



BIA AR 2014. Foto: Gonzalo Viramonte

Durante los últimos meses ha estado abierta la convocatoria a la Bienal Internacional de Arquitectura de Argentina 2016. Convocada por FADEA, Federación Argentina de Entidades de Arquitectos, la Bienal es un espacio de encuentro, exposición y diálogo para intercambiar ideas y experiencias relacionadas con la arquitectura, la ciudad y el paisaje.

Los postulantes (arquitectos argentinos, estudiantes de todas las facultades de arquitectura públicas y privadas del país, y despachos, secretarías o ministerios del territorio nacional argentino) pueden enviar proyectos realizados durante los últimos cinco años (de 2011 a 2016), dentro del **ámbito profesional, académico o del sector público**.

La BIA-AR 2016 lleva por título "Procesos" y pretende explorar el vínculo entre aquello intuitivo y los conocimientos obtenidos al desarrollar obras de arquitectura en relación a la sociedad.

Siguiendo el formato de la primera BIA-AR realizada en 2014 y denominada "Principios", todas las propuestas (ya sean prácticas profesionales, trabajos de taller, posgrado o investigación, o programas de ordenamiento urbano y del territorio), se organizan y presentan a partir de seis conceptos: **ICONO, CONTEXTO, SISTEMA, MATERIA, VÍNCULOS e INVESTIGACIÓN**. De esta manera se permite comparar más cuidadosamente los trabajos, independientemente del programa, la escala, la ubicación y el carácter de las propuestas.

Las realizaciones presentadas son distribuidas en cuatro secciones temáticas:

- **"Sustentabilidad física y social"**. La cultura de valores toma conciencia desde los primeros estadios de un proyecto o de un desarrollo social. Arquitecturas en las que tanto trascende lo permanente como lo reciclado.

*Ítems: urbanismo, recomposición urbana y de edificación, restauración e intervención, participación, inteligencia colectiva, reutilización y reciclaje.*

- **"Paisaje y ciudad"**. La noción de naturaleza se plantea sin escala y sin forma, lejos de prejuicios pintorescos o de forzada naturalización, para adentrarse en un modo de entender la vida, las relaciones y los espacios que la albergan, en que los umbrales toman protagonismo desdibujando las certezas del interior o las incertidumbres del exterior en favor de un espacio continuo y atravesado por referencias múltiples: culturales, sociales, éticas, técnicas y económicas.

*Ítems: arquitecturas sin programa y de representación, espacios lúdicos y museísticos, parques temáticos y escenográficos, vacíos urbanos o periurbanos de usos alternativos, paisajes productivos e integración social-productiva.*

- **"Técnica, artesanía e industria"**. Tipo de red profesional ?empresarial ? industrial y grado de influencia de su naturaleza en el tipo de arquitectura. Complementada con el desarrollo y la aplicación de novedades en sus sistemas estructurales, constructivos o de acabados que, por su extensión y sistema de producción, están relacionados con la gran escala.

*Ítems: gran escala, infraestructuras, ingeniería arquitectónica, producto, sistemas, edificios de uso deportivo, hospitalario, administrativo, empresarial, fabril y de transporte.*

- **"Política de oficio, tradición e innovación"**. Arquitecturas que por su escala o por su sistema de gestión profesional se tramitan desde los estudios y talleres, herederas de los sistemas de trabajo, investigación y gestión de la obra tradicional. Los principios de estos profesionales, junto con las estrategias y los procedimientos utilizados para extender las habilidades personales y del oficio, completándose con la identificación de técnicas e ingenios especiales relacionados con arquitecturas singulares, siempre de pequeña escala.

*Ítems: pequeña escala, viviendas, edificios de uso social y colectivo, edificación e intervenciones urbanas de soporte o destinadas para la educación, la atención primaria de la salud, la atención de las personas mayores o discapacitadas, el pequeño comercio, el ocio, la reunión social, política o religiosa.*

Las propuestas serán valoradas las próximas semanas y calificadas por los comisarios de la Bienal, obteniendo como reconocimiento quedar seleccionadas, distinguidas (9 propuestas) y premiadas, según cada sección temática.

