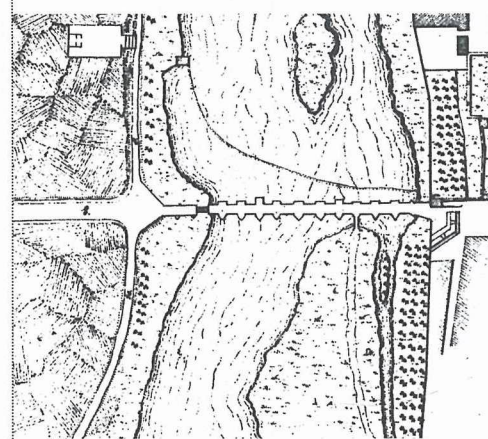
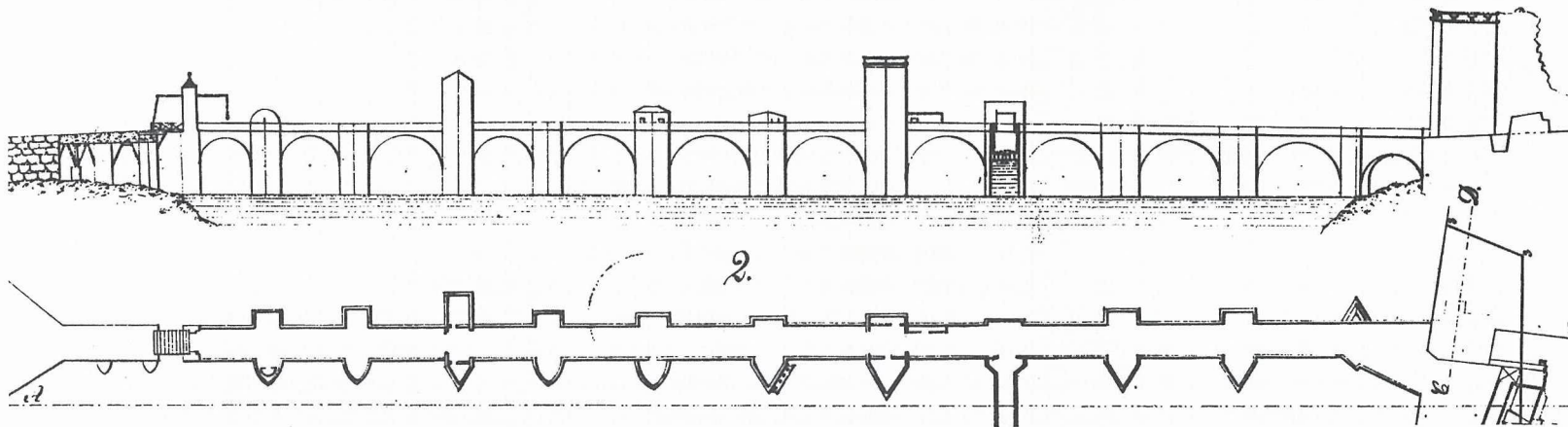


YO PROPONGO



¿Qué importancia ha tenido y tendrá el hallazgo de partes del castillo y de la muralla de Logroño cerca del Puente de Piedra, y lo ocurrido en consecuencia?

Ha aportado datos a la historia de la ciudad. Pero no todos los que habría aportado un estudio concienzudo y riguroso. Las prisas y las decisiones tomadas a lo largo de la gestación del proyecto y ejecución del paso subterráneo lo han impedido.

Además los restos no se han mantenido ni en su integridad material, ni en su entorno histórico. Y finalmente existe la intención de colocarlos en otro lugar.

Esto significa tratarlo como una escultura, o una estatua. Sin embargo los restos eran algo inmóvil, cimentado a la tierra, y rodeados de sedimentos que tenía tanta información como las propias piedras de los muros. Y su naturaleza y sus valores son históricos y no formales.

Su aspecto no interesa, pero sí su valor testimonial sobre el pasado de la ciudad. Ese conjunto recordaba épocas y hechos históricos. La memoria colectiva, filtrada a través de los estudios históricos es lo que deba valor de símbolo a la vez que de documento del pasado a esas piedras, con su argamasa, la tierra, los rellenos...

Las piedras solas, cambiadas de sitio perderán parte su valor simbólico, y todo el testimonial. Verlas en otro sitio no aportará nada al conocimiento de la ciudad. Puede que incluso genere confusión, y dentro de un tiempo a los no especialistas les cueste recordar donde estaban, y se acaba creando la idea que se siempre estuvieron ahí.

