

COLEGIO OFICIAL
DE ARQUITECTOS
VASCO-NAVARRO

EUSKAL HERRIKO
ARKITEKTOEN
ELKARGO OFIZIALA

AGRUPACIÓN
VASCO-NAVARRA
DE ARQUITECTOS
URBANISTAS

EUSKAL HERRIKO
ARKITEKTO
HIRIGILEEN
ELKARTEA

Era digital

SUMARIO

noticias >

2,3

actualidad >

4,5

-Crónica del Congreso Más por menos

-Cocinando la participación

premio>

6,7,8,9

-Premio Europeo Espacio Público Urbano 2010

artículo>

10,11

-¿Dónde enchufar el coche eléctrico?

agenda>

12

Nadie pone en duda las posibilidades que la tecnología digital e internet nos ofrece; el intercambio de información en la red y la disponibilidad de ingente información resulta atractiva, a la vez que, en ocasiones, inabarcable. La AVNAU no quiere ser ajena a este nuevo panorama digital y propone adecuarse a la nueva era; el boletín trimestral que sirve de canal y registro de información entre la junta y sus agrupados, es un formato que consideramos puede y debe enriquecerse de la tecnología. La información del siglo XXI pierde caducidad casi al mismo tiempo en la que surge, ya que se propaga a velocidad inalámbrica.

El boletín digital nos abre nuevas posibilidades comunicativas; no sólo nos capacita para realizar labores de filtro de toda la información que existe y la ampliación de la documentación sobre ciertos temas de análisis, sino que además posibilita una relación más directa entre vosotros, los agrupados y la junta, incorporando la oportunidad de recibir vuestras sugerencias, deseos, crítica y opinión, al objeto de construir una mejor agrupación y discutir sobre nuestra actividad profesional del urbanismo.

El boletín por tanto tendrá una periodicidad mensual, por vía electrónica, en el cual aportaremos como es habitual nuestra visión particular con artículos elaborados por la redacción, además del resumen de los temas que decidamos puedan ser de interés. Pero también avalamos las ventajas del boletín en papel, por lo que anualmente elaboraremos un boletín resumen de lo acontecido durante el año.

Durante el periodo veraniego la AVNAU se prepara para un otoño de novedades; además del boletín digital que pondremos en marcha a vuelta de vacaciones, testeando su acogida por vuestra parte, en septiembre está programado el viaje a Portugal y para noviembre estamos trabajando en la confección de unas jornadas reflexivas sobre el futuro de las ciudades, ya que sin duda estamos en un punto de inflexión, con más incertidumbres que certezas, pero que de mano de grandes pensadores del urbanismo imaginaremos posibles urbes del mañana.

En este boletín acompañamos a las noticias de actualidad, la crónica del Congreso que tuvo lugar en junio en Pamplona, Más por menos, de mano de nuestra corresponsal Verónica Ordozgoiti, a quien agradecemos su colaboración. Por último, os mostramos los proyectos premiados en el Premio Europeo del Espacio Público 2010 y planteamos por último, para el artículo, la discusión sobre la capacidad de acogida de nuestras ciudades del coche del futuro: el coche eléctrico. ☆

“Científicos exigen protección para la fauna marina entre Ulia y Jaizkibel”

OCEANA y el Colegio Oficial de Biólogos de Euskadi (COBE), conjuntamente, han elaborado una propuesta para la creación de un corredor ecológico entre Donostia y Biarritz con el objetivo de ampliar la zona protegida de la Red Natura 2000. Sobre el Superpuerto exterior pasaitarra, una de las infraestructuras costeras que mayor impacto va a tener para afrontar la conservación marina de Jaizkibel-Ulia. Los expertos recuerdan que el Plan Territorial Sectorial de Protección y Ordenación del Litoral (PTS), considera que la propuesta de construir un puerto exterior en Pasaia "afecta gravemente a un área de Especial Protección Estricta en 21,86 hectáreas, lo que representa un 42% de la superficie de la mencionada área en la zona de Jaizkibel, lo que representaría una grave afección a este singular espacio natural, de que ya se ha indicado la necesidad de su protección". La propuesta del corredor ecológico se encuentra dentro de un amplio proyecto que han desarrollado con el fin de ampliar las zonas protegidas.

artic. completo >
<http://www.gara.net/azkenak/04/194081>

“Los problemas viven en Voith”

Voith-Gorostidi Taldea se creó en diciembre de 2008 y cuenta con un blog donde sus integrantes comparten información y dudas acerca de la operación urbanística más importante de los últimos años para Tolosa. No en vano, el nuevo barrio residencial contará con 148 VPO, 319 viviendas tasadas y 276 de precio libre. Después de conocerse el laudo del Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV) en el que se declara "nulo" el acuerdo de Voith-Gorostidi, los futuros propietarios de las viviendas se sienten entre dos aguas y muestran su intranquilidad. La oposición indica que "lo que han hecho es sacar los sistemas generales del área Voith-Gorostidi; como han llenado todo de casas, y como los espacios verdes que corresponderían a las viviendas de Voith no caben en el área, se las han llevado a la otra punta del pueblo. Y en lugar de aportarlos el promotor, como sucede en todos los casos, se los ha regalado el Ayuntamiento. El primer edil defendió la operación urbanística: "Se puede hablar de lo que queramos, y lo estudiaremos, pero es innegable que habrá pocos planes tan ejemplares como éste, donde se ha garantizado el traslado de empresas importantes y se ha posibilitado la construcción de cerca de 700 pisos, con un 63% de protección, y se ha procedido legalmente.

artic. completo >
<http://www.noticiasdegipuzkoa.com/2010/04/28>

“Recogida puerta a puerta, compromiso y concienciación popular”

Los vecinos de Usurbil, Hernani y Oiartzun (en Gipuzkoa) han adoptado el sistema puerta a puerta de separación y recolección de residuos que alcanza unas cifras de reciclaje del 80%. Hoy en día, la mayoría de los residuos que se crean son orgánicos, es decir, residuos de alimentos. El 42-44% de nuestra basura es comida. En los vertederos se mezclan la materia orgánica y otras materias, lo que atrae ratas y gaviotas, crea malos olores... Por eso, a la hora de gestionar los residuos, es muy importante recoger la materia orgánica aparte. De ese modo, la mayor parte del problema se puede evitar. Además al recoger esa materia orgánica aparte, podemos utilizarla para hacer compost. Pero el sistema de hoy en día (cuatro contenedores: vidrio, plástico, papel y cartón, y el de la 'basura') no da opción para poder llevar a cabo adecuadamente. La base del sistema está en que el agente (ciudadanos, comercios, restaurantes...) que crea los diferentes tipos de residuos los separa en el mismo lugar de creación. Y no los deja en los contenedores de la calle, se los recogen en la misma puerta de casa.