Se desarrollará en octubre en la Ciudad de Córdoba un encuentro de dos días de simposios, coloquios y debates, con la participación de maestros arquitectos invitados, reconocidos internacionalmente. En 2014 el acto de clausura se realizó en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires, con Kasuzo Sejima como invitada, que realizó una conferencia.

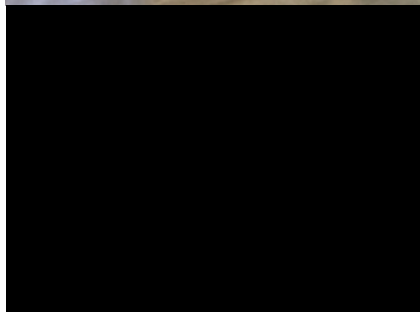
Además, el programa incluye la publicación de un catálogo y la exposición de las obras de arquitectura seleccionadas y distinguidas en la BIA-AR. También la publicación monográfica de debate (eBook Scalae ? about).

Maria Ribes, corresponsal del COAC en Buenos Aires.



[Inicieu sessió per a enviar comentarisCatalà](#)

[Tornar](#)





BIA AR 2014. Foto: Gonzalo Viramonte

Durant els darrers mesos ha estat oberta la convocatòria a la **Biennal Internacional d'Arquitectura d'Argentina 2016**. Convocada per FADEA, *Federación Argentina de Entidades de Arquitectos*, la Biennal és un espai de trobada, exposició i diàleg per intercanviar idees i experiències relacionades amb l'arquitectura, la ciutat i el paisatge.

Els postulants (arquitectes argentins, estudiants de totes les facultats d'arquitectura públiques i privades del país, despatxos, secretaries i ministeris del territori nacional argentí) poden enviar propostes de projectes realitzats durant els darrers cinc anys (de 2011 a 2016), tant a Argentina com a l'exterior. Totes elles s'inclouran dins **l'àmbit professional, l'acadèmic o el sector públic**.

La BIA-AR 2016 porta per títol "Processos" i pretén explorar el vincle entre allò intuïtiu i els coneixements obtinguts en desenvolupar obres d'arquitectura en relació a la societat.

Segueix el format de la primera BIA-AR, realitzada el 2014 i denominada "Principis". Totes les propostes (ja siguin pràctiques professionals, treballs de taller, investigació o programes d'ordenament urbà i del territori), s'organitzen i presenten a partir de sis conceptes:

**ICONA, CONTEXT, SISTEMA, MATÈRIA, VINCLES i INVESTIGACIÓ**. D'aquesta manera es permet comparar més acuradament els treballs, independentment del programa, l'escala, la ubicació i el caràcter de les propostes. Els arquitectes internacionals convidats també exposen amb el mateix format, editat per els comissaris de la Biennal).

Les realitzacions presentades són distribuïdes en quatre seccions temàtiques:

- **"Sostenibilitat física i social"**. La cultura de valors pren consciència des dels primers estadis d'un projecte o d'un desenvolupament social. Arquitectures en les quals tant transcendeix el permanent com el reciclat.

*Ítems: urbanisme, recomposició urbana i d'edificació, restauració i intervenció, participació, intel·ligència col·lectiva, reutilització i reciclatge.*

- **"Paisatge i ciutat"**. La noció de natura es planteja sense escala i sense forma, lluny de prejudicis pintorescs o de forçada naturalització, per endinsar-se en una forma d'entendre la vida, les relacions i els espais que l'alberguen, en què els llindars prenen protagonisme, desdibuixant les certeses de l'interior o les incerteses de l'exterior en favor d'un espai continu i atravesat per referències múltiples: culturals, socials, ètiques, tècniques i econòmiques.