Entonces el hallazgo de los restos ha sido importante, pero ni ha habido tiempo para aprovechar e interpretar toda la información que ofrecía, ni se ha respetado y mantenido su valor documental. Y se ha comprometido parte de su valor simbólico.

Pero hay otro aspecto sobre el cual quiero reflexionar: la polémica que ha rodeado el hallazgo y traslado de los restos.

Esto significa pasar del ámbito de los especialistas, y de los que acudimos a ellos por afición y asesoramiento, a otro: la polémica refleja la relación entre los ciudadanos y el patrimonio histórico, y especialmente a la importancia que le otorgan ellos y sus representantes, y los medios de comunicación.

Entonces afecta además que a los especialistas, a los ciudadanos, a los políticos y a los periodistas, y todas instituciones culturales relacionadas con el estudio del patrimonio histórico y la difusión y proyección pública de su conocimiento.

¿Qué conclusión sacar sobre esto? Pues que el tema no ha sido tratado con claridad. Y no quiero aquí dirigir el dedo acusador hacia los medios de comunicación. Primero porque no quiero apuntar hacia nadie, segundo porque no quiero caer en el fácil recurso de echarle la culpa a los periodistas.

Lo que me ha decepcionado han sido las formas, el tono y el contenido de artículos y declaraciones firmadas o atribuidas a personas que ocupan u ocuparon cargos políticos. Eso no es lo que cabe esperarse de ellos.

En general poca autocrítica, y muchas críticas. Incluso contra el Colegio de Arquitectos y su Comisión de Cultura. He echado de menos una respuesta "oficial", eso de la callada por respuesta me parece insuficiente en una sociedad que llaman de la información: el espacio vacío que deja nuestro silencio lo llenan otros, y no siempre con el respeto que sería deseable.

De todas formas estas críticas me han confirmado que en el Colegio estamos actuando bien: si hemos conseguido dejar a todos descontentos, que personas de todos los partidos estén disconformes con la línea seguida, significa que hemos conseguido mantener la independencia que se supone necesaria para cualquier institución o colectivo.

Solo falta ahora conseguir lo opuesto. Que en vez de criticarnos todos,

todos estén de acuerdo. ¿Será posible?

Quizás el camino sea haciendo propuestas. Por cierto en esos artículos y declaraciones no recuerdo haber leído ni una sola. ¿Despiste mío?

Por ejemplo, en vez de criticar la Comisión de Patrimonio, pidiendo o aconsejando dimisiones, se podrían avanzar propuestas. Si no funciona, no es paralizándola o restándole fuerza y credibilidad para que resulte mejor.

Habría que pedir que se replantee su reglamento, y darle más medios, autoridad e independencia. Sobre todo si se quiere que se dedique a apagar fuegos, y perseguir la actualidad, además de desarrollar con constancia y eficacia su trabajo poco agradecido de control y prevención, sobre proyectos, planes espaciales y generales y otros expedientes.

Además no es la Comisión que ha fallado. Ha cumplido su misión de comisión técnica.

Lo que es inaceptable es que la pública administración, en este caso Ayuntamiento, Comunidad Autónoma y Estado juntos, no hayan dado el buen ejemplo con el proyecto del túnel. Se saltaron el trámite que se exige al ciudadano cuando el proyecto para su casa, su oficina o su nave, afecten al patrimonio: que lo apruebe la Comisión de patrimonio.

No estoy hablando de legalidad, sino de buen ejemplo, transparencia, y claridad. En fin de ética y credibilidad. Y esto visto como ciudadano y como arquitecto.

También habría que avanzar más propuestas. Por ejemplo sobre la Ley de Patrimonio, que se está preparando para esta comunidad. Después de las acusaciones, lamentaciones, y mea culpa, es el momento de pasar a los hechos y demostrar que las palabras de cariño hacia el patrimonio y de lástima para su pérdida, no eran solo tales, palabras.

No conozco la orientación de la propuesta en preparación, pero creo que éste es el momento de dedicar recursos para conseguir toda la información accesible sobre los problemas a tratar y los instrumentos legales disponibles o posibles, y luego abrir un debate apoyado en su conocimiento.

Desde luego recordemos que: la catalogación, la escasa protección del paisaje, y la falta de detección de conflictos entre las obras ya previstas en los planes generales y la conservación del patrimonio, han sido los aspectos que se han revelado como los más conflictivos en los últimos años.

