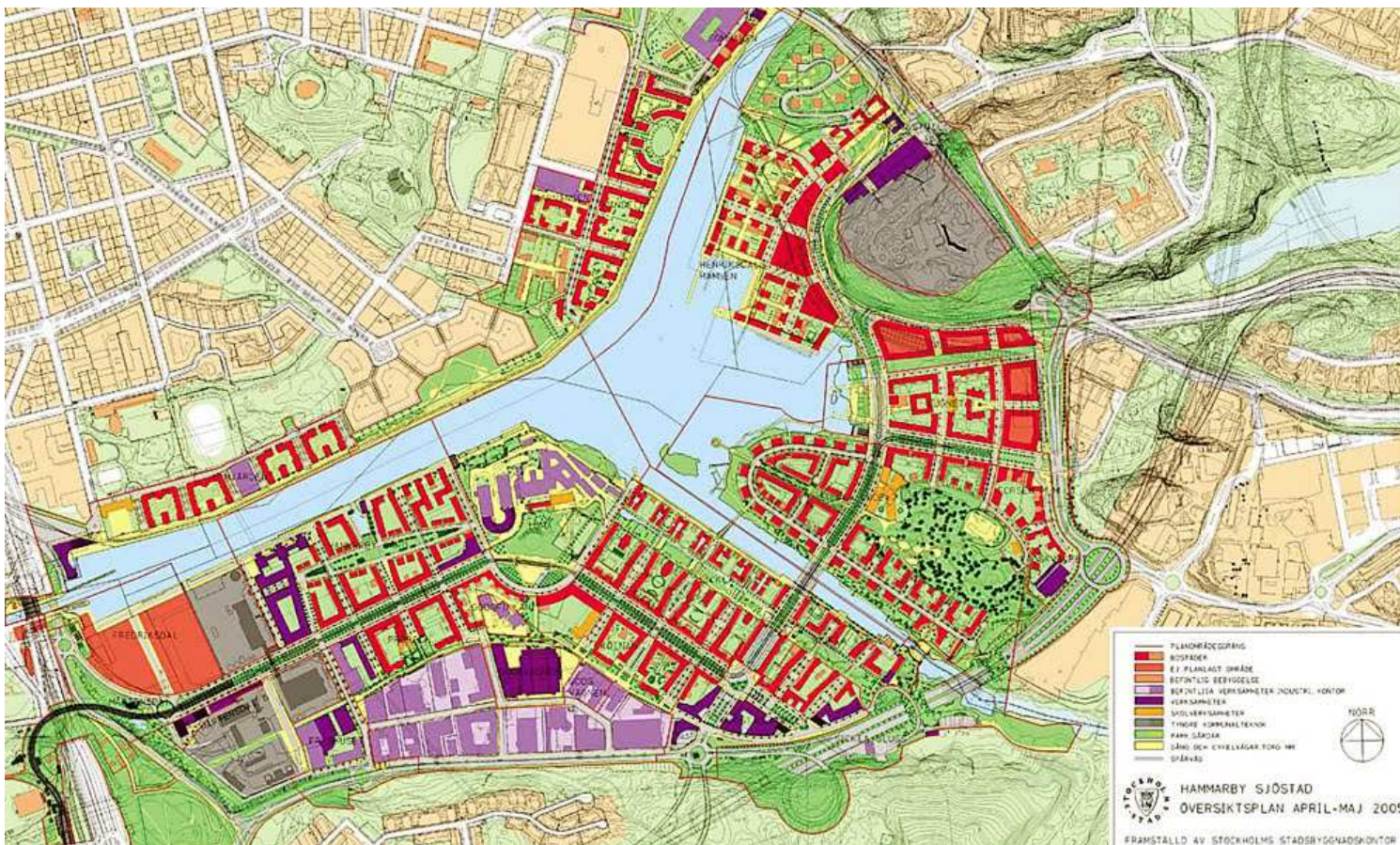
El espacio público convivencial acumula bandas de usos muy intensos, con islas para actividades especiales y zonas de convivencia de grupos con distintos intereses o edades. Tierra vegetal, suelos de arena, juegos infantiles, o islas con suelo blando, plantas aromáticas y asientos cúbicos realizados mediante un sistema de encofrados perdidos y hormigón proyectado.

Existen espacios de ámbito comunitario (huertos, jardines) asociados a un edificio o a toda la actuación. Están destinados a evitar la fragmentación entre espacio público y privado, generando espacios semiprivados mediante concesiones de distinto tipo, que regulan la actividad en el espacio libre creando oportunidades de convivencia vecinal. A su vez, las viviendas en planta baja disponen de franjas de espacio de uso libre privado.