*Ítems: architectures sense programa i de representació, espais lúdics i museístics, parcs temàtics i escenogràfics, buits urbans o periurbans d'usos alternatius, paisatges productius i integració social -productiva.*

· **"Tècnica, artesanía i indústria"**. Tipus de xarxa professional ?empresarial ? industrial i el grau d'influència de la seva natura en el tipus d'arquitectura. Complementada amb el desenvolupament i l'aplicació de novetats en els seus sistemes estructurals, constructius o d'acabats que, per la seva extensió i sistema de producció, estan relacionats amb la gran escala.

*Ítems: gran escala, infraestructures, enginyeria arquitectònica, producte, sistemes, edificis d'ús esportiu, hospitalari, empresarial, fabril i transport.*

· **"Política d'ofici, tradició i innovació"**. Arquitectures que per la seva escala o pel seu sistema de gestió professional es tramiten des dels estudis i tallers, hereves dels sistemes de treball, investigació i gestió de l'obra tradicional. Els principis d'aquests professionals, junt amb les estratègies i els procediments utilitzats per estendre les habilitats personals i de l'ofici, completant-se amb la identificació de tècniques i enginys especials relacionats amb architectures singulars, sempre de petita escala.

*Ítems: petita escala, habitatge, edificis d'ús social i col·lectiu, edificació i intervencions urbanes de suport o destinades a l'educació, l'atenció primària de la salut, l'atenció de les persones grans o discapacitades, el petit comerç, l'oci, la reunió social, política o religiosa.*

**En aquesta segona edició s'han rebut més de 800 propostes**, que es complementaran amb els projectes dels arquitectes internacionals convidats. Les propostes seran valorades les pròximes setmanes i qualificades pels comissaris de la Biennal, que seleccionaran 9 propostes i premiaran 1 per a cada secció temàtica.

A meitat d'octubre es realitzarà a la Ciutat de Còrdova (*Pabellón Argentino de la Universidad Nacional de Córdoba*) una trobada de tres dies de simposis, col·loquis i debats, amb la participació de mestres arquitectes convidats. L'acte de cloenda es farà a la ciutat de Mendoza.

Recordant la BIA-AR 2014, els convidats internacionals foren Kazuyo Sejima, Paulo Mendes da Rocha, Anne Lacaton, Francisco Mangado i Toyo Ito (aquest últim, per raons de salut, finalment no va poder assistir). L'acte de cloenda va realitzar-se a la Ciutat Autònoma de Buenos Aires, amb una conferència magistral de Kasuyo Sejima, un vídeo preparat per Toyo Ito i un resum de les conclusions obtingudes durant la Biennal.

El programa de la Biennal inclou la publicació d'un catàleg i l'exposició dels projectes seleccionats, així com una publicació monogràfica de debat (eBook Scalae ? about).

La Biennal està convocada per FADEA, *Federación Argentina de Entidades de Arquitectos*, i organitzada pel *Colegio de Arquitectos de la Provincia de Córdoba* i ARQA. La direcció general és d'Alberto Gorbatt, la direcció científica de Félix Arranz i la museogràfica d'Hernán Bisman.

Maria Ribes i Eritja, corresponsal del COAC a Buenos Aires, Argentina.



[Inicieu sessió](#) per a enviar comentaris [Español](#)

[Tornar](#)



Parrque de la Savana © Antoni Faus Griso

El lema nacional "pura vida" expresa un objetivo y un sentimiento. ¿Existe la misma coherencia entre el objetivo de "*pura vida*" y el resultado de sus ciudades? Actualmente, y en especial las que forman la Gran Área Metropolitana GAM, no.

San José, capital de Costa Rica, es una ciudad horizontal, donde va apareciendo progresivamente la edificación vertical, sin afectaciones de vial que permitan ensanchar las calles. Las aceras están menguando y los carriles para vehículos aumentando. Caminar por la acera es una carrera de obstáculos: faltan tapas de acero en las arquetas de instalaciones e imbornales, hay mucho pavimento roto, desniveles para adecuarse a los vados; los aparcamientos atraviesan la acera para aparcar en batería frente a las fachadas; los pasos peatonales y semáforos son escasos, programados con el tiempo justo para pasar, sin tener

en cuenta a las personas de movilidad reducida. El parque de La Sabana, por ejemplo, en medio de la ciudad, es una isla rodeada de vías rápidas de circulación y con sólo 5 pasos peatonales en su perímetro.