La mejor forma de salir de esta situación es que la Ley de Patrimonio de La Rioja sea la mejor ley posible, la mejor de España o de Europa.

Pero las leyes solas no lo solucionan todo. También se podría formular un Plan regional, más o menos director, para el patrimonio. Ya hay unos cuantos: sobre carreteras, saneamiento y depuración, e incluso residuos.

También el patrimonio se merece un plan que ofrezca una idea de conjunto y organice, coordine y potencie lo que ya se está haciendo y lo que se hará, especificando fuentes de financiación disponibles. Y que prevea potenciar los estudios y catas arqueológicas, la prevención y control del planeamiento, y como otros Planes directores que dedique una parte de previsiones y presupuesto a la concienciación de los valores del patrimonio local, y a su mantenimiento, restauración, rehabilitación y recuperación.

En este mismo plan o en los planes de ordenación del territorio también habría que proponer el modelo de crecimiento deseable para La Rioja en relación con el patrimonio sea natural o histórico.

Se trata de buscar el compromiso entre conservación y transformación. Entre antiguo y moderno, entre paisaje y desarrollo en fin, entre el túnel y los restos arqueológicos.

Y no solo a raíz de lo ocurrido cerca del Puente de Piedra, sino también a raíz de la apuesta a favor del turismo cultural que se está haciendo en La Rioja. Y que es difícil ganar si no se conserva su paisaje y su patrimonio.

Giovanni Muzio
Arquitecto

sumario

Los sucesos acaecidos en torno a las obras del llamado "túnel del Puente de Piedra" en Logroño, con la "aparición" de antiguas fortificaciones de la ciudad histórica, y el posterior cruce de acusaciones de inmovilidad y falta de solvencia política, ilustran el artículo de portada. Su autor, **Giovanni Muzio** propone... pero por desgracia no dispone.

Juan Díez del Corral (cada día más ancho en su carril y en la página 2) nos narra ciertos problemitas de "funcionamiento" con cierto aeropuerto norteño recién inaugurado.

Nuestro "bibliotecario" (otra vez **Giovanni Muzio**, en la página 3) está cada vez mas viajero. Por una miserables pesetas sugiere visitas virtuales por Venecia y otros paraísos.

En la sección dedicada a los eventos colegiales, última página, otro concurso con su correspondiente exposición en el COAR (del 15 de diciembre de 2000 al 14 de enero de 2001). Esta vez los flamantes ganadores del IV Concurso de diseño "El Mueble de Nájera", los arquitectos **Núria Salvadó** y **Rubén Daluz**, nos explican su trabajo. Para rematar la faena **Arrakis** convierte en dibujo de tebeo al director de El hALL. La rebelión de los "dibos" está cerca, Arrakis.

Carril Bici

ARQUITECTURAS PARA VIAJEROS

Pero la fealdad no parece tener límites. El otro día estuve en el flamante aeropuerto de Santiago Calatrava en Bilbao a recibir a una hija y contemplé un escenario mucho más siniestro todavía. El archipremiado y académico arquitecto-ingeniero-escultor valenciano-suizo ha dispuesto...

... que quienes vayan a recoger a sus seres queridos en el nuevo Sondika deben sufrir la espera...

... ¡en la p. calle!, disfrutando de las habituales corrientes de aire que soplan por allí y de la hermosa vista del aparcamiento de coches...

A la hora de diseñar las nuevas arquitecturas para viajeros, los grandes arquitectos del poder deben tener en mente esa manera de moverse por los aeropuertos que ellos experimentan, por lo que la máxima atención de sus proyectos se centra en diseñar grandes gestos simbólicos que satisfagan el ego de los políticos que los inaugurarán y la sed de imágenes novedosas de los medios de comunicación.

Desde que a los trenes les pusieron ventanillas de cristal fijo las despedidas de los familiares han perdido emotividad y belleza. El ser querido, ya acomodado en su asiento, trata de decir una última palabra a quien se ha quedado en el andén -o viceversa- y ambos mueven los labios y las manos a los dos lados del infranqueable cristal con gestos de incompreensión. En seguida se dan cuenta de lo ridículo de la escena, y la tradicional belleza de los rostros en el momento de una despedida se torna en muecas de desánimo ante el muro interpuesto. El último gesto de una despedida con cristal por medio consiste en llevarse la mano a la oreja como sosteniendo un auricular y marcando un número: no han acabado dos seres humanos de separarse y ya se están llamando por teléfono para decirse eso último que el cristal fijo de la ventanilla les impedía oír. No me ha tocado aún contemplar la escena en que ambos tengan un "móvil" a mano pero estoy seguro que ya se da y además me la imagino: la he visto en aquellas películas que muestran las visitas de los familiares a los reclusos en las prisiones de máxima seguridad.

espacio en que los viajeros se agolpan a recoger las maletas de las cintas transbordadoras.