artic. completo >
www.ecoperiodico.com

“El parque de Otxarkoaga completa el 90% del anillo verde de Bilbao”

El nuevo parque de Irumineta, estira el anillo verde de Bilbao hasta completar el 90% del proyecto previsto por el Ayuntamiento para consolidar las zonas naturales de los barrios. El nuevo pulmón, de 42.700 metros cuadrados, culmina también la recuperación integral de la zona y rescata para los vecinos una vaguada que se encontraba en un deficiente estado de conservación. Este nuevo pulmón verde resolverá asimismo graves carencias que viene padeciendo Otxarkoaga desde hace muchos años. Además de conectar la parte alta y baja de esta zona del barrio, se ha construido un parking de 87 plazas. Además, se ha adecentado un pequeño lago, aprovechando el riachuelo existente en la zona, que permitirá el ahorro del consumo de agua mediante la recogida de lluvia y su reutilización en la red de riego de las nuevas zonas verdes. La creación de este espacio se suma a los parques de Gaztelapiko, Araneko, Zorrogoiti y Etxezuri, y próximamente se añadirá el de Rekalde. Este incremento de zonas verdes responde al objetivo del Consistorio bilbaíno de mejorar todos los distritos de la ciudad y dotarles de infraestructuras de ocio y esparcimiento.

artic. completo >
<http://www.elcorreo.com/vizcaya/v/20100415>

“Luz verde a la redensificación de los nuevos barrios de Vitoria-Gasteiz”

Las alternativas barajadas para Salburua y Zabalgana ya han generado críticas entre asociaciones vecinales de Vitoria. La redensificación de estas zonas recogida en la nueva revisión del Plan General ha recibido el apoyo unánime de uno de los órganos del Ayuntamiento de Vitoria. El informe se centra en sectores de Salburua y Zabalgana, y su objetivo es claro: redensificar los nuevos barrios de la ciudad para evitar que se conviertan en un nuevo Lakua, es decir, en un barrio que identifique erróneamente espacio con calidad de vida. El aumento del número de viviendas extras presentado, ha provocado serias críticas por parte de asociaciones de vecinos de ambas zonas, que consideran que se sacrifican espacios verdes y de equipamientos para primar "el ladrillo". Desde el equipo de gobierno, sin embargo hay un acuerdo unánime en la Casa Consistorial para que la urbe crezca hacia dentro y no hacia afuera. Las propuestas vecinales serán sin embargo recogidas y estudiadas para elaborar una nueva revisión que, de nuevo, volvería a pasar por este Consejo de Planeamiento.

info >
<http://www.noticiasdealava.com/2010/04/15>

“Ordenanza del espacio público de Bilbao”

Más de un centenar de colectivos de la ciudad de Bilbao ha creado la plataforma Bilbon Kalea Aske para protestar contra la ordenanza que regula el uso del espacio público aprobado recientemente. Critican que para la elaboración de la ordenanza no se ha contado con la participación de la ciudadanía ni los agentes sociales, ni los distritos, han tenido ocasión de tomar parte en su redacción. El proyecto de la ordenanza, en su título II regula en concreto "las prácticas sexuales incívicas y el ofrecimiento y demanda de servicios sexuales, el "botellón", la "música callejera", otras "actuaciones artísticas", tránsito por aceras y espacios peatonales (especiales referencias a los patinadores, monopatines y ciclistas), práctica de juegos. En el manifiesto que han firmado todos los colectivos denuncian que con la excusa de "fomentar el uso cívico" y la "protección de la convivencia ciudadana", el Ayuntamiento busca regular todas las actividades que se desarrollan en la calle. Para ellos y ellas el Ayuntamiento, pretende "recortar la utilización libre del espacio público

artic. completo >
<http://www.tercerainformacion.es/spip.php?article15241>

Un huerto en la autopista

El mundo se ve arrastrado por una fiebre verde que le impulsa a devolver la naturaleza a las ciudades. Las personas quieren andar y respirar en las calles. Entramos en una nueva era ecológica. En principio, los efectos de la epidemia son positivos. A nadie le molesta vivir en ciudades más humanas, con más parques. Uno de los procedimientos cada vez más habituales en este principio de siglo XXI para reubicar la naturaleza en la ciudad está siendo recuperar espacios lineales ocupados por infraestructuras obsoletas, que suelen ofrecer buenas oportunidades al estar muy bien situadas. San Francisco fue de las primeras ciudades que demolió viaductos para obtener espacios verdes, y después le han seguido otras muchas metrópolis norteamericanas. En Seúl se ha desmontado recientemente una gigantesca autopista, y por donde habían circulado miles de coches todos los días durante unas pocas décadas ahora vuelve a estar presente el agua, creando en pleno centro uno de los espacios públicos más atractivos de la capital coreana. Pero ahora que cada vez hay menos dinero se procura no tener que desmontar nada, porque demoler es muy costoso y gestionar los residuos de forma ecológica cada vez más complicado. Por ejemplo, en la región de Calabria, en Italia, se acaba de convocar un gran concurso internacional para reconvertir un tramo de la Autopista del Sol que se ha quedado obsoleto en una línea verde al borde del mar, que sirva a la vez para seguir dando acceso a los pueblos de la zona y además se convierta en un potente equipamiento sostenible, capaz de cubrir las demandas de la zona con la instalación de energías renovables. Pero la ciudad reclama ahora algo más que alfombras y atrezzo, en un momento en que algunos especialistas trabajan ya con la posibilidad de que en un futuro bastante cercano no haya energía suficiente para que cada vez que un humano se quiera desplazar siga arrastrando su propio montón de chatarra.

artículo completo>

http://www.elpais.com/articulo/portada/huerto/autopista/elpepuculbab/20100529elpbabpor_35/Tes

Fiebre aviar

En España ha invadido el espíritu Transiberiano en forma de alta velocidad. No en vano, la línea que atraviesa Rusia desde Moscú hasta el Pacífico tiene 9.288 kilómetros, mientras que en España se ha programado que el trazado del AVE alcance los 10.000 kilómetros! Mientras el estado español se gasta entre 12 y 30 millones de euros en construir cada kilómetro de alta velocidad, los zares hacían realidad el Transiberiano con mano de obra procedente de las prisiones y el Ejército. Desde el punto de vista estratégico, la infraestructura rusa tenía una doble explicación: por una parte servía de arteria de cohesión en un país enorme, profundo y mal comunicado, y por otra, contribuía a dar salida a buena parte de las materias primas que se acumulaban a lo largo de la hostil Siberia, a la vez que daba cobertura al desarrollo industrial. No hay nada, más allá del apetito de los zares regionales (el AVE se ha incorporado de forma frívola en los últimos años a las promesas políticas) y de la canalización de algunos fondos europeos (que ya han desaparecido) que explique la fiebre aviar de España, con la intensidad que se manifiesta. La red ha seguido creciendo hasta duplicarse el precio citado. Con el agravante de que cada kilómetro construido (unos 2.200 hasta el momento), tiene un coste de mantenimiento anual que oscila entre los 100.000 y 200.000 euros. Lo siento por aquellos que quisieron poner un AVE en su vida, pero, en tiempos de austeridad, este tipo de infraestructuras ha dejado de estar de moda. Al menos con la megalomanía que se planearon.