La movilidad es caótica, con conductores que ignoran las señales de tráfico mientras van con el móvil enganchado a la oreja, con motores ruidosos, sonido de claxon ininterrumpido y un tráfico extremadamente denso.

La vida se desarrolla en los Condominios (comunidades de viviendas) y en los Malls (centros comerciales). Los primeros con obligación de áreas recreativas y de juegos infantiles, con un mínimo de 10 m<sup>2</sup> de cada por vivienda, *"para que los niños no tengan que salir a la calle"* (sic). Están cerrados en sí mismos, dando la espalda a la ciudad y aislados de ella. La conexión entre ellos es el vehículo privado. Consecuencia: la vida en las calles tiende a cero.

El periódico "Nación" de 18.10.2013 publicaba un reportaje sobre San José, transcribiendo la visión que tuvo John Hale en 1825:

*"¿está en un extenso valle, y su situación es una de las más hermosas del mundo. En todas las direcciones los suburbios de esta ciudad son encantadores y muy particularmente la Sabana?"*

Hoy día, con su no-modelo de crecimiento urbanístico, se ha transformado en algo antagónico al *"pura vida"*.

La explosión demográfica, el cambio de sistemas productivos, la movilidad y otros factores, han llevado a transformar la mayoría de ciudades en espacios más pensados para el trabajo que para la vida, más para vehículos que para personas, donde parece que el peatón es el ?enemigo? a batir. La actividad social desaparece, el civismo se convierte en algo ajeno, la seguridad es utopía. En las ciudades latinoamericanas se suma un factor: la mezcla del carácter latino con la forma de vida norteamericana.

En San José hay una notable ausencia de vida en las calles, masiva presencia de vehículos y camiones de gran tonelaje, proliferación de rejas y alambres de espinos, desaparición del patrimonio arquitectónico, desnaturalización de barrios residenciales, etc.

Podría justificarse por la necesidad de encontrar ?soluciones? de inmediata aplicación, pero ¿estamos de acuerdo en que éste es el camino a seguir? La opinión general es común y concluyente: no.

Datos de interés:

- Población mundial hace 200 años = 1.000 millones
- Año 2012 = 7.000 millones
- Previsión a final del siglo XXI = 10.000 millones
  
- Población en ciudades año 2012 = 3.600 millones
- Previsión año 2050 = 6.500 millones
- Previsión año 2100 = 8.000 millones

Crecimiento de Costa Rica, San José y GAM:

- Población en Costa Rica año 1950 = 887.000
- Población el 2011 = 4.615.000
- Población en San José y GAM año 1950 = 354.000
- Población año 2011 = 2.769.000
- Vehículos en Costa Rica año 2012 = 1.600.000
- Vehículos en San José y GAM año 2012 = 960.000
- Previsión de vehículos en San José y GAM año 2050 = 3.399.000 (797 vehículos/1.000 habitantes)
- Previsión de la población año 2050 = 6.093.000
- Previsión en San José y GAM año 2050 = 4.265.000

La previsión de vehículos se ha calculado con un aumento anual inferior al actual. Modelos de referencia: USA 797/1.000 habitantes; países europeos 500/1.000 habitantes. ¿Podrá absorber la ciudad este crecimiento?, ¿mejorará la calidad de vida?

Mediante una planificación estratégica se han revertido situaciones caóticas en muchas otras ciudades. Un ejemplo es Barcelona y su transformación, convirtiéndose en una de las cinco ciudades preferidas para ser visitadas, y lo más importante, el ciudadano ha recuperado el orgullo de su ciudad. Otro ejemplo es la peatonalización de Broadway hasta Times Square, prueba piloto en Nueva York en 2007. Frente al rechazo inicial, la aceptación actual es del 74%.