Como el avión de mi hija traía bastante retraso y no podía aguantar ni el frío de la calle ni la tristeza de la lúgubre cueva con vistas a las cintas de equipajes, subí al piso superior con la esperanza de encontrar un lugar desde el que pudiera ver el aterrizaje de los aviones (y en especial el de aquel que traería a quien yo esperaba con navideña ilusión). Dí con la gigantesca sala que es objeto de tantísima admiración arquitectónica y supuse que buena parte de los esfuerzos del arquitecto habían estado destinados a festejar el tránsito del viajero que se marcha. La gran sala tiene forma triangular y su techo se eleva hasta una altísima ventana doblemente triangular que le enseña el cielo a donde va a ir en breve. En los dos lados del triángulo que se encuentran de frente según se entra, están los mostradores de facturación de maletas y en el fondo del embudo que forman ambos mostradores debiera estar el acceso a la zona de embarque, aunque cuando yo estuve, había allí un automóvil Volvo subido en un escenario como si fuera objeto de alguna rifa. Detrás del Volvo, aunque algo desplazados del solemne eje central y confusamente dispuestos entre empalizadas de cristal, estaban, en efecto, los accesos a una aerodinámico corredor todo acristalado con vistas a la pista de aterrizaje pero, para mi decepción, sólo los viajeros que embarcaban tenían derecho de acceder a él. Así que debe ser ahí, detrás del Volvo -pensé-, donde se producen las asimétricas despedidas que por un lado llevan al viajero a lo mejor del aeropuerto (esa ventana que se asoma al grandioso espa-

to, estaba nuevamente en una arquitectura del poder, una arquitectura inhumana, no pensada, ni por asomo, para gentes que van a despedir o a recibir a los viajeros.

Los grandes arquitectos de nuestros tiempos como Moneo, Calatrava o Ghery, son efectivamente los arquitectos del poder, unos personajes que viajan incesantemente en aviones por todo el mundo atravesando aeropuertos en los que seguramente nadie les despide con un mínimo de cariño o emotividad. Salen corriendo de un taxi (o de una limusina) y se dirigen al embarque (o a su sala de VIPs). Allí esperarán inexorablemente al avión unos pocos minutos y, entre llamada y llamada telefónica con el móvil pegado a la oreja, acaso se regalen la vista a sí mismos con una mirada hacia el estupendo espacio de la pista de aterrizaje, observando de reojo y como con desdén la siempre fascinante maniobra de despegue o aterrizaje de los aviones. Al llegar al aeropuerto de destino no esperarán ni al equipaje porque, como expertos viajeros que son, llevan mínimos maletines de mano; y es de suponer que tampoco nadie a los que les unan unos mínimos lazos sentimentales les esperarán en la puerta de salida. Un taxi, y al hotel o al centro de negocios de la ciudad.

A la hora de diseñar las nuevas arquitecturas para viajeros, los grandes arquitectos del poder deben tener en mente esa manera de moverse por los aeropuertos que ellos experimentan, por lo que la máxima atención de sus proyectos se centra en diseñar grandes gestos simbólicos que satisfagan el ego de los políticos que los inaugurarán y la sed de imágenes novedosas de los medios de comunicación. Las masas de votantes y de consumidores de imágenes celebran ese tipo de invenciones con evidente desprecio de sus propias necesidades, como siempre han hecho los fieles del poder. Mientras se pelan de frío en el nuevo Sondika esperando a un familiar, las gentes comentan con entusiasmo que el edificio del nuevo aeropuerto se asemeja a una gran paloma y que la torre de control que está enfrente es como un halcón.