artículo completo>

Iñaki Garay, en Expansión. 19 junio de 2010

Tren de Alta Velocidad: obstáculo para la modernización de los ferrocarriles

El único complot contra la modernización de nuestros ferrocarriles ha sido la descabellada decisión, sin precedentes en ningún otro país, de implantar a un ritmo frenético y de forma generalizada la Alta Velocidad. Se ha desdeñado el moderno ferrocarril convencional (160/220 km/h), el modelo más común y desarrollado en los países de nuestro entorno. Muestra de ello es que 3 de cada 5 kilómetros que se construía en Europa eran españoles, de manera que este mismo año, con la inauguración de la línea de Madrid a Valencia, nos situaremos a la cabeza del Mundo con 2.230 kilómetros superando a Japón. El tren convencional es mucho más flexible, se adapta mejor a nuestra orografía y realidad demográfica, es más versátil y permite la mejora integral de todos los tráficos de viajeros a la vez que es compatible con las mercancías. Pero además los ingentes recursos gastados en estos años en Alta Velocidad eran suficientes para haber modernizado de manera integral todas nuestras líneas ferroviarias, evitado en gran medida parte del actual déficit público y hubiese sobrado para financiar otras necesidades. La toma de decisiones de los responsables políticos ha estado presidida por criterios electoralistas, carente de justificación técnica y huérfana de sentido común, funcionalidad y eficiencia. Por otro lado, los supuestos beneficios que reporta estas fabulosas inversiones son cuestionados por los distintos estudios realizados que además advierten del riesgo de concentración territorial de la riqueza en detrimento de las áreas menos desarrolladas. Nos encontramos en la encrucijada, podemos replantear en la medida de lo posible los proyectos en ejecución y reformular el resto en estudio con criterios de un ferrocarril moderno a la vez que eficiente, sostenible y universal. O bien, por el contrario, seguimos empeñados en la Alta Velocidad.

TAV: velocidad
insostenible

artículo completo>

<http://ecologistasenaccion.org/spip.php?article17696>

+ X -

(crónica Congreso más o menos)

Durante tres días, en el Palacio de Congresos y Auditorio de Pamplona Baluarte, organizado por la fundación "Arquitectura y Sociedad", se celebró el I Congreso Internacional "arquitectura + x -", donde se reunió un importante e interesante grupo de arquitectos, entre los que se encontraban tres premios Pritzker: Renzo Piano, Jacques Herzog y Glenn Murcutt.

Distintos continentes, distintas generaciones, distintos conceptos, distintas percepciones, distintas opiniones, distintas necesidades...cada uno presentó su punto de vista a la hora de entender y explicar el lema + x -.

El congreso se inició con la intervención de Piano y Herzog. El italiano, trató de explicar lo que significa para él ser arquitecto y la arquitectura. Para ello, hizo un repaso de su trayectoria profesional mostrando diversos proyectos y tratando de explicar la importancia que tienen para él el construir el espacio y la transparencia, siempre construyendo contra la gravedad. Afirmó que el + x - tiene que ser parte de la raíz del arquitecto y que él, siempre ha estado dentro de esa lógica. El suizo, por su parte, después de decir que el lema del congreso era bastante "estúpido" afirmó una y otra vez que la "arquitectura es arquitectura".

Desde América del Sur, Alejandro Aravena y Giancarlo Mazzanti nos hicieron llegar un concepto distinto. Debido a la situación política y sociológica que viven en sus países, la necesidad de hacer otra arquitectura, la necesidad de dar una solución no solo arquitectónica sino que ayudará a cambiar la sociedad.

El chileno Aravena, dejó claro que, partiendo de la idea de la silla chairless que ha proyectado para la casa Vitra y trasladándola a la arquitectura, con muy pocos recursos, ejecutando una arquitectura apropiada, se pueden resolver muchos problemas y cambiar muchas vidas.

Por su parte, el colombiano Mazzanti, enseñó como se han podido mejorar las condiciones de algunos barrios muy conflictivos por diversos motivos de Medellín gracias a la construcción de una biblioteca y escuelas. Se ha construido futuro con la arquitectura.

El hindú Rahul Mehrotra recalcó la necesidad de utilizar en cada lugar lo propio del lugar.

Anne Lacatón, habló de la necesidad de cambiar el concepto de vivienda. La importancia de permitir al usuario final apropiarse del espacio de forma personal. Asegurando que la arquitectura hecha por menos nos puede ofrecer mucho más, el objetivo es siempre ofrecer mejor calidad.

Sauerbruch insistió en la importancia del urbanismo a la hora de

unir los distintos espacios de la ciudad y al dar respuesta a los cambios que experimentan. Y también la importancia de la sostenibilidad unida a la tecnología.

Para Carlos Jiménez el + x - es la eficacia inagotable de la arquitectura. Las viviendas deben de ser el refugio donde cada cliente pueda escribir su historia, las viviendas son los libros que escriben los que habitan.

Según Víctor López Coteló, ya está dicho todo pero no por todos. La realidad es una hipótesis de la mente pensante. Necesitamos más vida y realidad y menos artificio y gesticulación. Ideas que se ven reflejadas en sus proyectos de Santiago que mostró.

Las intervenciones de Mohsen Mostafavi y Mark Wigley, decanos del Graduate School of Design de la Universidad de Harvard y del Graduate School of Architecture, Planning and Preservation de la Universidad de Columbia en Nueva York, resultaron las más teóricas. Mostafavi trató de la belleza en la austeridad. Y la intervención Wigley se centró en el placer y en cómo calcularlo. Afirmó que el exceso no es más que una línea que dibujamos. Mantiene que el pensamiento arquitectónico puede cambiar muchas cosas.

El sociólogo, filósofo, psicoanalista y filólogo Slavoj Žižek habló de que lo inacabado, lo imperfecto...no tiene por que ser menos, incluso puede ser más.

El inglés Chipperfield explicó únicamente la restauración del Neues Museum en la isla de los museos de Berlín. Defendió que una reconstrucción se debe realizar construyendo lo menos posible, restableciendo la forma original, rellenando los elementos y vacíos pero nunca emulando lo anterior.

