

CARROUSEL

Euskal Herriko biribilguneen erabilerei buruzko entsegua.

Ensayo sobre los usos de las rotundas en el País Vasco.

Essay on the uses made of roundabouts in the Basque Country.



BIRIBILGUNEAK

Modernitatearen karruselak

2014an, Luis Montolio artistaren lan batean, Francoren garaiko vedette ezagun bat ikusi ahal izan genuen, Benicàssim herrira doan N-340 errepideko biribilgune bat esanahia ematen dion paella-ontzi handiarekin azaltzen den argazki batean.

Rosita Amores-ek –horrela deitzen da argazkiko artista– bere soineko, orrazkera eta bular handiak autoz eta soro lehorrez inguratutako leku batean erakusten ditu. Inongoa ez den bezala sailka dezakuen paisaia agertzen da bertan. Gürtel azpikoaren ikerketaren atalena batzuk Rositaren izena aipatzen dute, Valentziako adinekoak entretenitzeko egindako ordainketa txiki baina etengabeko batzuen kontura.

Inongoa ez den biribilgunea, kasu honetan, Spainia adoretsuenaren kulturaren eszenategi bihurtzen da. Biribilguneak esanahia ematen die hirigintzako azpiko maltzurrenei eta, era berean, iraganeko erregimenen kutsua duen kultura baten antzezleku gisa balio du. Azken hamarkadetan gure hiriak biribilguneak antolatzen ditu, eta ez kaleak.

Biribilgunea hirigintzaren “No man’s land” da, lurrardearen plangintzaren zulo beltza. Kaleari kontrajarriz, esanahirik gabeko lekuak, espazio publikoaren kontrakoak.

Espazio partekatuen aurrean, norbanakoaren mugikortasuna lehenesten duen urbanizazio kapitalistaren gerra da. Era horretan, batzuek “arte publikoa” deitzen duten objektuak ipintzeko podium huts bihurtzen da biribilgunea.

Kasu gehienetan, galduztako lurzoru-zati batez berriro jabetzeko beharra dagoela dirudi, kaltea erreparatzeko edo lurralte debekatua modu alegorikoan apaintzen duten “eskulturen” bitartez paisaia-zati horiek berriro nabarmenzeko ahaleginan.

Oraindik arlo akademikoren batean fenomeno hau “arte publiko” gisa ikasten da. Bartzelona hiriko eskultura-piezen bildumak hiriko paisaia egituratzen duela adierazten duten hainbat pasarte irakur ditzakegu Arte Ederretako Espainiako unibertsitate batek argitaratutako master-lan batean:

“Biribilgunean arte publikoko elementuak eraikuntza-tipologia diferenteko hiru hiri-bilbe egituratzeko beharrezko maila ematen dio”

Naturan etenak edo differentzia puntualak sortuz ingurune basatitan bizi ziren komunitateek Totemekin edo mugarriekin lurraldea markatzen zuten moduari buruz Levi Strauss-ek aztertzen zuen “esperientzia basati” haren irakurketa oker gisa ulertu nahiko nuke. Paisaian jarritako markek edo erreferentziek, toponimoek bezala, komunitateak eta eurak bizitako inguruneak lotzen dituzte, eta lekuiek esperientzien memoria bat eraikitzen dute.

Zoritzarrez, biribilguneak “gizatiartzeko” adibideak topiko populistenen folklore-irudikapen barregarri soiletan baino ez dira geratzen.

Espainiako egunkari batean argitaratutako artikulu batean, Jose Segi hirigileak honakoa aipatzen zuen Biribilgune efektuaren inguruan:

“Biribilgune bat semaforo edo zintarri bat bezala da, baliabide bat, ez monumentu bat.

Biribilgune askoren funtzioa hutsaldu egin da, eta gidariaren ikusmena oztopatzen dute, horror-vacui delakoaren erakustoki edo politikari batzuen megalomania gisa erabiltzen direlako. Semaforo bat flamenko jantziko balute bezala da”

Lehen biribilgunea 1907an Eugène Hénard arkitektoak Parisko Garaipen Arkuan eraikitako –Etoile-ko biribilgunea– izan zela uste da. Beranduago Erresuma Batura zabaldu zen, eta lehen aldiz hemen hasi ziren erabiltzen hirietako kanpoaldeetan trafikoa antolatzeko.

1967an Jacques Tati-ren Play Time estreinatu zen. Filmeko pertsonaia nagusiak, Mr. Hulot, Paris hipermoderno batean esperientzia-ezintasuna behin eta berriz sentitzen du. Teknologian sinesmenak eta zientziak bertako biztanlea, paseatailea eta turista kanporatzen dituen hiri bat eraiki dute. Filmaren azken eszenatako batean ikusi ahalko dugu aireportura itzultzen saiatzen ari den turisten autobusa feriako karrusel itxura duen Parisko biribilgune batetik atera ezinik.

Oker ulertutako modernitateari Tatik zein beste egile batzuek egindako kritikak ez dirudi, oraindik, eraginik izan duenik teknikarien eta administratzileen artean.

Argitalpen honetako argazkiek erakusten duten bezala, gure ingurune hurbilean artefaktu horiekin batera bizitzentz ohitura gaude. Lurraldea “metropolizatzeko” politiken xehetasun txiki bat dira. Denbora espazioaren gainetik dago. Euskal hiria, espazioaren esperientziaren aurretek hiperkonektitatea defendatzen duten azpiegiturak gurutzatzen duten lurralte moduan. 2011n argitaratutako Gipuzkoako errepideen mapa batean, aurrerabidearen eslogan moduan “Gipuzkoako biribilgunea” irakur dezakegu.

Probintzia-mailara eramandako biribilgune-ideiak lurraldearen banalizazioa dakar behin eta berriz. Merkantziak bertatik igarotzen direlako, gure ingurunea negozio-onurak eskuratzera bideratutako simplifikazio bat bezala ulertzea dakar.