Cuando al fin sale el viajero que esperábamos vienen los besos, abrazos y hasta las lágrimas de emoción y por un momento nos olvidamos de la desolación, de los pajarracos, de las semejanzas y del frío. Empujamos eufóricos el carrito de maletas hacia el aparcamiento de coches y...y... pero ¡diablos! ¿qué pasa aquí?. Intentamos alcanzar la pasarela que une la terminal y el parking por entre una rampa en ese y unas aceras sin rebajes y nos damos cuenta, ¡maldita sea!, que estamos otra vez perdidos. Se ve que hay que pasar por un túnel inferior, pero desgraciadamente no podemos bajar el carrito por las escaleras. Tendríamos que regresar al aeropuerto y dar con los ascensores que bajan al pasaje de marras a velocidades de solemne procesión, pero ya para entonces no me queda más paciencia. Me echo las maletas al hombro y nos llegamos hasta el coche arrastrándolas como podemos, pues en ese punto de mi estancia (como en este punto de la narración) ya no tengo otro deseo que largarme cuanto antes del maldito aeropuerto del celebrado arquitecto y olvidarlo en lo posible para siempre jamás.

Juan Díez del Corral
Arquitecto



Pero la fealdad no parece tener límites. El otro día estuve en el flamante aeropuerto de Santiago Calatrava en Bilbao a recibir a una hija y contemplé un escenario mucho más siniestro todavía. El archipremiado y académico arquitecto-ingeniero-escultor valenciano-suizo ha dispuesto (junto a los promotores del edificio /yo nunca me olvido de la responsabilidad de éstos por muy anónimos que sean) que quienes vayan a recoger a sus seres queridos en el nuevo Sondika deben sufrir la espera del tiempo que ellos se hayan dado a sí mismos llegando antes de la hora prevista de llegada del avión, más el de la habitual demora de los propios aviones, ¡en la p. calle!, disfrutando de las habituales corrientes de aire que soplan por allí y de la hermosa vista del aparcamiento de coches; ó que si no aguantan la corrientes de aire del aeropuerto y no les gustan las fachadas tecnológicas de los edificios de aparcamientos, puedan gozar de un vistazo previo de sus familiares a través de los cristales de una alargada y desolada cueva que ofrece "espléndidas" vistas sobre el

cio donde aterrizan y despegan los aviones) y que por otro, dejan desamparado al acompañante sin otra opción que irse a una cafetería colocada incómodamente en un rincón del gran triángulo desde donde ver a medias algo de la pista por entre los pilares y transparencias del corredor de embarque.

Yo me fuí allí, claro está, a pesar de que ya me imaginaba que un cortado me iba a costar lo que un menú del día en un restaurante normal; pero no sé si por la forma en punta del lugar, si por el conflicto entre las mesas puestas junto a los ventanales con la gente que quería ver por ellos, o si por el sofocante aire acondicionado que contrastaba con el frío de la calle, el caso es que tampoco pude sentirme allí mínimamente a gusto. Al salir del rincón de la cafetería y volver a la gran sala que no era para mí experimenté una vez más el "síndrome del cuartel", a saber, la horrible sensación que provoca una arquitectura especialmente diseñada para que ningún soldado pueda sentirse tranquilo en ninguna parte; y entonces pensé que, en efec-

Libros y revistas

GUÍAS PARA CIUDADES, PARAÍOS ARTIFICIALES Y DERIVA

Considerado que los viajes son un parte fundamental de la formación del arquitecto, y que son algo institucionalizado en este colegio, me ha parecido oportuno dedicarme a las **GUÍAS DE ARQUITECTURA**.

Panoramas de imágenes con un vínculo concreto; el espacio común de una ciudad. Ejercicios críticos difíciles, que intentan seleccionar lo significativo general y localmente, en los cuáles la arquitectura recupera su aspecto local, en sentido de relación con el lugar, y no con lo vernáculo.

Las guías me parecen útiles para los viajes, mas que para la reflexión. Vienen bien para orientarse en los paraísos artificiales que nos

Estas adquisiciones significan un cambio de prioridad, después de haber reforzado la sección dedicada al urbanismo. Así fue para **LA CIUDAD COLLAGE** de Colin Rowe y Fred Koetter, **X-URBANISM**, de Mario Gandelsonas, o **DELIRIOUS NEW YORK y S, M, L, XL** de Rem Koolhaas, o las **CIUDADES DEL MAÑANA** de Peter Hall. A este autor, aun solo por el nombre, deberíamos dedicarle un monográfico en esta revista.

Estos y otros libros sobre urbanismo son todos atractivos por el aspecto, interesantes por el contenido, pero intragable a veces por el idioma, por el lenguaje y/o por el tamaño. Así que prometo moderarme en las compras de libros dedicados al urbanismo.