La imagen colectiva es la suma de muchas individualidades, distintas maneras de apropiarse del espacio colchón. ☆

artículo completo >

<http://www.carlosarroyo.net/esp/proyectos.html>



El modelo sueco "eco" tiene su potencial que puede simplificarse en la buena planificación y la racionalidad en sus planteamientos, que es de lo que se trata todo lo relativo a la sostenibilidad. Otra característica es la complejidad, que no tiene que ser simplemente diversidad sino que también trata de las relaciones (redes) entre elementos y la participación, que tiene que ver con el grado de cumplimiento de los compromisos individuales fijados en función de las necesidades colectivas. La ciudad requiere una voluntad no coaccionada pero muy real a cooperar, a ser parte de una comunidad. La cuestión de la implicación social es la asignatura pendiente cuando hablamos de sostenibilidad. Conseguir una conciencia planetaria y modificar el rumbo de la progresiva imposición de lo privado sobre lo público y del concepto de crecimiento sobre el de desarrollo, debe ser el objetivo.

Hammarby fue una zona portuaria de la ciudad con graves problemas de contaminación debido al tipo de industrias instaladas en la misma. Se trata de construir en esta área artificializada unas 11.000 viviendas para 25.000 habitantes y 200.000 metros cuadrados de espacios comerciales y de trabajo. Para ello hubo que derribar o cambiar de sitio la mayor parte de los edificios industriales. Los edificios no sobrepasan las seis plantas pero se intenta conseguir un barrio compacto con densidad suficiente para mantener vida urbana y con distancias cercanas a los equipamientos. La construcción de los edificios se realiza sin grandes alardes tecnológicos hi-tec, sino con soluciones pensadas y sensatas

El eje del barrio es un amplio bulevar de casi 40 metros de anchura que es el centro neurálgico del transporte público. Es a lo largo de este eje donde se localizan la mayor parte de las actividades comunitarias y comerciales. Para favorecerlo, las plantas bajas de

casi todos los edificios que tienen fachada al mismo permiten diferentes usos.

Una de las mayores innovaciones hace referencia a las instalaciones urbanas: la clasificación de las basuras corresponde a los usuarios que la separan en tres fracciones: restos biológicos, papel y todo lo demás. Esas basuras se trasladan mediante un sistema neumático a los centros de procesamiento. Con los restos biológicos se producen abonos, el papel se tritura y el resto se quema en una planta de cogeneración de distrito para producir electricidad, agua caliente y calefacción a las viviendas.

Lo que se ha dado en llamar "modelo Hammarby" es la integración de todo lo relativo a la energía, agua y basura. Hemos visto ya cómo se enfoca el tema de las basuras relacionado con la energía. Respecto al agua tiene un tratamiento diferente si se trata de pluviales o de residuales. El agua de la lluvia se filtra y se purifica, por ejemplo mediante balsas de descarga, se deriva hacia espacios verdes o humedales o, sencillamente termina en el lago. Las residuales van a una planta de tratamiento donde se utilizan para producir biogás con el que se cocina y sirve también de combustible (junto con etanol) para los autobuses. Luego pasa a otro lugar donde se recupera el calor residual que sirve de complemento al obtenido en la planta de cogeneración producido por las basuras. Lo que queda se utiliza para conseguir un suelo rico en nutrientes.

El fracaso de Hammarby es que se ha utilizado otra vez la palabra eco, para hacer una ciudad de moda, para que sus habitantes se sientan más "tranquilos" con el medio ambiente (los suecos tienen la mayor huella ecológica), pero sin obtener una concienciación ciudadana real. ☆

artic. completo >

<http://elblogdefarina.blogspot.com/>

2010.1

boletín trimestral
hiruhilabetekaria
nº depósito legal : BI-2470-08
ISSN: 1888-9336

CONGRESOS

- Encuentro Internacional sobre la innovación en el diseño, urbanismo y arquitecturas de las ciudades-isla del futuro

9, 10, 16 y 17 de abril. Tenerife
coordinacion@ellaboratorio.org

- Congreso Regional Internacional SB10mad: «Edificación sostenible. Revitalización y rehabilitación de barrios»

Del 28 al 30 de abril. Madrid
Organizado por Green Building Council Spain (GBC España)
<http://www.sb10mad.com/>
Contacto: info@gbcspana.com

- 16 seminario internacional BIO CULTURA y CIUDADES VERDES. CUENCA 2010 sobre Biónica, Innovación y Desarrollo Urbano Sostenible.