Puntu honetan gogora dezagun Bruno Latour, Modernitate nahia heldu beharreko politika arriskutsu bat dela ohartazten duenean. Latourrek gogoratzen du, aurrerabidearen bitartez, gizakiak planeta kontrolatzeko eta moldatzeko gai izango zenaren ideia defendatu zuela Modernitateak. Latourren arabera, orain denboraren (labiadura) aurretek espazioaren garrantzia berreskuratzeko unea da. Azken batean, biribilgunea aurrerapenaren (denborari eta eraginkortasunari eskainia) objektuen bilduma horretan sartzen da. Objektu horiek, konpontzeko nahiak bultzatuta, gorputz arrotzez betetzen dira eta, kasurik onenean, hirigintza-planak idaztean espazio berde gisa zenbatzeko balio dute.

Ibon Salaberria

ROTONDAS

Carruseles de la modernidad

En 2014, en un trabajo del artista Luis Montolio, podíamos observar a una conocida vedette de la época franquista fotografiada sobre la gran paellera que dota de significado a una rotonda de la N-340 que conduce al municipio de Benicàssim.

Rosita Amores, que así se hace llamar la artista fotografiada, luce sus vestidos, peinados y grandes pechos en un entorno rodeado de automóviles y campos secos. Un paisaje que podríamos denominar como un no-lugar característico. Durante la investigación de la trama Gürtel, algunos hilos de investigación terminan publicando el nombre de Rosita debido a pequeñas pero continuadas retribuciones para entretenér a los ancianos Valencianos.

La rotonda, en este caso, de no-lugar se convierte en escenario cultural de la España más bizarra. La Rotonda da significado a las tramas urbanísticas más perversas y de igual forma sirve de escenario de una cultura que atufa a regímenes anteriores.

La rotonda, y no la Calle, es la que en las últimas décadas ordena nuestras ciudades.

La rotonda es el "No man's land" del urbanismo, el agujero negro de la planificación del territorio. Lugar sin significado en contraposición a la calle, contrario al espacio público.

Es la guerra de la urbanización capitalista que prima la movilidad individual frente a los espacios compartidos. La rotonda se convierte así en podio hueco donde instalar objetos que algunos denominan "arte público".

En la mayoría de los casos parece existir una necesidad de apropiarse de un trozo de suelo perdido en un afán de reparar el daño o de volver a significar esos trozos de paisaje a través de "esculturas" que de manera alegórica decoran el territorio prohibido.

Todavía en algún recodo académico se estudia el fenómeno como "arte público". En un trabajo de master publicado por una universidad española de Bellas Artes podemos leer diferentes pasajes que justifican la colección de piezas escultóricas de la ciudad de Barcelona como vertebradoras del paisaje urbano:
"El elemento de arte público en la rotonda le aporta la escala necesaria para articular tres tramas urbanas de diferentes tipologías edificatorias"

Preferiría entenderlo como una mala lectura de aquella "experiencia salvaje" que estudiaba Levi Strauss cuando se refería a la manera en la que las comunidades que vivían en entornos salvajes marcaban el territorio con hitos o Totems creando discontinuidades o diferencias puntuales en la naturaleza. Marcas y referencias en el paisaje que, al igual que los topónimos, vinculan a las comunidades con su entorno vivido y construyen una memoria de experiencias con los lugares.

Desgraciadamente, los ejemplos de "humanización" de las rotondas quedan en mero ejercicio irrisorio de representación folclórica de los tópicos más populistas.

En un artículo publicado en un periódico español, el urbanista José Seguí se refería así al efecto Rotonda:

"Una rotonda es como un semáforo o un bordillo, un recurso, no un monumento.

Muchas han desvirtuado su función y obstaculizan la visión del conductor al servir de expositor del horror-vacío o la megalomanía de algunos políticos. Es como si a un semáforo lo vistieses de flamenca"

Se considera que la primera rotonda es la que se construyó en el Arco del Triunfo de París en 1907 por el arquitecto Eugène Hénard, la rotonda de la Etoile. Posteriormente se exportó al Reino Unido y fue aquí donde por primera vez las rotondas comenzaron a ordenar el tráfico en el territorio, en las afueras de las ciudades.

En 1967 se estrena Play Time de Jaques Tati. El personaje principal de la película, Mr Hulot, siente una y otra vez la imposibilidad de experiencia en una hipermoderna París. La fe en la tecnología y la ciencia han desarrollado una ciudad que expulsa al habitante, al paseante, incluso al turista. En una de sus últimas escenas veremos el autobús de turistas en un intento de regresar al aeropuerto engullido en un atasco en una rotonda parisina asemejada al típico Carrusel de feria.

La crítica construida a la modernidad mal entendida tanto por Tati como por otros autores no parece haber tenido aún ningún calado entre técnicos y administradores.

En nuestro contexto más cercano, tal y como muestran las fotografías de esta publicación, estamos acostumbrados a convivir con estos artefactos. Suponen un pequeño detalle de las políticas de "metropolización" del territorio. Prima el tiempo frente al espacio. Euskal hiria como territorio atravesado por infraestructuras donde se defiende la hiperconectividad frente a la experiencia del espacio. En un mapa de carreteras de Gipuzkoa publicado en 2011 podemos leer como lema de progreso "La rotonda de Gipuzkoa". La idea de rotonda traspasada a escala provincial insiste en la banalización del territorio. En entender nuestro entorno como una simplificación orientada a obtener ventajas de negocio por el paso de mercancías. Recordemos en este punto a Bruno Latour cuando alerta de que el deseo de Modernidad es una peligrosa política a la que sujetarse. Latour recuerda que la Modernidad defendió la idea de que la humanidad sería capaz de controlar y domesticar el planeta a través del progreso. Ahora, según Latour, es momento de recuperar la orientación hacia la importancia del espacio frente a la del tiempo (la velocidad).

En definitiva, la rotonda entra en esa colección de objetos del progreso (dedicado al tiempo y la eficiencia) que por afán de reparo acaba habitada por extraños cuerpos y sirven para el cómputo de espacios verdes en la redacción de planes urbanísticos, en el mejor de los casos.