El arquitecto de Burkina Faso Diébédo Francis Kéré transmitió los problemas y dificultades de su país. Y mostró mediante los proyectos que realiza en su propia aldea cómo trata no solo dotar de estos edificios a sus vecinos sino que ellos mismos pueden aprender y participar en la construcción.

Cerró el congreso el australiano Glenn Murcutt. El premio Pritzker afirmó que le gusta más la arquitectura sensata que la sostenible. Y que no debemos olvidar que en el planeta somos unos invitados. ☆

Cocinando la participación

El 20 de Mayo tuvo lugar la 1ª Jornada sobre Participación Ciudadana y Urbanismo con Perspectiva Social en la Escuela Técnica Superior de Donostia-San Sebastián, organizado por el Departamento de Arquitectura de la UPV/EHU y el grupo de investigación CAVIAR. A la reflexión sobre la capacidad de los procesos de participación ciudadana, asistieron el colectivo HIRIA KOLEKTIBOA, Isabela Velázquez, la asociación de vecinos de la Herrera de Pasaia y el sociólogo Emilio Luque con Izaskun Chinchilla.

Emilio Luque cocinó la participación in situ, como los grandes cocineros en los congresos gastronómicos; propuso una secuencia de imágenes, de lo que debe ser una participación ciudadana, la conferencia la gestaron los propios oyentes-asistentes, quienes participaron preguntando aquello que de las imágenes expuestas pudiera requerir de una explicación.

Luque explicaba, que la participación es muy similar a la actividad cotidiana de cocinar, porque al igual que en la cocina, la participación ciudadana debe de hacerse poco a poco y con mucho amor. Esas son sus principales ingredientes. El fast food no puede ser una metodología para la participación. Así, el tiempo y el deseo por hacer una participación son las claves para un proceso participativo exitoso.

La participación, tal como hoy se practica, toma de la democracia tan solo un tipo que éste da: el voto. Es decir, da un menú muy pobre para que pueda ser una participación efectiva. Ahí su principal debilidad.

Hay muchas maneras de captar la opinión pública, y dependiendo de ésta, se recabará una opinión de CALIDAD. La opción "sí" o "no", resulta muy escueta, ya que no genera opinión, la capacidad de crear opinión es muy dirigida. Se debe ahondar en los procedimientos para mejorar la calidad de la opinión, con el objetivo de crear una encuesta deliberativa. La gran carencia suele ser la inexistencia de canales de participación ciudadana para dejar que la gente hable.

También hay innumerables formas de preguntar: sin información, preguntar qué se piensa. Y después de tener información, volver a recabar opinión. La capacidad del ser humano por incorporar esta información es enorme. Sin embargo, la opinión no puede recabarse a todas las personas, por dificultades de tiempo y dinero, que también son dos parámetros a tener en cuenta. Por tanto, en una encuesta tomamos una muestra de la sociedad.

La participación conlleva el diseño de una tecnología. Hoy el urbanismo es predecir y proporcionar aquello que bajo la hipótesis se requiere. Es decir, analizar el presente y proyectar el futuro. Pero se debe de contar con un planeamiento urbano de la incertidumbre, de la ciudad reversible, capaz de desandar el camino. Si no, no es válido. La propia propuesta debe contener parámetros abiertos y con posibilidad de cambio.

La arquitectura es una intervención arquitectónica, un experimento social en sí misma, pero falta la constatación del arqui-

tecto para corroborar qué ocurre con aquello que propuso. Generalmente, el arquitecto no realiza seguimiento alguno sobre la realidad social de sus ideaciones. El arquitecto construye para la sociedad, sin la sociedad. Y no tiene estrategias para conocer qué sucede con aquello que propone, ni tampoco el parámetro de seguimiento o constatación de las hipótesis son características de proyecto, no son incluyentes. La experiencia de la gente, de lo cotidiano, suele resultar ser la fuente del proyecto; sin embargo, el experto (arquitecto-urbanista), no sabe de lo cotidiano del ciudadano, pero el ciudadano sí. La fuente del conocimiento está en el usuario, y es un ingrediente que si se incluye de manera óptima en el proyecto, el resultado será exitoso sin duda alguna.

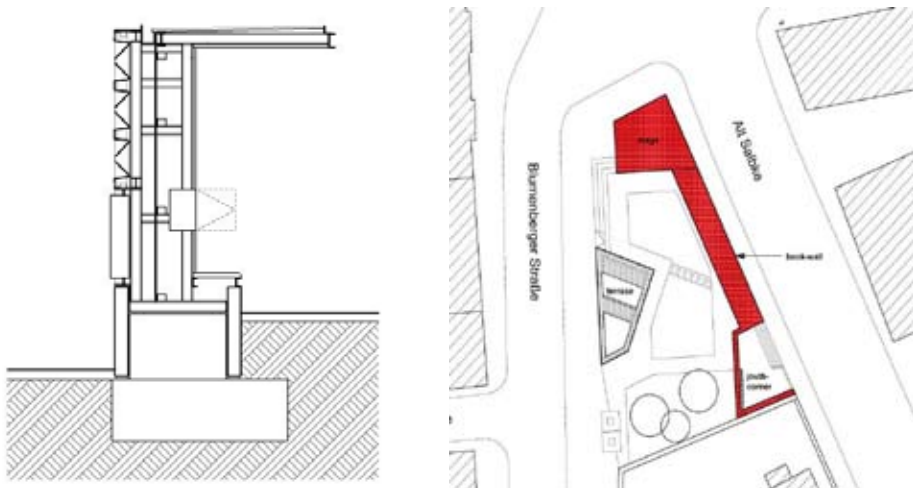
Izaskun Chinchilla por su parte, aboga por el compromiso por la arquitectura. El nuevo paradigma se enclava en la sostenibilidad y la participación. Izaskun defiende una propuesta de tecnología participativa, no consultiva sino ejecutiva (es decir, "haciendo"), y la encuesta debe ser experimental (mediante la experiencia). La labor de consultoría se da a través de la experiencia de los propios ciudadanos sobre la propuesta realizada en vivo, revisitada, sin interceder entre principio de propuesta y usuario. Y así, testar posibilidades proyectivas.

Expuso la propuesta realizada por su estudio para la recuperación de la huerta murciana, donde la primera línea está ocupada por el turismo de playas, y las huertas están por ello en desuso. El objetivo del proyecto era detectar los procesos de incentivación para un turismo para 2º vivienda y hoteles rurales. Así, plantean sustituir la política de desarrollo por el criterio de escalabilidad, bajo una política de intensificación en vez de la extensión del urbanismo desarrollista. La estrategia es rectificar lo ya hecho, mediante la retroactividad del usuario, dotando a la huerta de nuevo uso, ya que la huerta está envejecida, no tiene relevo y no es rentable con las economías tal y como se entiende una buena economía hoy en día. En el diseño de participación se experimentan nuevas maneras de relacionarse en el huerto, y se extrapolan las conclusiones. La experiencia probeta a escala 1:1, funciona como una encuesta. Así, se han construido varias de las propuestas, y la utilización de éstas ha clarificado lo que funciona y lo que no.