Otras ciudades se replantearon hace tiempo sus objetivos (Copenhague, Ámsterdam, Melbourne), y otras están en proceso (Christchurch, New York?). A partir de un modelo acorde a su carácter, la calidad de vida se está transformando. Por otro lado, otras siguen con el modelo importado de occidente, el mismo que en el mundo occidental se tiende a abandonar. Ejemplos: Chongqing (China) y Daca (Bangladesh).

San José reúne una serie de factores con un enorme potencial: su geografía, la altitud, un clima que favorece la ausencia de contaminación, su malla urbana y la abundancia de parques y ríos.

Las próximas actuaciones urbanísticas definirán su futuro: modelo ?Chongqing? o modelo ?Copenhague?, modelo para ?carros? o modelo para ?personas?. Y ¿no sería posible un modelo de convivencia cívica entre ambos? Con menos contaminación acústica, pensada a una escala más humana... En resumen, una ciudad amable con la gente. Esto es posible, y una de las herramientas básicas es el urbanismo y la planificación estratégica.

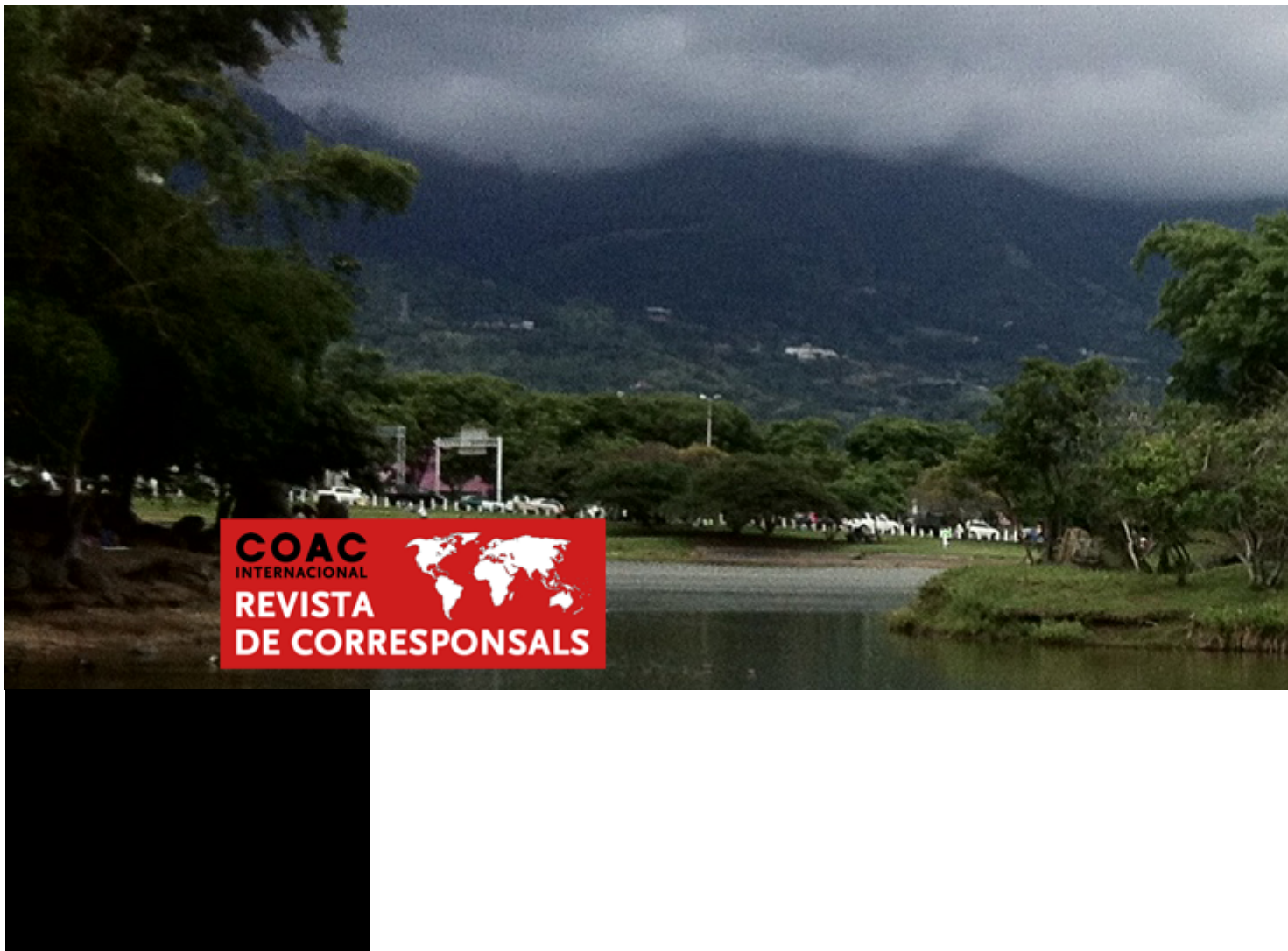
Siento profundamente que, al menos en los próximos años, el modelo de San José será Chongqing.