Ibon Salaberria

ROUNDABOUTS

Modern merry-go-rounds

In 2014, in a work by the artist Luis Montolio, we can see a famous vedette from Franco's time photographed in front of an enormous paella dish lending significance to a roundabout on the N-340 on the way into the town of Benicàssim.

Rosita Amores, chosen name of the artist in the picture, flaunts her dresses, hairdos and voluptuous breasts in a location set amid cars and dusty fields. A landscape we could describe as a typical nowhere. While investigation of the Gürtel scam was underway, a number of investigation threads finally led to Rosita's name being published due to small but continuous payments received to keep the Valencian elderly entertained.

The roundabout, in this case, of nowhere, becomes the cultural stage of Spain at its most unconventional. The roundabout lends meaning to the most perverse of urbanistic layouts while acting as a backdrop for a culture that sent something of a stink through earlier regimes.

It is roundabouts rather than streets that have been bringing order to our cities in recent decades.

The roundabout is the No Man's Land of urbanism, the black hole of regional planning. A place with no meaning in contrast to the street, the opposite of public space.

It is the war of the capitalist urbanisation that places greater stake on individual mobility than on shared spaces. Thus, the roundabout becomes an empty podium for the installation of objects that some call "public art".

In most cases there appears to be a need to reclaim a piece of lost land in a sort of attempt to repair the damage or return meaning to these pieces of landscape, using "sculptures" which decorate the forbidden area in allegoric fashion.

Even today the phenomenon is studied as "public art" in some lost academic corner. In a master project published by a Spanish fine arts university we can read different passages justifying the collection of sculpted pieces in the city of Barcelona as the backbones of the urban landscape:

"The element of public art on the roundabout endows it with the necessary scale to articulate three urban structures of different construction types"

I would prefer to understand it as a poor reading of that "savage experience" studied by Levi Strauss when referring to how communities living in savage environments marked the area with landmarks or totems to create discontinuities or specific differences in nature. Marks and references on the landscape which, like place names, connect communities to the place they live in and construct a memory of experiences with places.

Unfortunately, the examples of "humanising" roundabouts come down to nothing but laughable exercises in the folkloric representation of enormously populist topics.

In an article published in a Spanish newspaper, the urbanist José Seguí referred to the Roundabout effect thus:

"A roundabout is like traffic lights or a kerb, it is a resource, not a monument."

Many have seen their function detracted from and obstruct the driver's view on being used to overcome fear of the void or satisfy the megalomania of certain politicians. It's as if we were to deck out traffic lights in flamenco garb"

The first roundabout to exist is considered to be one built around the Arc de Triomphe in Paris in 1907 by the architect Eugène Hénard, the Etoile. The roundabout was later exported to the United Kingdom, where it was used to control traffic for the first time, on the outskirts of cities.

The year 1967 saw the release of Play Time by Jacques Tati. Time and again the leading character of the film, Mr Hulot, suffers the impossibility of experience in a hypermodern Paris. Faith in technology and science has developed a city that drives out the inhabitant, the person out for a stroll, and even the tourist. In one of the last scenes we see the tourist bus attempting to get back to the airport, engulfed in a traffic jam at a Parisian roundabout compared to a fairground merry-go-round.

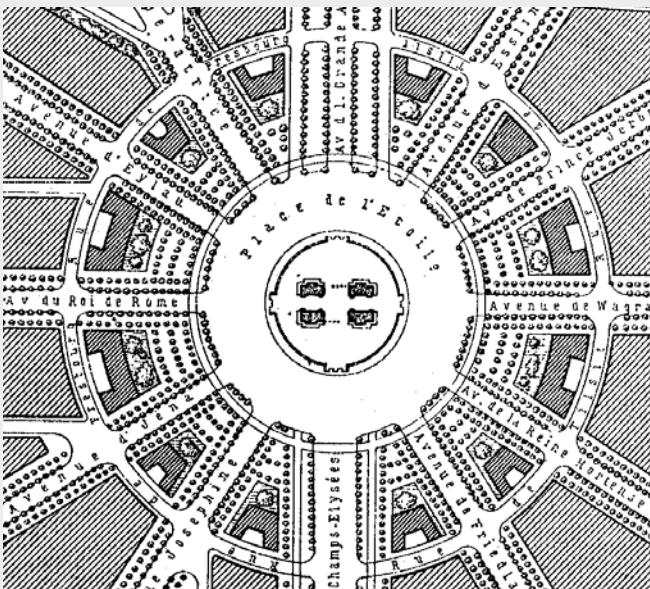
The critique of poorly understood modernity constructed by Tati and other authors still seems to have had no effect on technicians and decision-makers.

In a context closer to home, as we can see from the photographs in this publication, we are used to living with these artefacts. They are only a tiny part of the policies introduced to "metropolitanise" the region. The Basque Country as a region criss-crossed by infrastructures that place stress on hyperconnectivity rather than on the experience of space. In a roadmap of Gipuzkoa published in 2011 we can read as the slogan of progress "Gipuzkoa, the Roundabout". The idea of a roundabout taken to provincial scale insists on undermining the region. On understanding our environment as a simplification aimed at gaining commercial benefit from the goods passing through it.

Here let's recall Bruno Latour when he warned that the desire for modernity is a dangerous policy to align with. Latour reminds us that modernity defended the idea of humanity being able to control and tame the planet through progress. Now, according to Latour, the time has come to recover our way towards the importance of space over time (speed).

At the end of the day, the roundabout belongs to that collection of objects of progress (dedicated to time and efficiency) which, in the thirst for repair, end up inhabited by strange bodies and being used to inflate calculations of green spaces when drawing up urban development plans, in the best of cases.

Ibon Salaberria











































































































INVENTARIOA

Biribilguneak dira, istripu-arriskua murritzeko eta bidegurutzeetan trafikoa errazteko diseinatuak egon arren, ia gidari bakar batek ere –ni barne– behar bezala erabiltzen ez dakizkien bide-eraikuntzak.