Izaskun entiende que la manera de trabajar el arquitecto en el futuro debe de proponer diseño (donde cabe la innovación), pero no la edificación. Un papel similar a la de un gestor. ☆

Premio Europeo del Espacio Público Urbano 2010

premio ex.Aequo: Librería Open-Air.
Magdeburg.De Karo architekten



La biblioteca se sitúa en la zona sur-este de Magdeburg, zona que está inmersa en una profunda decadencia física y social. Los equipamientos públicos son escasos, y en el casco antiguo abundan comercios cerrados y alojamientos desocupados, por lo que el paisaje postindustrial está poblado de fábricas abandonadas y solares vacíos. El solar triangular donde se localiza la biblioteca es uno de ellos, lugar donde se situaba la antigua biblioteca del distrito.

La biblioteca entra dentro del programa que se puso en marcha en el año 2005, denominado "Ciudad en pruebas", orientado a reforzar las redes sociales del barrio. El local abandonado de una tienda adyacente al solar de la antigua biblioteca sirvió de espacio para organizar la recolección de libros y para reunir a los residentes en un proceso de participación ciudadana abierta. Con el asesoramiento de un equipo profesional, se realizó un programa de necesidades, y se elaboraron diversos diseños para construir una biblioteca al aire libre en el propio solar. Se construyó en el solar una maqueta de librería a escala 1:1, y la propuesta más valorada por los vecinos se mantuvo durante unos días, para realizar un pequeño festival de lectura y poesía.

El éxito de la iniciativa sirvió para que el Gobierno Federal apoyase la idea de construir una biblioteca como equipamiento del barrio, inaugurado en 2009. Las piezas prefabricadas de un edificio de los años 60 se reciclaron para revestir el edificio nuevo. Un muro de piezas contiene los libros de préstamo y un espacio verde al aire libre culmina la configuración de la biblioteca, lugar para leer. También la biblioteca cuenta con una cafetería y un escenario donde se interpretan obras de teatro de la escuela de primaria, lecturas públicas y conciertos de bandas jóvenes.

El espacio está autogestionado por los residentes del barrio, funciona las 24h del día y no requiere de control para que se devuelvan los libros.

Así, es un ejemplo que evidencia que es posible que un proceso participativo es compatible con la ejecución de buena arquitectura, además de una tipología de gran interés. El resultado representa las posibilidades que una sociedad civil es capaz de crear, emancipándose de la protección vertical del Estado, demostrando que es posible servir satisfactoriamente sus propias necesidades autónomamente. ☆

premio ex.Aequo: Den Norske Opera & Ballett. Oslo SNØHETTA



A pesar de pertenecer al casco antiguo de la capital noruega, el barrio portuario de Bjørvika, que preside un ancón del fiordo de Oslo, queda segregado del resto del tejido urbano por grandes infraestructuras construidas a lo largo del siglo XX. El haz de vías que llega a la estación central y una vía rápida de intenso tráfico rodado impedían la relación directa del puerto con la ciudad y le conferían un carácter residual y degradado.

Con el cambio de siglo, el Gobierno noruego decidió transformarlo en un barrio emblemático que constituyera el principal foco de equipamientos culturales de Oslo y que articulara la relación entre la ciudad y el fiordo. Junto con la creación del Museo de Edvard Munch, el primer escalón de esta transformación vendría dado por la construcción del Palacio de la Ópera y el Ballet Noruegos. Aparte de acoger la representación de óperas y conciertos de música clásica, el edificio debía incidir activamente en la revitalización del barrio de Bjørvika.

Accesibles a través de una pasarela peatonal que cruza la autopista adyacente, las cubiertas del nuevo palacio forman una serie de planos suavemente inclinados que emergen de las aguas del puerto y se elevan por encima de la sala de conciertos. Son plenamente transitables y están revestidas con placas de mármol de Carrara blanco. Su disposición genera varios espacios aptos para pasear, celebrar espectáculos al aire libre y contemplar espléndidas vistas sobre la ciudad y el fiordo.

Independientemente de la actividad que se esté realizando en el interior del edificio, sus cubiertas se han convertido en un atractivo y concurrido lugar de reunión. El dulce encuentro de sus planos inclinados con el agua ofrece a los visitantes la sensación de estar en una playa. La elevación que adquieren como resultado de esa inclinación les ofrece un espléndido mirador sobre la ciudad y el paisaje. La pendiente que permite alcanzar estos atributos, sin embargo, no supone la aparición indiscriminada de elementos de protección, sino que se despliega con toda naturalidad respetando la libertad y la inteligencia de los peatones. Con la majestuosa presencia de un iceberg, el nuevo palacio se erige como el símbolo de un nuevo Bjørvika que preside dignamente el encuentro entre la ciudad de Oslo y su fiordo. ☆

MENCIÓN ESPECIAL

Paseo Marítimo de la Playa Poniente, Benidorm ES

Carlos Ferrater. Office of Architecture in Barcelona

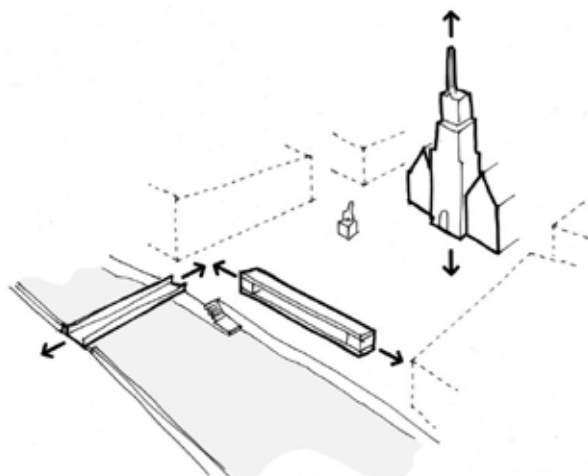


Cada vez más, Benidorm se postula como un paradigma urbano dentro de la industria masiva del turismo. Su extremada densidad se concentra en una porción de suelo que resulta significativamente pequeña en comparación con las grandes extensiones de territorio que consumen otros modelos más dispersos, de ocupación esporádica y mantenimiento casi inviable. Es precisamente la densidad lo que permite concentrar grandes inversiones públicas en intervenciones como ésta. Sus formas coloristas y ondulantes, teñidas de reminiscencias de los jardines de Antoni Gaudí o de Burle Marx, despliegan una potencia icónica que abarca los rascacielos del frente marítimo para ordenarlos en un cuerpo unitario. ☆

