

## OLIVENZA SITE 1 / ÉQUIPE 2 re EX-107



European 13-14 Forum Inter-Sessions – Workshop

### **L'ARCHITECTURE AUX RYTHMES DE LA VILLE ET DE LA NATURE**

Afin de susciter l'interactivité à l'échelle européenne, European et la Junta de Extremadura ont invité les équipes primées E13 (lauréates et mentionnées) sur 4 jours pour concevoir des scénarii sur le thème de la dernière session –« La ville adaptable »– appliqué à des contextes urbains de la région d'Extremadura. Trois situations urbaines ont été proposées pour le workshop, réparties sur deux localités voisines de Badajoz : Olivenza (avec 2 sites) et Valencia de Alcántara.

Dans une région comme l'Extremadura, avec près de 75% de villages de moins de 2.000 habitants, la relation ville-nature est omniprésente. Aucune opération ne peut s'envisager sans la présence de cet environnement rural, générateur d'une activité à partir de laquelle se sont créés les pôles urbains. Pourtant, à mesure des années, l'influence de la campagne s'est progressivement (parfois même drastiquement) effacée, affectant les espaces urbains qui se sont alors vidés. Comment dès lors régénérer la structure urbaine par la revitalisation de fragments distendus ? Comment envisager la frontière aujourd'hui entre la ville et la campagne ? Et comment se réapproprier l'espace urbain par la création de nouveaux rythmes et usages ?

**European**  
**Junta de Extremadura**  
**Équipes primées E13**



## OLIVENZA SITE 1 // ACUPUNCTURE

### Comment la revitalisation de fragments urbains peut-elle induire une régénération plus large de la structure urbaine ?

Olivenza est une petite ville rurale à 22 km au sud de la capitale provinciale, Badajoz, et à 10 km de la frontière portugaise ; la ville se situe sur un territoire agricole marqué par un taux de chômage élevé et une population vieillissante et en déclin. Le premier site proposé au workshop offre une grande zone d'intervention courant le centre historique de la ville et ses contours extérieurs. À partir de bâtiments existants, partiellement vacants ou nécessitant une réhabilitation, les participants ont dû réfléchir aux façons dont la ville pourrait attirer une nouvelle population et de nouveaux usages, tout en préservant le patrimoine local. Plus précisément, il s'agissait d'étudier les possibilités de modification des programmes, usages et adaptabilité de certains sites dans et autour d'Olivenza ; ainsi, la zone de la gare des bus (collage problématique de fragments autonomes, dont un centre communautaire partiellement vacant, une série d'entrepôts vides et un théâtre à ciel ouvert) ou le bastion de San Francisco (ancien couvent aujourd'hui partiellement occupé par un moulin à huile d'olive). L'objectif était d'établir les conditions nécessaires pour que ces lieux deviennent des éléments de connexion et d'activation urbaine du futur développement de la ville.

Après une discussion collective suite à la visite du site, trois équipes, différentes en taille et mêlant diverses nationalités, se sont formées autour de trois approches distinctes : comment relier le tissu spatial et social à travers une stratégie d'acupuncture urbaine ; l'impact du trafic et des infrastructures routières sur le futur équilibre de la région ; et comment réarticuler les échelles territoriale et urbaine d'Olivenza en se concentrant sur le paysage et un patrimoine local unique, comme une structure sociale et fonctionnelle à reconquérir. Un fil conducteur liait les trois propositions : la conviction que toute intervention sur les sites ou bâtiments proposés nécessite a priori d'être considérée dans un cadre plus large – territorial, urbain, historique, écologique et temporel.



# re EX-107

## ACUPUNCTURE - RÉGÉNÉRATION DE LA STRUCTURE URBAINE



« re EX-107 » recadre la problématique d’Olivenza au niveau infrastructurel. La proposition formule une critique des politiques actuelles de gestion de la mobilité en Espagne, qui résolvent traditionnellement le problème du trafic automobile en construisant des infrastructures routières plus grandes et plus rapides. L’étude examine attentivement les conséquences économiques, écologiques et sociales du corridor autoroutier prévu entre Olivenza et Badajoz pour présenter un plaidoyer critique en vue de rechercher de possibles alternatives à la fragmentation infrastructurelle grandissante de notre environnement bâti.