Pero sigo confiando en la importancia del urbanismo como reflexión, análisis y propuesta sobre la ciudad. A pesar de que las revistas de arquitectura lo ignoren. Como **THE ARCHITECTURAL REVIEW**, por ejemplo, en el número de **JUNIO**

También en los números siguientes, dedicados a los museos, a las instalaciones de la Expo de Hannover y de las Olimpiadas de Sidney la ciudad se ve poco.

Con algunas excepciones; por ejemplo en el número de octubre, el Museo de la música contemporánea de Seattle, de Frank Gehry muestra además del edificio el entorno. Y se nota que sus piezas son esculturales, pero pierden mucha fuerza cuando se enfrentan a la ciudad norteamericana. A la escala de los espacios abiertos de las infraestructuras de transporte y de sus edificios, y a su aspecto agresivo, a su trama urbana regular.

El tema del número de diciembre, seguimos con **THE ARCHITECTURAL REVIEW**, es **EMERGING ARCHITECTURE**. Cajas disueltas, sólidos recortados. Y en Japón curvas suaves en chapa agresiva de unos aseos en un parque, es lo más llamativo. Puede que sea emergente pero ¿que hará una vez llegado a la superficie? ¿Unirse al resto, que flota a la deriva?. Otra vez falta una guía para la arquitectura.

Lo más interesante es la sección fija, "Letter from..." esta vez sobre San Petersburgo. Quizás porque ahí, como en las guías, los edificios están contados, a través de la metáfora de la visita, y del viaje. Y las fotos los presentan vivos, y no abstractos, como objetos más o menos esculturales e intercambiables.

Es una sección interesante, sobre todo ahora en tiempos de viajes virtuales, y en esta revista en que el sumario revuelve fácilmente Santiago con Roma, pero también Helsinki o Reykjavik.

Una visión panorámica pero centrada sobre todo en el primer mundo, con algún pellizco del segundo, tercero y cuarto. Pero poco, solo cuando son homogéneos o por lo menos resultan de alguna forma relacionable con la arquitectura internacional, o más bien con la occidental.

Otra vez la sección "Letter from..." es indicativa. En el número de octubre la carta, firmada por un apellido y nombre italianos, llega desde Asmara, capital de Eritrea. Las fotos, muy buenas, están dedicadas a testimonios del paso de la Italia colonial.

Me parece que a la arquitectura le costará todavía bastante emerger, o por lo menos no ir a la deriva.

Giovanni Muzio
Arquitecto



Giancarlo De Carlo. Grupo de treinta y seis viviendas en la isla de Mazzorbo, 1979-1989.

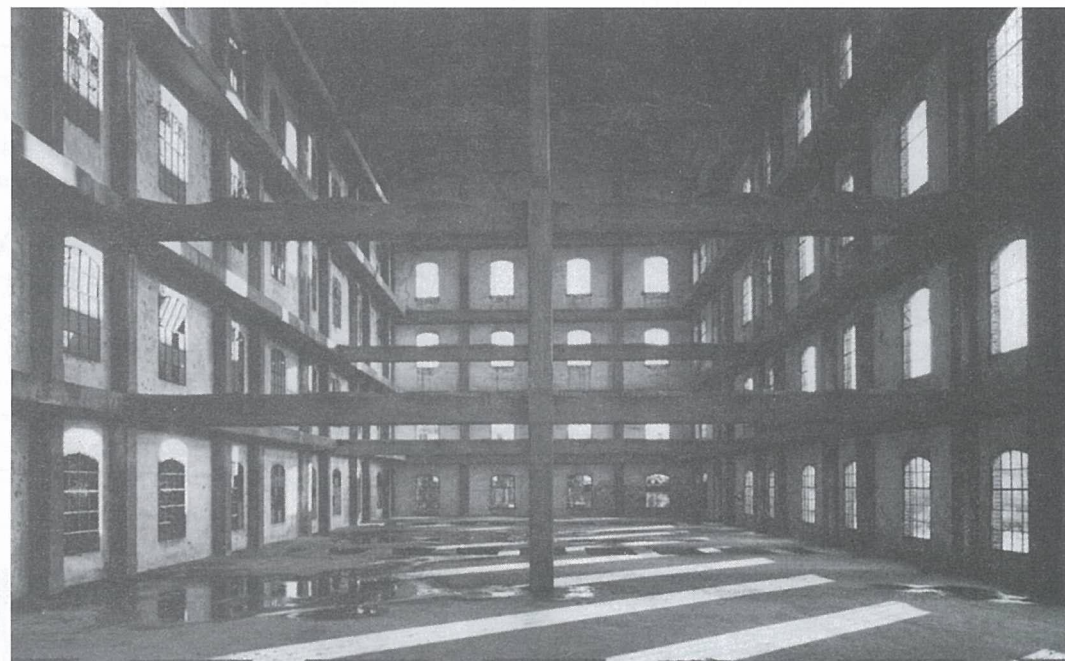
ofrecen las revistas de arquitectura y los *quaders* de reflexión. Representaciones que se abstraen de los lugares y de las fuerzas técnicas y económicas que han materializado los proyectos y que han arropado, soportado y construido sus sujetos, o mejor dicho sus objetos.