MENCIÓN ESPECIAL

Urban Activators: theater podium & brug Grotekerkplein, Rotterdam NL

Atelier Kempe Thill architects and planners

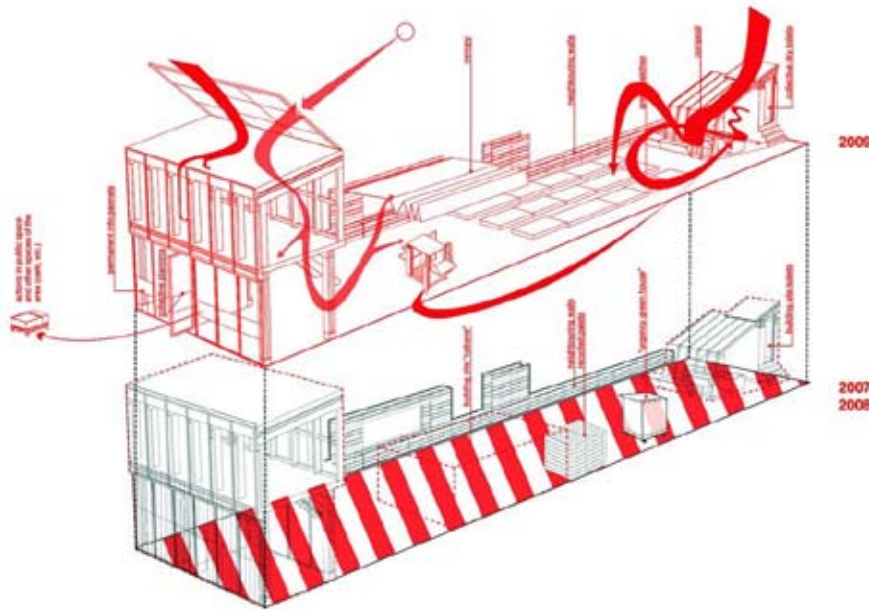


Destinado a la representación de obras teatrales, el pabellón presenta un volumen prismático que transcurre paralelamente al canal y cierra el lado occidental de la plaza. Consta de dos núcleos cúbicos que reposan sobre un podio y soportan una losa de 50 cm de canto y 30 m de luz. El resultado es un gran pórtico horizontal que enmarca un escenario abierto hacia ambos lados. Una cortina deslizante de 70 m de largo que cuelga del perímetro de la cubierta permite que las representaciones se dirijan hacia la plaza o hacia el canal e incluso que se tapen al mismo tiempo ambos lados para conformar un aula cerrada. Los núcleos laterales contienen un almacén, un baño y un camerino para los artistas

Aparte de equipar la plaza con un nuevo foco de eventos, el pabellón se erige como un cuerpo ambivalente. Gracias a la transparencia de su estructura y a la mutabilidad del cierre vertical conformado por la cortina deslizante, tanto puede actuar como un límite opaco que refuerza el perímetro de la Grotekerkplein como convertirse en un dintel que la conecta significativamente con el canal de Delftsevaart. ☆

MENCIÓN ESPECIAL

Passage 56 / espace culturel| écologique, Paris FR
atelier d'architecture autogérée

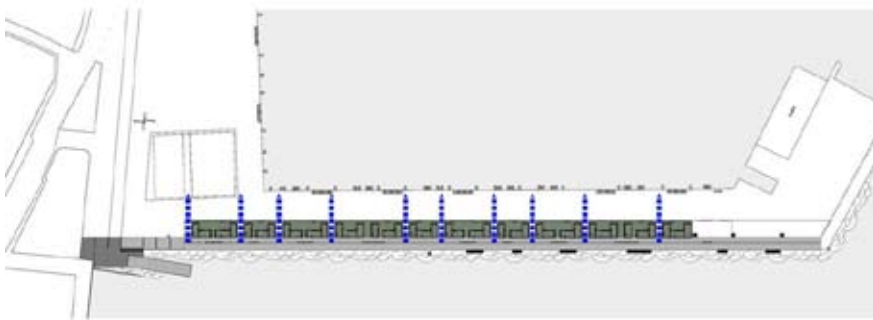


Desde el primer momento y a lo largo de un proceso participativo continuo y abierto, se utilizaron instalaciones temporales, dispositivos tecnológicos y actos colectivos para dar a conocer las diferentes propuestas arquitectónicas y someterlas al juicio de los vecinos. Este sistema de trabajo, que contó con el asesoramiento y la mediación de técnicos especializados y permitió elaborar un proyecto al mismo tiempo riguroso y consensuado, se prolongó durante las obras de construcción, que tuvieron un coste mínimo y se llevaron a cabo con materiales reciclados recogidos por los propios vecinos.

El resultado es una construcción de madera que cuelga entre los dos espacios que flanquean el pasaje para constituir un umbral entre el espacio público y un jardín público de doscientos metros cuadrados. La construcción, que tiene la cubierta ajardinada, contiene una oficina verde desde la que se gestionan las actividades propias del jardín, que es un huerto con parcelas de cultivo colectivo. El conjunto cuenta con paneles solares, baños de compost y un sistema de recogida y acumulación de aguas pluviales, de modo que produce casi toda el agua, el abono, los alimentos y la energía que consume. ☆

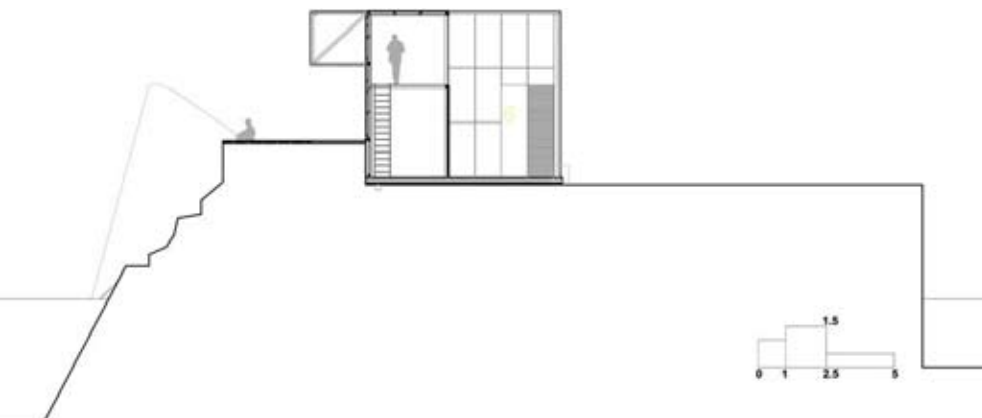
MENCIÓN ESPECIAL

Casetas de pescadores en el puerto, Cangas do Morrazo, ES
Irisarri + Piñera



Agrupadas en conjuntos de tres o cuatro unidades, las casetas están dispuestas en torno a espacios exteriores de trabajo. Se organizan en dos niveles y permiten a los pescadores almacenar sus aparatos. Están soportadas con una estructura de perfiles tubulares revestida con planchas modulares de acero galvanizado. Los espacios exteriores de trabajo quedan protegidos por mallas electro-soldadas que generan celosías de distintas densidades.