Del 22 al 24 de Abril, Cuenca
wpa@tsai.es

- IV Congreso Iberoamericano de Estudios Territoriales y Ambientales

Del 10 al 13 de mayo, Mérida
Organización: Mapping Interactivo
Revista de Planeamiento Territorial y Urbanismo Iberoamericana
<http://www.mappinginteractivo.com/cieta/index.asp>

- I Jornadas Europeas sobre Eficiencia Energética y Sostenibilidad en la Arquitectura y el Urbanismo

28, 29 y 30 de junio, Donostia
XXIX Cursos de Verano de San Sebastián
UPV/EHU

CONCURSOS

- NUEVA ARQUITECTURA EXPERIMENTAL VASCA. recepción de trabajos

Espacio Ciudad en colaboración con el Colegio de Arquitectos de la delegación de Alava, realiza esta convocatoria con el objetivo de escanear y abrir vías de intercambio y conocimiento de aquellos trabajos producidos por arquitectos o estudios mixtos –multidisciplinares caracterizados por su espíritu experimental e innovador.

Antes del 22 de abril
esci@vitoria-gasteiz.org

- **Concurso de Ideas Plan Director Estratégico para la restauración entorno Río Segura a su paso por Beniel**
<http://beniel.es/node/5550>

- **Recepción de comunicaciones. II Congreso Urbanismo y Ordenación del Territorio.**
"Un nuevo modelo para una nueva época"
31 de mayo de 2010
Organiza el Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de A Coruña

- **Recepción de comunicaciones. «I Jornadas Europeas sobre Eficiencia Energética y Sostenibilidad en la Arquitectura y el Urbanismo»**
Fecha límite: 9 de abril
www.architecturalsustainability.eu
Contacto: victor.araujo@ehu.es

NORMATIVA

- BOPV. 01/12/09

EDICTO dimanante de procedimiento ordinario n.º 1093/08 por el que se declara la nulidad de pleno derecho de los art. 13.2, 13.3, 14.2 del Decreto 105/2008, de 3 de junio, de medidas urgentes en desarrollo de la Ley 2/2006, de 30 de junio, de Suelo y Urbanismo.

- Plan Territorial Parcial Bilbao.

Edicto dictado por el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco por el que se declara la nulidad de los artículos 98, 99, 100, 101, 102, 105, 106, 107, 108, 110.3 y 112 al 120 del Decreto 179/2006, de 26 de septiembre de 2006, del Departamento de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio del Gobierno Vasco, por el que se aprueba definitivamente el Plan Territorial.
http://www.euskadi.net/cgi-bin_k54/bopv_20?c&f=20100122&ts=2010014

EXPOSICIONES

- Atopia. Arte y ciudad en e.s.XXI

Hasta el 24 de Mayo. CCCB, Barcelona.
La ATOPÍA es el sentimiento de malestar del individuo frente a la ciudad del presente la cual no representa, en ningún caso, el paraíso soñado o prometido que nos ofrece la utopía.

- Ciudades habitables Ciudades de futuro

La exposición pretende acercar al público el discurso de la sostenibilidad desde la práctica, mostrando soluciones concretas, logros visibles que puedan repercutir en la percepción del cambio como algo cercano y accesible.
La casa encendida, Madrid
Hasta el 1 de enero de 2012

LINKS

- www.uoc.es/portal/castellano/arees/arees_tematicas/gestio_de_la_ciutat

En esta web se recogen artículos sobre planificación urbanística y las tendencias de la ciudad actual.

- www.engawa.es

Cada número es un nuevo experimento que nace de la imagen de su portada como hilo conductor. A partir de ahí los artículos se bifurcan, se entretajan o simplemente se juxtaponen formando un tapiz al que todos estáis invitados a leer, opinar y colaborar.

. video censurado por Costas:

www.elpais.com/videos/sociedad/documental/costa/bloquea/Medio/Ambiente/ (*ver apartado noticias)

LIBROS

- Urban Transformation

El libro trata de abordar la complejidad de significados que el término "urbano" presenta actualmente, que utilizamos para designar fenómenos y situaciones muy diferentes. Articulado en torno a conceptos como verde, turístico, informal, temporal, normativo y público/privado, una serie de ensayos teóricos introducen casos de estudio, intervenciones artísticas, y proyectos. Esta compilación tan heterogénea responde a un esfuerzo por trazar, un mapa lo más completo posible del fenómeno urbano
Eds. Ilka Et Andreas Ruby,
Ruby Press, Berlin, 2008, ○