Euskadiko biribilguneak arretaz arakatu eta aztertu –autoz zein Google Earth-en laguntzaz–, inventariatu eta argazkiak atera ondoren, batek susmoa du biribilgunea –bere barrualdeaz ari naiz– hirigintzaren diziplinaren barruan hutsune bat dela, bertan inork ezer egiteko obligaziorik ez duen espazio bat dela eta, beraz, espazio horretaz arduratu den norbaiten esku geratzen dela. Bideak kontu handiz antolatu eta planifikatzen dira, galtzadak, espaloia, bankuak, paperontziak eta farolak ipiniz. Bideen arteko hutsuneak oso preziatuak diren orubeek –hirikoak, urbanizagarriak, urbaniza ezinak, bizitegikoak, jarduera ekonomikotara zuzenduak eta abar– okupatzen dituzte. Horiek guztiak herritar batzuk kezkatu eta haien arreta erakartzen dute. Biribilguneen barrualdea, alabaina, galduztat jotzen den espazio bat da, biribilgunea eraikitzen den une berean hiltzen dena, existitzeari uzten diona.

Hasierako sentsazio hau, ordea, ez da benetakoa erabat. Kasu batzuetan bada espazio hori bete nahi duen norbait. Hala ere, gure inventarioa aztertu ondoren, aprobetxamendu honetarako irizpide argirik eta, are gutxiago, uniformerik ez dugula antzeman esan behar dugu. Antza denez, bertatik igaro izan dela, artea babesten duela, edo berak edo “etorkizun handiko iloba eskultoreak” arterako dohainak dituela erakutsi nahi duen hirigile, ingenia, politikari edo etxegilearentzako edozertarako balio dezakeen espazioan eraldatzen da biribilgunea. Horrela, biribilgunea hor dagoela gogoratzen ez denak edo bertan ezer jarri nahi ez duenak bere horretan uzten du, hutsa. Aitzitik, nahi denerako erabiltzeko espazio zabala da eta egunero bisitari asko edukiko dituela ziurtatua dauka.

Argi dago artelanak ipintzeko eta eskultura garaikideko galeria iraunkorrak ezartzeko biribilguneen ideia ez dela gure kulturan sortu eta ez dela hemen bakarrik gertatzen. Adibideak mundu osoan aurki ditzakegu. Oregongo Bend hirian, turismoa erakartzeko “Roundabout Art Route” ibilbidearen publizitatea egiten dute. Ibilbidea 20 biribilgunek osatzentz, parte, parke tematiko bateko 20 atrakzio bezala. 2005ean “AmericansfortheArts” izenekoak ibilbide hau herrialde osoko arte publikoaren ikuspegi berritzaleenetako bat bezala sailkatu zuen. 2010. urtearen hasiera aldera Marc Lescuyer-ek egindako azterketa baten arabera, Frantzian –herrialde honetan sortu zen biribilgunearen kontzeptua– dekorazio artistikoa zuten 3.328 biribilgune zeuden. Nik, ordea, zalantza dut, gidariekin teorian zentzu guztiak errepidean jarri eta deskuiduak ekidin behar dituzten leku batean artelan bat ipintzea gauza egokiena ote den.

Arte-galeria zirkular hauetan lehendabizi biribilgunea edo artelana planeatu den ere ez dago oso argi. Agerikoa da artelan batzuk biribilgune horietan jartzeko pentsatuta daudela. Asko aipatu zen kasu bat Andres Nagel-ek Amorebiatarako eraiki zuen “patata” izeneko 8 metroko eskulturarena da. Obra leku horretan jartzeko pentsatuta egin zen eta 2003an inauguratu zen. Baino 5 urte beranduago, bertako udalarekin gatazka luzea eduki zuen, udalak, hirigintzako arrazoiak zirela eta, leku aldatu nahi zuelako. Nagelen iritziz lekualdaketak monumentua ahultzen zuen, eta gatazka zabalik egon da 2013ko urtarrilean Auzitegi Gorenak artistari eskulturaren kokalekua ez aldatzeko –tokiko komunitatearen eskubideak oztopatzen edo kaltetzen ez baditu– eskubide morala eman zion arte. Horrek pentsa arazten digu biribilgunean dauden artelan guztiak ez ote diren bertan ipintzeko egin. Eskultore garrantzitsuen obra bat baino gehiago ikusi ditugu, berez, balio artistiko handia eduki arren, kokatuta dauden tokiarekin bat ez datozenak. Baliteke dagokion erakunde ofizialak plangintza eta antolakuntza apartarekin jardun arren gehiegi asmatu ez izana, edo baliteke artista jakin baten obra nahi izatea eta, eskuratu ondoren, ez jakitea non ipini, edo biribilgunea eraiki ondoren ez jakitea bertan zer ipini eta, orduan, artista ezagun baten lan bat erosi izana dekorazioa sinadura soil batekin justifikatzeko.

Kasu horiez gain, gure errepideetan beste eskultura-formatu bat ere aurkitzen dugu: Brancusi-ren konplexua duten etxegileek sortutako eskulturak, obraren hondakinetik ateratakohiru pieza eta bi burdiniek formak sintetizatzeko gai diren etxegileen lanak. Mota honetako eskultura-simulazioak komunitate artistikoaren kaltetan dira. Inolako irizpide kontzeptual, formal edo estetikorik gabe eraikitako piezak. Zergatik pentsatzen du edonork gai dela eskultura publiko bat egiteko eta eskultura hori ontzat emateko?, akaso, zirujau aditua ez den norbaiti bururatu litzaiok, bere kabuz, bihotz irekiko ebakuntza bat egitea?

Biribilgune artistiko hauen artean, asko dira ere merezimenduzko artelanak dituztenak: gertakari baten oroitzapena egiteko edo norbait omentzeko egindako eskulturak. Hemen, beste hiri batzuetan aurkitzen ditugun moduan, garaipen-arku bat besterik ez zaigu falta, zer ospatzeko? Gu arku bat altzatzeko gai izango ginateke gure futbol-taldeetako batek txapelketa bat irabaziko balu.