La hilera de casetas queda interrumpida por diez pasos transversales que comunican el muelle interior, en el que están amarradas las embarcaciones, con el dique exterior, donde se practica la pesca de caña. Estas interrupciones aumentan la permeabilidad de la fachada del conjunto y minimizan su impacto paisajístico. El paseo que resigue el dique exterior permite a los peatones contemplar la actividad de los pescadores. Ha sido pavimentado con tarimas de madera y con tendidos de hormigón. En lugar de gravas, este hormigón aglomera conchas recicladas de las industrias conserveras locales ☆



¿Dónde enchufamos el coche eléctrico?



El estado español quiere contar con un millón de automóviles 'limpios' en 2014; aunque hoy el coche eléctrico lo veamos como el coche fantástico, parece que el futuro de la movilidad terrestre debe ir en este sentido. Aunque las dudas son muchas; la duración de la batería es un hándicap, así como la instalación de toda la red de enchufes en la ciudad. Sin duda el urbanismo deber repensarse para acoger en un futuro próximo a este nuevo vecino de las urbes.

El coche recarga por la noche, como un teléfono móvil, apenas gasta 1,5 euros por cada 100 kilómetros, no sale humo del tubo de escape y su conductor se libra de la vibración y los ruidos de los motores actuales. Los coches eléctricos no son ciencia ficción: llegarán a Europa el año que viene. Pero lo que falta, precisamente, es toda una red de enchufes y postes eléctricos que proporcionen autonomía a los vehículos. En las casas, en las empresas, en las calles.

Tras varios intentos fallidos, las industrias del automóvil y de la energía aúnan fuerzas para hacer viable, esta vez sí, el coche más limpio. Si se tiene en cuenta que el Gobierno prevé que circule un millón de coches eléctricos dentro de cinco años, el desafío es mayúsculo. Experiencias pioneras en Londres, Israel o California están enseñando el camino, no exento de tropiezos.

Las dudas son muchas. ¿Habrá energía suficiente? El consumo eléctrico aumentará, pero los expertos coinciden en que, al menos a medio plazo, es posible funcionar con las centrales existentes si se produce un cambio estructural. El éxito parece residir en las smart grids, o redes inteligentes, que conformarán un sistema de gestión de electricidad activo y capaz de interactuar con el cliente. Es decir, redes que permitan que los vehículos aparcados vendan a la red energía en los momentos en que el sistema la necesite.

La cátedra BP de Desarrollo Sostenible de la Universidad Pontificia de Comillas ha elaborado un documento en el que se analiza el impacto de la implantación del coche eléctrico. El documento

hace hincapié en estas redes inteligentes: "Sistemas que permitan una relación bidireccional en los flujos entre la red y los coches, y que faciliten la transmisión de las señales necesarias para que los coches se conecten a la red en los períodos adecuados para el correcto funcionamiento de la red eléctrica".

Por ello, a medio plazo, el coche eléctrico puede funcionar (con condiciones). Las eléctricas coinciden en que los vehículos tendrán que recargarse principalmente por la noche, en las llamadas horas valle, donde existe menor consumo eléctrico, para facilitar la operatividad del sistema. La energía eólica, en la que España es líder, funciona dependiendo de las circunstancias meteorológicas y es precisamente por la noche cuando suele haber más viento. "Ha llegado a aportar más del 40% de la energía total, pero en otras ocasiones representa menos del 1%", dice Luis Atienza, presidente de Red Eléctrica Española (REE). A veces es necesario desconectar los molinos porque sobra producción; hasta el 37% de ellos tuvo que parar un domingo del pasado mes de noviembre.

Con el coche eléctrico se va a ganar en eficiencia y sostenibilidad. En eficiencia, porque estos nuevos vehículos rinden al 80% o 90%, mientras que la eficacia de un motor de combustión se sitúa en torno al 20%. Por otro lado, la energía total consumida por los vehículos proviene en el 98% de productos derivados del petróleo, por lo que el ahorro real irá en función de la procedencia de la electricidad que, según los expertos, podría ser renovable en mayor medida. Atienza apunta, en este sentido, el posible aprovechamiento de las renovables: "El parque automovilístico eléctrico contribuirá a absorber la producción energética renovable que actualmente no encaja en el sistema. Crearlo no es tanto un reto como una oportunidad para que, como líderes internacionales de energías renovables, podamos facilitar la operatividad del sistema".

Será un proceso complejo. Según el presidente de REE habrá que esperar unos 10 años para que el suministro pueda ser bidireccional. No obstante, con el número de coches que se prevé que

vayan incorporándose al mercado, se cree que será suficiente con reforzar el sistema eléctrico en algunas zonas y adaptar sobre todo los puntos de suministro; enchufes y postes, y realizar la transmisión de forma inteligente.

No obstante, Pedro Linares, ingeniero de la cátedra de Desarrollo Sostenible, también descarta que pueda producirse un colapso en el sistema energético: "Las previsiones que existen de aquí a 2014 supondrían un aumento de la demanda del 3% o 4%. Esto es lo que suele crecer anualmente, por lo que no sería significativo para el sistema". Lo que será necesario es mejorar el rendimiento, poniendo el mayor énfasis en las energías renovables.

Otra cuestión que preocupa al sector es la forma de abastecimiento de energía en los coches. Tras años de estudio, la tecnología de las baterías de ion-litio de los teléfonos móviles se perfila como la alternativa más eficaz para recargar los vehículos del futuro, por su menor tamaño y mayor capacidad. Aunque las baterías resultan aún muy caras, y más cuanto más autonomía tenga el coche, el precio por kilómetro rodado es mucho menor. Cargar el coche de noche costará, aproximadamente, 1,5 euros cada 100 kilómetros, mientras que en los automóviles de gasolina el importe está en torno a los seis o siete euros.

Las compañías automovilísticas tienen que decidir entre dos posibilidades para que los vehículos se carguen en la calle: una, rellenar sus baterías en puntos destinados a ello, y otra, que directamente cambien su batería por otra cargada. Si se opta por la sustitución de baterías no sería necesario un gran cambio en la regulación del sector, al contrario del procedimiento de recarga, para el que habría que dotar de mayor infraestructura al sistema.

Uno de los principales retos en este sentido pasa por la estandarización de los postes de carga. La normalización de sus características y de los sistemas de contadores de consumo para que se homologuen los de todas las empresas con la tarificación de los

comercializadores de la energía. Asimismo hay que lograr una interlocución con la red para que se gestione y cobre la demanda.