Antoni Faus Griso, arquitecto. Corresponsal en San José, Costa Rica.



[Inicieu sessió](#) per a enviar comentaris [Català](#)

[Tornar](#)



Parrque de la Savana © Toni Faus Griso

El lema nacional de Costa Rica "pura vida" expressa un objectiu i un sentiment. Hi ha la mateixa coherència entre l'objectiu de "pura vida" i el resultat de les seves ciutats? Actualment, i en especial les que formen la Gran Àrea Metropolitana GAM, la resposta és "no".

San José, capital de Costa Rica, és una ciutat horitzontal, on va apareixent progressivament l'edificació vertical, sense afectacions de vial que permetin eixamplar els carrers. Van disminuint les voreres i en canvi augmenten els carrils per a vehicles. Les voreres són una carrera d'obstacles: falten tapes a les arquetes d'instal·lacions i embornals, hi ha molt paviment trencat, i molts desnivells per adequar-se als guals; els aparcaments travessen la vorera per aparcar en bateria davant de les façanes; els passos de vianants i semàfors són escassos, programats amb el temps just per passar, sense tenir en compte les persones de mobilitat reduïda. El parc de La Sabana, amb 72 hectàrees verdes enmig de la ciutat, és una illa envoltada de vies ràpides de circulació i amb només 5 passos de vianants en el seu perímetre.

La mobilitat és caòtica, amb conductors que ignoren els senyals de trànsit mentre van amb el mòbil enganxat a l'orella, amb motors sorollosos, so de clàxon ininterromput i un trànsit extremadament dens.

La vida es desenvolupa en els *condominios* (comunitats residencials) i en els *malls* (centres comercials). Els primers tenen l'obligació d'incloure àrees recreatives i de jocs infantils, amb un mínim de 10 m<sup>2</sup> de cada per habitatge *perquè els nens no hagin de sortir al carrer?* (sic). Estan tancats en si mateixos, donant l'esquena a la ciutat i aïllats d'ella. La connexió és el vehicle privat. Conseqüència: la vida als carrers tendeix a zero.

El diari "Nación" del 18.10.2013 publicava un reportatge sobre San José, transcrivint la visió que va tenir John Hale l'any 1825:

*Està en una extensa vall, i la seva situació és una de les més belles del món. En totes les direccions els suburbis d'aquesta ciutat són encantadors i molt particularment la Sabana?*

Avui en dia, amb el seu no-model de creixement urbanístic, s'ha transformat en quelcom antagònic al "pura vida".

L'explosió demogràfica, el canvi de sistemes productius, la mobilitat i altres factors, han portat a transformar la majoria de ciutats en espais més pensats per al treball que per a la vida, més per als vehicles que per a les persones, on sembla que el vianant es l'enemic a batre. L'activitat social desapareix, el civisme es converteix en alguna cosa aliena, la seguretat és utopia. A les ciutats llatinoamericanes, el caràcter llatí es barreja amb la forma de vida nord americana.