Hala dirudien arren, guztia ez da arte eskultorikoa. Biribilguneen barruan beste gauza batzuek ere badute lekua. Atentzia ematen didanetako bat baso-itxurako biribilgunea da. Kasu honetan hirigileak biribilguneen erdiko irlatxoez baliatzen dira biribilguneak ipinita duden hiri-paisaiaaren kalitatea hobetzeko. Espazio libreen eskaerak edo biribilgune batzuk oso handiak direla ikusita, zenbaitetan proiektistek erdiko uhartetxoan sartzen uzten dute. Eta bertan, hirigintza-presioaren ondorioz

leku mugitu diren espazio berdeak ordezkatzen dituzten parkeak edo plazak diseinatzen dituzte. Hala ere, espazio hauen urbanizazioan interes edo dedikazio eskasagoa egon dela ere atzematen da; agian, biribilguneak direlako. Erabiltzeko moduko biribilgunea da bertan dauden bankuek biribilgunearen kanpoalderantz begiratzen badute? Trafikoari begira egotea interesgarria izan daituke erretiratua batentzat, baina benetan plaza funtzionala da? Bere eraikuntzak logikaren bat jarraitu du edo hormigoizko metroak bete baino ez ziren egin behar?. Lan egokia iruditzen zaigu lerezain mozkor baten lana diruditzen hiru pieza eta zuhaitz bat ezartzea?. Labur esateko, gure hirietako biribilguneei garrantzi estetikoren bat ematen diegu, edo haien funtzionaltasuna baino ez zaigu interesatzen?

Dena dela, ustezko erabilgarritasun edo funtzionaltasun hori kontuan hartuz gero, argi geratu zaigu biribilgunea lantzeko espazio zaila dela. Izen ere, Euskadin ikusi ditugun ehunka biribilguneen artean, esan dezakegu, erabilgarritasun publikoa dutenak –farolak eta trafiko-seinaleak kontuan hartu gabe– oso gutxi direla eta igarotzeko modukoak izatera mugatzen direla. Zenbait herriean biribilguneek okupatutako azalera herritarren eskura dauden berdeguneen kopurua gehitzeko baino ez dute balio. Hori administrazioarentzako erabilgarria izan bidaiteke ere, erabiltzaileei ezer gutxirako balio die. Bestalde, Euskadin lurzorua garesti dela eta gutxi dagoela, batetik, eta zenbait biribilgune oso handiak direla, bestetik, kontuan hartzen badugu, herritarrei euren orientazioa hobetzen laguntzeaz gain, ezingo lirateke hobeto aprobetxatu haien kokapen zailera egokitutako erabilera aproposen bitarte? “Meteorito itxurako gauza batzuk inguruari dituen burdin okerren biribilgunera heltzen zarenean...” esan beharrean, honakoa esan genezake: “Garbiguneko –txakurrak zaintzeko guneko, patinatzepistako...– biribilgunera heltzen zarenean...”. Edo zirkulazioarekin duten lotura kontuan hartuta hau esan genezake: gasolindegiko biribilgunea, auto-tailerreko biribilgunea, McAutoko biribilgunea... Enpresa pribatuentzako hain erakargarriak eta ondo kokatuak dauden espazio hauen esleipena eta salmenta ere polemikoak izango lirateke. Baino hori beste kontu bat da.

Endika Basaguren y Francisco Berreteaga



INVENTARIO

Rotondas, esas construcciones viales que, aunque diseñadas para reducir el peligro de accidentes y facilitar los cruces de caminos, prácticamente ningún conductor -yo mismo incluído- es capaz de utilizar de forma correcta.

Después de realizar un concienzudo rastreo y exploración de las rotundas de Euskadi -tanto en coche como con el apoyo de Google Earth- tratar de inventariarlas y después fotografiarlas, uno tiene la sensación de que la rotonda -me refiero al interior de la misma- es un vacío dentro de la disciplina del urbanismo, un espacio que nadie tiene obligación de tratar y, por lo tanto, queda a merced de que algún responsable quiera hacerse cargo de ella. Se organizan y planifican con esmero los viales con su calzada y sus aceras, con sus bancos, papeleras y farolas. Los vacíos entre viales conforman los apreciados solares, sean urbanos, urbanizables, no urbanizables, residenciales, para actividades económicas, etc... Todos ellos preocupan y atraen la atención de algunos ciudadanos. Sin embargo, el interior de las rotundas es un espacio que se da por perdido, que en el mismo momento de ubicar la rotonda muere, deja de existir.

Esta sensación inicial, en cambio, no es del todo cierta. En ocasiones, sí hay alguien que quiere llenar ese espacio pero, analizando nuestro inventario, debemos decir que no hemos descubierto un criterio claro, y mucho menos uniforme, para este aprovechamiento. Al parecer, la rotonda se transforma en una especie de comodín para aquel urbanista, ingeniero, político o constructor de turno que tenga ganas de dejar huella de su paso por allí, de su apoyo al arte, de sus propias dotes artísticas o de las de "su sobrino que es un escultor muy prometedor". Así, quien no se acuerda de la existencia de la rotonda o no quiere ponerle nada, la deja vacía, tal cual. En caso contrario, cuenta con un generoso espacio a su disposición y un elevado número de visitantes diarios asegurado.

Está claro que la idea de que las rotundas son excelentes lugares donde instalar obras de arte, galerías permanentes de escultura contemporánea, no es ni creada por nuestra cultura ni exclusiva de ella, ya que se pueden encontrar ejemplos en todo el mundo. En la ciudad de Bend, Oregón, publicitan como reclamo turístico la "Roundabout Art Route" conformada por 20 rotundas a modo de 20 atracciones de un parque temático. Esta ruta fue considerada en 2005 por "AmericansfortheArts" uno de los enfoques más innovadores del arte público en el país. En Francia, país donde surge el concepto de rotonda, un estudio realizado por Marc Lescuyer a principios de 2010, enumeró 3.328 rotundas con decoración artística. Yo, en cambio, sigo planteándome si es lo más inteligente poner una obra de arte en un lugar donde teóricamente los usuarios tienen que tener todos sus sentidos puestos y evitar distracciones.