La experiencia internacional puede servir de modelo. El primer proyecto a escala nacional se hará en Israel. Las condiciones son ideales en un país donde la mayoría de los conductores recorren menos de 70 kilómetros al día y la distancia entre las principales ciudades no supera los 150 kilómetros. En Londres, donde los coches eléctricos tienen incentivos, éstos circulan desde 2006. El Ayuntamiento ha establecido una tarifa anual, de alrededor de 400 euros, con la que los usuarios pueden aparcar y recargar sus coches. El transporte por carretera representa el 22% del total de las emisiones de carbono. Algunos de los principales impactos podrían provenir de simples cambios de comportamiento: adaptar la manera de conducción para obtener la mayor eficiencia del combustible podría reducir entre un 10 y 15% las emisiones por kilómetro; promover el uso de la bicicleta o animar a la gente a caminar si las distancias son asequibles podrían conseguir que las emisiones descendieran un 5%.

La ONG Amigos de la Tierra aseguró que el informe de este organismo es una "prueba más" de la necesidad de una "revolución verde del transporte". "Los automóviles eléctricos, aunque importantes, no son suficientes para hacer frente a la contribución del transporte al cambio climático. Tenemos que cambiar el 'cómo' y el 'cuánto' de nuestros viajes", matizó un portavoz. ☆

2010.2

boletín trimestral

hiruhilabetekaria

nº depósito legal : BI-2470-08

ISSN: 1888-9336

CONGRESOS, CURSOS

- **ARQUITECTURAS COLECTIVAS.** Pasaia, casa Ciriza

Arquitecturas Colectivas es una red de personas y colectivos interesados en la construcción participativa del entorno urbano. Se reúne para intercambiar prácticas y compartir reflexiones y conocimientos con ciudadan@sinteresad@s en las temáticas y actividades propuestas.

El Encuentro es también una oportunidad para experimentar prototipos de vivienda y equipamientos en el espacio público, así como el reciclaje de espacios en desuso, en este caso Ciriza, lugar central del encuentro.

Del 19 al 25 de julio, Donostia-San Sebastián.

<http://arquitecturascolectivas.net/>

- **CURSO DE VERANO DE LA UNIVERSIDAD DE JAÉN EN LA CAROLINA**

verdades y mentiras, sobre la sostenibilidad
Del 19 al 23 de Julio, Jaén

<http://www.semisotano.es/p/archivo/2010/05/20/articulo/verdades-y-mentiras-sostenibles/>

- **VI Congreso Internacional de Ordenación del Territorio**

Del 27 al 29 de octubre, Pamplona.

Organizado por la fundación fundicot.

www.fundicot.org

6ciot@fundicot.org

- **Conferencias: Kenneth Frampton, Alvaro Siza y David Chipperfield**

27 de julio, Santiago de Compostela, dentro de los cursos de verano

mail@CAinstitute.es

CONCURSOS

- **CONCURSO IDEAS LA HERRERA. PASAIA**

La asociación de vecinos Herripe y la asociación Hiria Kolektiboa, a través de un acuerdo con el departamento de Arquitectura de la UPV en Donostia, han convocado un concurso de ideas para diseñar el futuro de varias zonas de Herrera. Concretamente, para remodelar la cantera de Harrobitxulo

y la zona industrial de Txingurri para las que, de momento, no hay ningún proyecto definido o previsto

Antes del 16 de julio

<http://www.hiriakolektiboa.org>

- **COMUNICACIONES para VI Congreso Internacional de Ordenación del Territorio**

Hasta el 1 de septiembre

6ciot@fundicot.org

- **FORMCities: Urban Divide Design Competition**

Propuestas para la ciudad del futuro, en especial para reflexionar sobre las formas urbanas y su implicación en el paisaje visual, físico y psicológico.

Hasta el 15 de octubre.

<http://www.caad.msstate.edu/jcdc>

EXPOSICIONES

- **Laboratorio Gran Vía, Madrid**

En Fundación Telefónica, dentro de las celebraciones del centenario de la Gran Vía, se presenta "Laboratorio Gran Vía", una reflexión colectiva sobre el pasado, el presente y el futuro de la calle que ha marcado la vida de Madrid. La muestra, comisariada por Iñaki Ábalos, está compuesta por nueve propuestas y dos estudios analíticos: Teatro de Izaskun Chinchilla Arquitectos, Media de Manuel Ocaña, Zona Franca de AceboXAlonso, Sweet Home de Andrés Jaque Arquitectos, Procomún de Ecosistema Urbano, Interfaz de Carlos Arroyo, Capital de S&Aa, Observatorio de Abalos+Sentkjewicz Arquitectos. Toxic de AMID.cero9. Atmosférica de Gálvez+Wieczorec Arquitectura y por último Ráfagas de José Miguel Iribas.

Del 2 de julio al 3 de octubre, Fundación telefónica, Madrid

LINKS

-<http://economiaurbana.wordpress.com/>
Economía urbana estudia la influencia sobre el urbanismo y la arquitectura de las transformaciones económicas contemporáneas en los contextos de revolución tecnológica y desarrollo sostenible.

LIBROS

- **Diccionario de Términos Sobre la Ciudad y lo Urbano**

Autor: Lopez Trigal, Lorenzo.

Editorial Biblioteca Nueva

Este diccionario se enmarca en actividad docente e investigadora universitaria y su objetivo ha sido realizar una aproximación crítica al conocimiento del fenómeno urbano y contribuir a la publicación de un diccionario temático que refleje los avances de la investigación multidisciplinar y sus mutaciones en este campo. La adopción y redacción de términos se ha apoyado en el análisis conceptual, acompañado de la casuística de cada término seleccionado, en textos y artículos científicos, en diccionarios y en conocimientos adquiridos por el autor como profesor, investigador y consultor.

- **New Geographies: Landscapes of energy**

Editorial Harvard University Press

El libro propone la materialización de las relaciones entre energía y espacio, y en particular mapea las geografías del petróleo en los aspectos físicos, sociales y representativos. En esta monografía colaboran Ivan Illich, John May, Carola Hein, Gavin Bridge, Abdellatif Benachou, El Hadi Jazairy, Santiago del Hierro, Gary Leggett, Andrew Barry, Center for Land Use Interpretation, Geoffrey Thun, Kathy Velikov, Martin Melosi, Maria Kaika, Geoff Manaugh, Pierre Belanger, Kazys Varnelis, Robert Sumrell, Jean Robert, and Mirko Zardini.

- **Grand Urban Rules**

Un interesante estudio acerca de las reglas más significativas en diseño urbano implementadas en ciudades europeas, norteamericanas y asiáticas.

Autor Alex Lehnerer ○