A San José hi ha una notable absència de vida als carrers, massiva presència de vehicles i camions, proliferació de reixes i filferros d'arços, desaparició del patrimoni arquitectònic, desnaturalització de barris residencials, etc.

Podria justificar-se per la necessitat de trobar "solucions" d'immediata aplicació, però ¿estem d'acord que aquest és el camí a seguir? La opinió general és comú i concloent: no.

Dades d'interès:

- Població mundial fa 200 anys: 1.000 milions
- Població mundial l'any 2012: 7.000 milions
- Previsió a final del segle XXI: 10.000 milions
- Població en ciutats any 2012: 3.600 milions
- Previsió any 2050: 6.500 milions
- Previsió any 2100: 8.000 milions

Creixement de Costa Rica, San José i GAM:

- Població a Costa Rica l'any 1950: 887.000
- Població l'any 2011: 4.615.000
- Previsió de la població any 2050: 6.093.000
- Població a San José i GAM l'any 1950: 354.000
- Població l'any 2011: 2.769.000
- Previsió a San José i GAM any 2050: 4.265.000
- Vehicles a Costa Rica any 2012: 1.600.000
- Vehicles a San José i GAM any 2012: 960.000

- Previsió de vehicles a San José i GAM any 2050: 3.399.000  
(797 vehicles / 1.000 habitants)

La previsió de vehicles s'ha calculat amb un augment anual inferior a l'actual. Els models de referència són USA, amb 797/1.000 habitants; o els països europeus, amb una mitja de 500/1.000 habitants. Podrà absorbir la ciutat aquest creixement?

Mitjançant una planificació estratègica s'han revertit situacions caòtiques en moltes altres ciutats. El caos provoca que la ciutat no estigui al nostre servei, sinó que nosaltres estiguem al servei de la ciutat.

Un exemple és Barcelona i la seva transformació, convertint-se en una de les cinc ciutats preferides per a ser visitades, i el més important, el ciutadà ha recuperat l'orgull de la seva ciutat. Un altre exemple és la peatonalització, a Nova York, de Broadway fins a Times Square, prova pilot del 2007. Davant el rebuig inicial, l'acceptació actual és del 74%.

Altres ciutats es van plantejar fa temps els seus objectius (Copenhaguen, Amsterdam, Melbourne?), i altres estan en procés (Christchurch, Nova York?). A partir d'un model d'acord amb el seu caràcter, la qualitat de vida s'està transformant. En canvi, altres ciutats segueixen amb el model importat d'occident, el mateix que en el món occidental es tendeix a abandonar. Exemples: Chongqing (Xina) i Dacca (Bangladesh).

San José reuneix una sèrie de factors amb un enorme potencial: la seva geografia, l'altitud, un clima que afavoreix l'absència de contaminació, la seva malla urbana i l'abundància de parcs i rius.

Les properes actuacions urbanístiques definiran el seu futur. Model Chongqing o model Copenhaguen? Model "per a carros" o model "per a persones". I no seria possible un model de convivència cívica entre ambdós? Amb una escala més humana? En resum, una ciutat amable amb la gent. Això és possible, i una de les eines bàsiques és l'urbanisme i la planificació estratègica.

Sento profundament que, almenys en els propers anys, el model de San José serà Chongqing.

Antoni Faus Griso, arquitecte. Corresponsal del COAC a San José, Costa Rica



Inicieu sessió per a enviar comentaris [Español](#)

[Tornar](#)

« [primer](#) [anterior](#) ? [96979899](#) **100** [101](#)[102](#)[103](#)[104](#) ? [següent](#) [últim](#) »

[more](#)

Copyright@ Col·legi d'Arquitectes de Catalunya :

<https://www.arquitectes.cat/ca/taxonomy/term/908/all?language=ca&page=99>