Tampoco queda muy claro en estas galerías de arte circulares si se ha planteado antes la rotonda o la obra de arte. Es evidente que hay obras artísticas diseñadas específicamente para ellas. Un caso que dio mucho que hablar fue la que Andrés Nagel construyó para Amorebieta, una escultura de 8 metros apodada "la patata". La obra fue concebida para ese enclave e inaugurada en 2003, pero 5 años después le acarrearía un prolongado conflicto con el ayuntamiento local que quería trasladarla por razones urbanísticas. Nagel consideró que el cambio de ubicación desvirtuaba el monumento y ha mantenido un conflicto abierto en los tribunales hasta que en Enero de 2013 el Tribunal Supremo le otorgó el derecho moral a que no se modifique la ubicación de la escultura siempre que no interfiera o se oponga a los derechos de la comunidad local. Esto nos hace pensar si todas las obras de arte que hay en las rotundas han sido pensadas para ser colocadas allí. Vemos obras de importantes escultores que, por mucho valor artístico que contengan en si mismas, resultan un elemento disonante dentro del lugar en que han sido ubicadas. Puede que el organismo oficial de turno haya actuado con una exquisita planificación y organización, aunque sin mucho acierto, o puede que quisiera la obra de cierto artista y no supieran donde ubicarla, o que una vez hecha la rotonda no supieran qué poner en ella y compraran una pieza de un artista de renombre para que la decoración estuviera justificada simplemente por una firma.

Además de estos casos, encontramos también otro formato de esculturas en nuestras carreteras: Son las creadas por los constructores con complejo de Brancusi, capaces de sintetizar las formas con tres piedras y dos hierros sacados de entre los restos de la obra. Este tipo de simulaciones escultóricas, van en detrimento de la comunidad artística. Piezas erigidas sin ningún tipo de rigor conceptual, formal o estético. ¿Por qué a cualquiera se le ocurre la gran idea de sentirse capacitado para hacer una escultura pública y considerarla válida?, ¿acaso alguien que no fuese un experto cirujano pretendería resolver, a su criterio, una operación a corazón abierto?

Abundan también, dentro de estas rotundas artísticas, las honoríficas: Esculturas erigidas para conmemorar un acontecimiento u homenajear a alguien. Aquí solo nos falta un arco de triunfo como en otras ciudades, ¿para celebrar qué? Nosotros seríamos capaces de levantar uno si cualquiera de nuestros equipos de fútbol se llevase un campeonato.

Aunque lo parezca, no todo es arte escultórico, también tienen cabida otras actuaciones dentro de las rotundas. Una que me llama especialmente la atención es la rotonda forestal. En este caso los urbanistas se sirven del tratamiento paisajístico y arquitectónico del islote central de las rotundas para mejorar la calidad del paisaje urbano en que se insertan.

La demanda de espacios libres o las desmesuradas dimensiones

de algunas rotundas llevan, a veces, a los proyectistas a permitir el acceso al islote central, en cuyo interior se diseñan parques o plazas que sustituyen a los espacios verdes desplazados por la presión urbanística. Sin embargo, también se aprecia menor interés o dedicación en la urbanización de estos espacios, quizás por tratarse de rotundas. ¿Resulta una plaza útil aquella rotunda cuyos bancos miran hacia el exterior de la misma? La observación del tráfico puede resultar interesante a un jubilado pero, ¿es realmente una plaza funcional?, ¿Su construcción ha tenido alguna lógica o simplemente había que llenar unos metros de hormigón?, ¿Podemos considerar una buena ejecución la implantación de tres piedras y un árbol que parece obra de un jardinero ebrio?, en resumen ¿Damos alguna importancia estética a las rotundas en nuestras urbes, o simplemente nos interesa su funcionalidad?,

De cualquier modo, centrándonos en esa supuesta utilidad o funcionalidad, nos ha quedado patente que la rotunda debe ser un espacio difícil de resolver porque entre los centenares que hemos visitado a lo largo y ancho de Euskadi, podríamos decir que aquellas que tienen una utilidad pública, más allá de contener farolas y señales de tráfico, son realmente escasas y se limitan a ser transitables. En algunos municipios la superficie que ocupan las rotundas sirve para engrosar las cifras de espacios verdes a disposición del ciudadano, algo quizás muy útil para la administración pero de dudosa utilidad para los usuarios.

Por otra parte, teniendo en cuenta el elevado precio y la escasez de suelo en Euskadi y las más que aceptables dimensiones que algunas rotundas alcanzan, ¿no se les podría sacar mayor partido mediante usos apropiados y adaptados a su complicada ubicación que, además, sirviesen al ciudadano para mejorar su orientación? En vez de describir "Cuando llegas a la rotonda del amasijo de hierros torcidos con una especie de meteoritos alrededor..." se podría decir "Cuando llegas a la rotonda del Garbigune...", la de la guardería de perros, la de la pista de patinaje, etc... O pensando en su relación con la circulación, podría ser la rotonda de la gasolinera, la del taller de coches o la del McAuto... También serían polémicas, sin duda, la adjudicación y venta de estos espacios tan jugosos y bien ubicados a empresas privadas, pero eso ya es otro cantar.

Endika Basaguren y Francisco Berreteaga



ENDEAVOUR

Roundabouts, those traffic control constructions built on the road which, despite being designed to reduce the risk of accidents and simplify crossroads, almost no drivers – myself included – are capable of using properly.

After having very carefully tracked down and studied the roundabouts of the Basque Country – by car and with the help of Google Earth – endeavouring to put them together in an inventory and later take pictures of them, one gets the impression that the roundabout, by which I mean the bit inside the circle – flies beneath the radar of urbanism; it is a space that nobody is obliged to deal with, and is therefore at the mercy of whatever someone in a position of responsibility may want to do with it. Roads are carefully planned, with their tarmac, pavements, benches, bins and lampposts. The spaces between roads give shape to highly appreciated plots of land, whether they are urban, suitable or not for development, residential, for economic activities, etc. All concern and attract the attention of some citizens. But the part that fills in the centre of the roundabout is given up for lost; it dies and stops existing the precise moment the roundabout is put in position.