Por lo tanto, después de una guía sobre arquitectura moderna en Holanda, comprada ya hace algunos meses, y otra sobre Turín, para el viaje del año pasado, han entrado en la biblioteca muchas otras.

Nos han regalado una sobre arquitectura contemporánea en Tenerife. He comprado dos sobre Barcelona, y arquitectura modernista en Cataluña. Y unas cuantas en Inglés, pero de bolsillo, sobre la arquitectura reciente de varias ciudades europeas. Y gracias a un viaje de Jesús Marino Pascual, dos sobre arquitectura contemporánea en Bruselas y Bélgica.

En consecuencia de los proyectos de viajes COAR a la Bienal, compré también **VENECIA, LA NUEVA ARQUITECTURA**, que ofrece alguna que otra buena excusa para volver a esta ciudad, siempre que para ir a Venecia hagan falta excusas. Entre otros está el Concurso para la ampliación del Cementerio de San Michele in Isola, y otro para la nueva sede de la Escuela de Arquitectura, en el área de los *Magazzini Frigoriferi*, en un solar con una cara a la Giudecca y otra hacia el tejido urbano compacto. Se llega con un paseo corto y agradable desde la Academia.

2000: METROPOLITAN LINES, dedicado a estaciones, un tema que entre altas velocidades y nudos intermodales y metropolitanas lleva unos años de auge. Han ido adquiriendo una imagen high tech, o por lo menos sofisticada. Ya no son puertas y bisagras urbanas, símbolos del acceso a algo limitado, sino símbolos a la movilidad, o sea al atravesamiento veloz de espacios "neutros". Al final tan solo monumentos que la mayoría de las veces siguen prescindiendo de las personas.



Interior del Molino Stucky en la Giudecca.

Las guías me parecen útiles para los viajes, mas que para la reflexión. Vienen bien para orientarse en los paraísos artificiales que nos ofrecen las revistas de arquitectura y los *quaders* de reflexión.

El tema del número de diciembre... es **EMERGING ARCHITECTURE**. Cajas disueltas, sólidos recortados. Puede que sea emergente pero ¿que hará una vez llegado a la superficie? ¿Unirse al resto, que flota a la deriva?. Otra vez falta una guía para la arquitectura.

Colegio

IV CONCURSO DEL MUEBLE DE NÁJERA

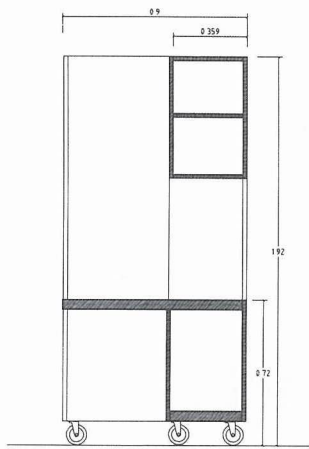
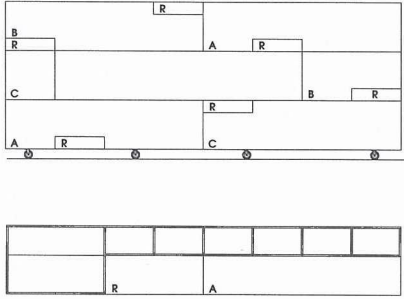
TREE P1, es el proyecto ganador del IV Concurso del mueble de Nájera. Quizás para algunos pueda ser difícil de entender, quizás para otros pueda ser evidente. El jurado decidió otorgarnos el primer premio por "ser un sistema abierto, del que se valora la innovación en los materiales, la utilización de árbol como materia prima y el reciclaje."

En TREE P1 el elemento de experimentación no es la forma sino la materia. Creemos que en un mundo en el que el ordenador, con sus múltiples programas informáticos, puede crear y solucionar cualquier forma, (el museo Guggenheim es un ejemplo evidente), la investigación y la innovación en el diseño y la arquitectura debe ir por el camino de la materia.

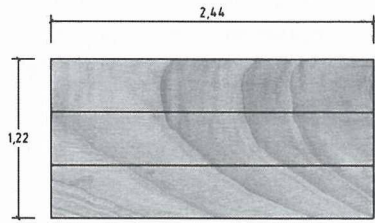
Cualquier revolución en la forma de la arquitectura siempre ha surgido a partir de una nueva forma de construir provocada por la aparición de un nuevo material. La incorporación del hierro en la construc-

ción, en el siglo XVIII, dio paso al cristal y a las grandes luces, y, el hormigón representó un gran cambio para la arquitectura moderna del siglo XX.

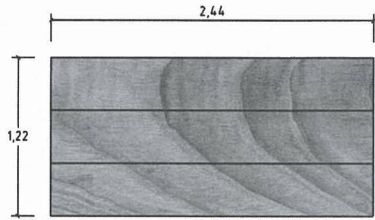
Por este motivo en TREE P1 se proponen dos muebles, uno, un contenedor y el otro, una mesa-librería de trabajo; vinculados mediante dos conceptos, el tiempo y la materia. Entendemos que cualquier elemento debe responder a las necesidades y cambios que van surgiendo a lo largo de la vida de una vivienda, y por eso decidimos darles movilidad, con el fin de configurar diferentes espacios dentro de ella. Pretendemos también, anteponer la fuerza de la materia, (su composición, su textura y color, sus estímulos y sus propiedades antropológicas como material), a la función y forma del mueble. Apostamos por el MATERIAL DISEÑADO y no la forma diseñada, por el reciclaje y el eco-diseño.



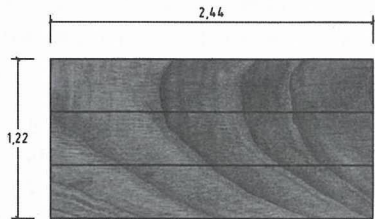
Mesa-librería de trabajo. Alzado, planta y sección.



panel A, abedul color natural
paneles necesarios: 7



panel B, abedul teñido un punto
paneles necesarios: 2



panel C, abedul teñido dos puntos
paneles necesarios: 2

Del árbol aprovechamos su tronco, sus hojas y su resina. Aparecerán así dos materiales, uno la madera, cuya solución óptima sería a nuestro entender utilizarla de forma maciza, aunque por motivos económicos hemos decidido continuar con el aglomerado, pero contrachaparlo con planchas de madera de abedul, más gruesas de lo habitual. Algunas de estas planchas se tiñen en dos tonalidades más fuertes que el color natural, para conseguir más color.

El otro es una combinación de resinas con hojas. Son unas piezas que se hacen vertiendo en un encofrado de madera contrachapado de melanina, las hojas, la resina y el catalizador que endurece la mezcla. Este material, es translúcido y junto con la hojas del árbol, tamiza la luz que hay en el interior del mueble.

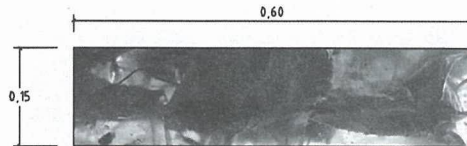
Como resultado obtenemos un producto realizado únicamente con materiales procedentes del árbol.

EL TRONCO: se utiliza para contrachapar el aglomerado, no con secciones de menos de 1mm como es habitual sino que son planchas de 2mm de grueso, barnizadas con un barniz muy mate que de un aspecto más natural a la madera.

LA RESINA: se utiliza para formar placas de 1cm de grueso que gracias a sus propiedades translúcidas dejarán pasar la luz que hay en el interior del mueble, produciendo una luz ambiente en el lugar donde se encuentre.

LAS HOJAS: se mezclaran con la resina en el proceso de formación de la placas y tamizaran la luz.

El despiece del mueble surge siempre a partir de las medidas del tablero de aglomerado, 122x2444 cm ... En el mueble de trabajo se ha dejado un espacio vacío, justo al nivel de mesa, para poder disfrutar de la totalidad del espacio y relacionar la parte interior con la exterior.



pieza de resina con hojas en el panel R
piezas necesarias: 10

Mueble contenedor. Alzado con composición de paneles.