That first impression is not, however, completely true.

Sometimes a person does want to fill that space, although, having analysed our inventory we must say that we have found no clear-cut criterion, and most certainly no uniformity, in regard to such use. The roundabout seems to become a sort of joker for use by any old urbanist, engineer, politician or builder desirous of leaving their stamp on it, showing their support for art, demonstrating their own artistic talents or those of "their nephew, who is a very promising sculptor". Thus, someone who doesn't remember that the roundabout exists or who doesn't want to put anything on it, leaves it empty, as it was. The others however, find a generous space available for use with an assured high number of daily visitors.

It's obvious that the idea of roundabouts being excellent places to install artworks, permanent galleries of contemporary sculpture, is not something invented by our culture or exclusive to it, since examples can be found all over the world. In the city of Bend, Oregon, they advertise as a tourist pull the "Roundabout Art Route" consisting of 20 roundabouts not unlike 20 theme park attractions. This route was considered in 2005 for the "AmericansfortheArts", one of the most innovative focusses on public art in the country. In France, birthplace of the roundabout concept, a study carried out by Marc Lescuyer in early 2010, listed 3,328 roundabouts with artistic decoration. I, however, continue to ask myself if it is a good idea to put a work of art in a place where in theory users should have all their senses finely tuned and distractions should be avoided.

Nor is it particularly clear in the case of these circular art galleries what came first, the roundabout or the work of art. It is obvious that some artworks were designed specifically for the roundabout in question. One case that had people talking was Andrés Nagel's creation for Amorebieta, an 8-metre sculpture known as "the potato". The work was conceived for the site and was unveiled in 2003, but 5 years later it sparked prolonged conflict with the local council when they wanted to move it for urbanistic reasons. Nagel considered that the change of location detracted from the monument and a long court battle ensued until, in January 2013, the High Court granted him the moral right for the sculpture to remain in its location provided that it neither interferes with nor opposes the rights of the local community. This makes us wonder whether all of the works of art on roundabouts have been designed for the site in question. We see works by important sculptors which, no matter how much intrinsic artistic value they may have, are nevertheless an element in dissonance with the site on which they have been installed. Perhaps the official body in question acted with exquisite planning and organisation, even if rather misplaced, or perhaps they wanted the work of a certain artist and didn't know where to put it or, again, once the roundabout was made they didn't know what to put on it so they bought a piece from a well-known artist to justify the decoration with a simple signature. In addition to cases such as these, we also find another sculptural format on our roads: those created by constructors with a Brancusi complex, who have no problem throwing together three boulders and two iron rods from the building leftovers. This type of sculptural simulations functions to the detriment of the artistic community. Pieces put up with absolutely no conceptual, formal or aesthetic rigor. What makes someone come up with the great idea of believing themselves qualified to make a public sculpture and think it's just fine? Would someone who is not an experience surgeon proceed to carry out open-heart surgery only to see if they could work it out?

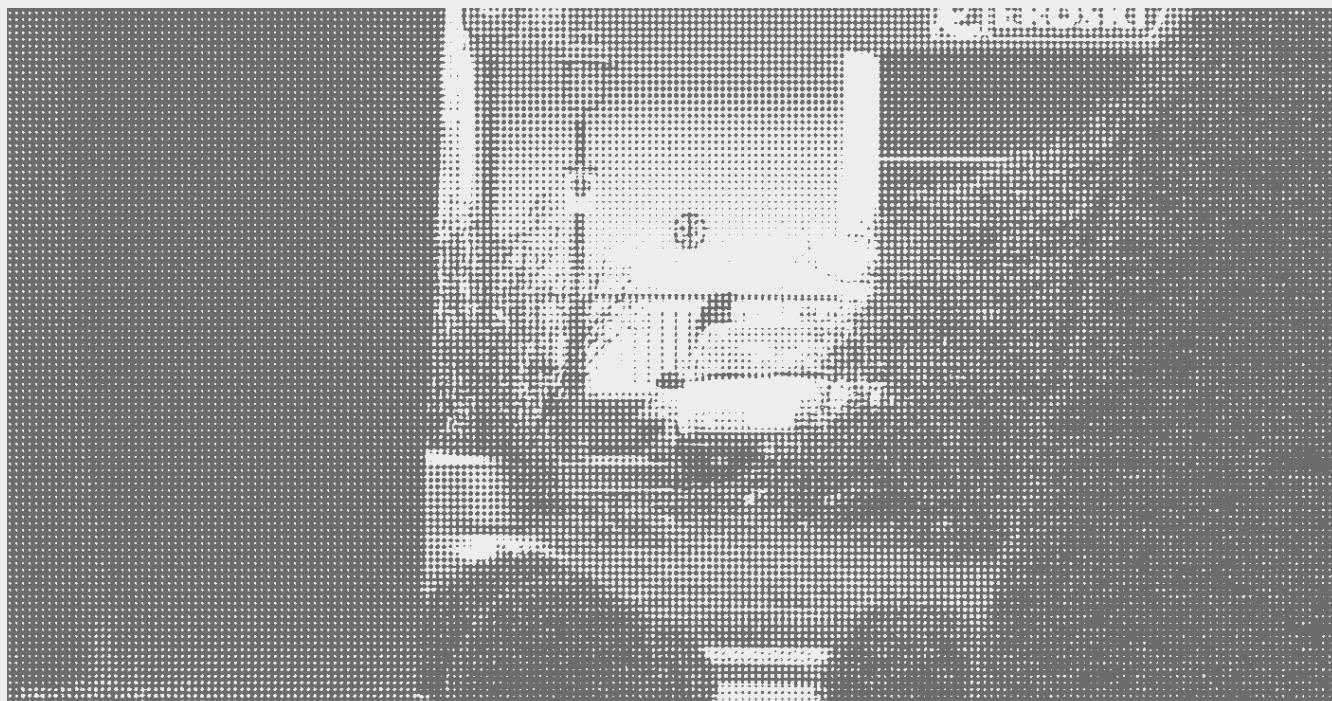
There are also a great many, within these artistic roundabouts, of an honorary nature: sculptures erected to commemorate an event or pay tribute to someone. Here the only thing we need is a triumphal arch like in other cities. To celebrate what? We'd be quite capable of putting one up if any of our football teams ever won a championship.

Although the contrary may seem true, it's not all about sculptures; other actions too find their place on roundabouts. One that particularly catches my attention is the forestry roundabout. In this case urbanists use the landscaping and architectural distribution of the little central roundabout island to improve the quality of their surrounding urban setting.

The demand for free spaces or the enormous size of certain

roundabouts sometimes prompts planners to permit access to the central island, designing parks or squares on them to replace the green spaces removed as a result of urbanistic pressure. However, there is also less interest in or dedication to the urbanisation of these spaces, perhaps precisely because they are roundabouts. Is there any point to a square on a roundabout where the benches look outwards? Watching the traffic may be interesting for the retired, but is such a square truly functional? Is there some kind of logic behind their construction or simply the need to fill a few metres of concrete? Can we consider a good job to be the installation of three boulders and a tree that looks as if it was planted by a drunken gardener? Or finally, do we give any aesthetic importance at all to the roundabouts in our towns and cities, or are we simply interested in whether or not they do the job they were meant for? Whatever the case, focussing on that supposed usefulness or functionality, it has become obvious that a roundabout must be a space difficult to deal with, because among the hundreds we have visited the length and breadth of the Basque Country, we could say that the ones that have a public use, apart from containing lampposts and traffic lights, are very rare and little more than a thing you have to drive round. In some municipalities the surface occupied by roundabouts is used to inflate the figures of green spaces available for the use of citizens; this may be very useful for the administration, but it is doubtful whether it serves the users any purpose. On the other hand, given the high price and shortage of land in the Basque Country, and the more than acceptable dimensions of certain roundabouts, couldn't we get more out of them through some sort of appropriate use adapted to their complicated situation which would also help people to find their way? Instead of "When you get to the roundabout with the pile of bent iron rods surrounded by sort of meteorite things..." you could say "When you get to the recycling roundabout", "or the one with the dog kennels or the skating rink...", etc. Or, thinking of their connection with traffic, perhaps they could come up with a petrol station, a garage or a McAuto roundabout... Although the granting and sale of these enormously juicy and well located spaces to private companies would also be guaranteed to cause controversy, no doubt about it, but that's another story.

Endika Basaguren and Francisco Berreteaga





Francisco Berreteaga

Bilbon jaio zen 1976an. Donostiako Arkitektura Goi Eskola Teknikoan (UPV/EHU) eta Fachhochschule Potsdam-en (Alemania) arkitektura ikasi zuen. Ibilbide profesionala 2005ean hasi zuen arkitekturako argazkilari-a eta arkitekto-lana aldi berean eginez. Bere lana estatu- zein nazioarte-mailako argitalpen askotan ikusi ahal izan da (a+u, Detail, Tectónica, Pasajes de arquitectura y crítica, Arketypo, casaviva, Area magazine, Interni, Domus, etab...), baita hainbat erakusketa kolektibotan ere.
www.berreteaga.com

Nace en Bilbao en 1976. Estudia arquitectura ETS de Arquitectura de San Sebastián (UPV-EHU) y la Fachhochschule Potsdam (Alemania). Comienza su actividad profesional de fotógrafo de arquitectura en 2005, simultaneándola con el trabajo de arquitecto. Su obra ha aparecido en numerosas publicaciones especializadas tanto a nivel nacional como internacional (a+u, Detail, Tectónica, Pasajes de arquitectura y crítica, Arketypo, casaviva, Area magazine, Interni, Domus, etc...), así como en diversas exposiciones colectivas.
www.berreteaga.com

Was born in Bilbao in 1976. He studied architecture at the Escuela Técnica Superior de Arquitectura in San Sebastián (University of the Basque Country) and at the Fachhochschule Potsdam (Germany). He began his professional activity as an architecture photographer in 2005, working simultaneously as an architect. His work has appeared in numerous specialised publications nationally and internationally (a+u, Detail, Tectónica, Pasajes de arquitectura y crítica, Arketypo, casaviva, Area magazine, Interni, Domus, etc.), and in several collective exhibitions.
www.berreteaga.com

Endika Basaguren

Arte Ederretan lizenziatua da Euskal Herriko Unibertsitatean (2002). Madrilgo Unibertsitate Konplutensean graduondoko goi-mailako ikasketak egin zituen, eskulturako ikasketa aurreratuen diploma eskuratzear. Hainbat teknika plastiko landu ditu, argazkigintzan nabarmenduz.
www.endikabasaguren.com

Es Licenciado en Bellas Artes en 2002 por la Universidad del País Vasco y ha llevado a cabo estudios superiores de postgrado en la Universidad Complutense de Madrid obteniendo el diploma de estudios avanzados de escultura. Ha asimilado distintas técnicas plásticas destacando en la fotografía.
www.endikabasaguren.com

Obtained his Degree in Fine Arts in 2002 at the University of the Basque Country and continued with a post-graduate course at the Universidad Complutense in Madrid, obtaining a diploma of advanced studies in sculpture. He has assimilated different plastic techniques, and particularly photography.
www.endikabasaguren.com

Ibon Salaberria San Vicente

Arkitektoa eta EHuko irakalsea. Eraikuntza proiektuak garatzeaz gain, bestelako hirigintza ereduen ikerketan darrai prozesu urbanistiko parte-hartzaileetan murgilduta.

Arquitecto, profesor de la UPV-EHU. Además de desarrollar proyectos de edificación, está inmerso en procesos urbanísticos participativos con el objetivo de trazar nuevas modelos de desarrollo urbano, nuevas maneras de "hacer ciudad".

Architect, Professor, UPV-EHU (University of the Basque Country). Besides developing building projects, he is immersed in urban planning processes to devise new models of urban development, new forms of "city making".