### **PARTICIPANTS**

Carles ENRICH (ES), Adriana CAMPMAMY (ES),  
Mentionné à Gjakova (KO) avec “Caravanserais”

Adrià GUARDIET (ES),  
Mentionné à Leeuwarden (NL) avec “Urban Prescriptions”

Nicola DARIO BALDASSARRE (IT),  
Lauréat à Molfetta (IT) avec “Hold the Line”

Ferran VILADOMAT SERRAT (ES), Gabriel CASALS SERRANO (ES), Carles  
ESQUERRA JULIÀ (ES)

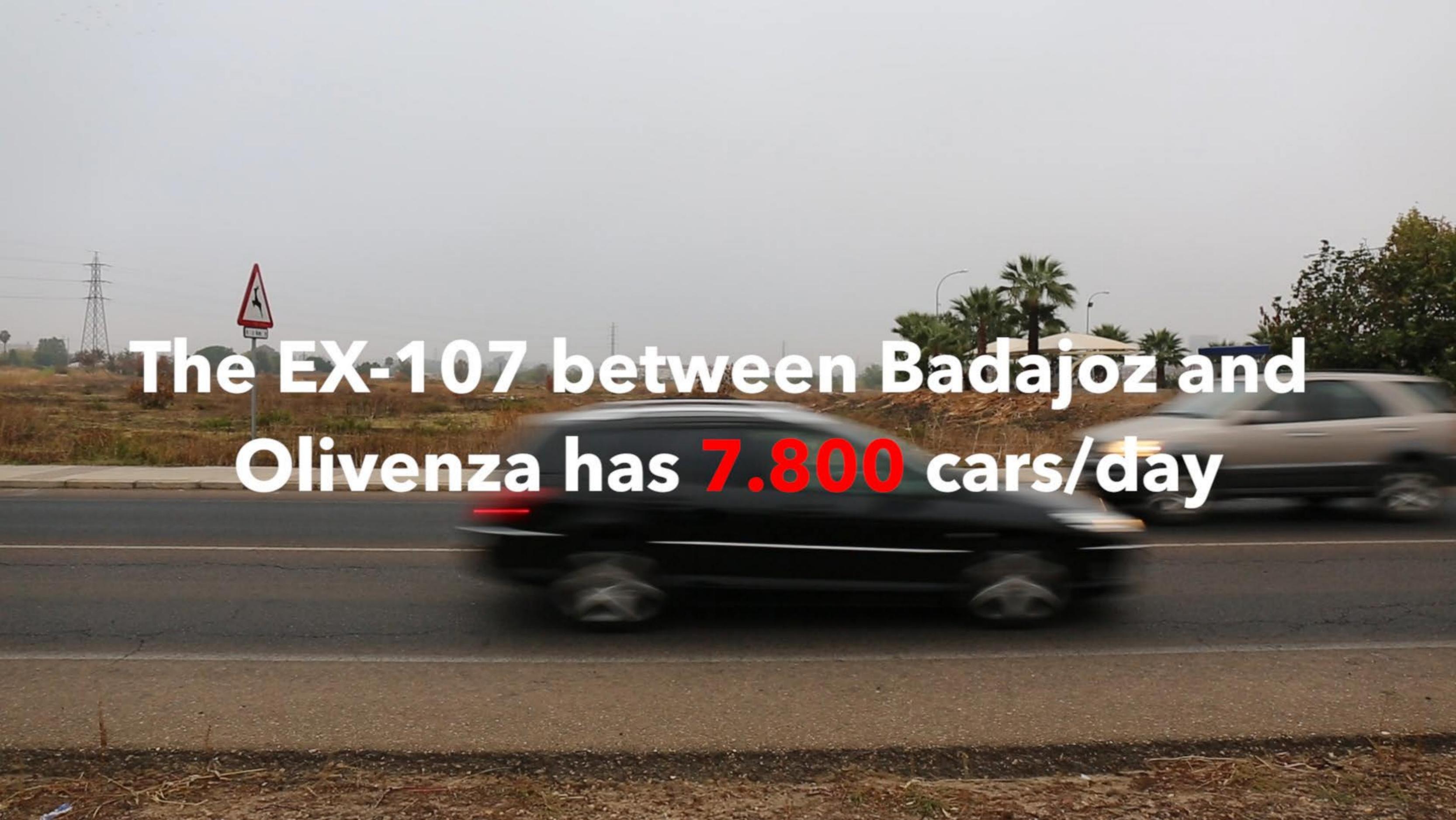
Mentionné à Molfetta (IT) avec “Molfetta, terra e mare”

Juan SOCAS (ES),  
Lauréat à Palma (ES) avec “Salvemos el horizonte”

**COACH** : Jim NJOO (CA/FR)

**In Spain mobility problems are usually solved by the implementation of bigger and faster infrastructures that have a profound economical, ecological and social impact on the territory, without considering possible alternatives.**

**Our project is a critique of the mobility management system that is spread all over the Spanish territory.**



The EX-107 between Badajoz and Olivenza has **7.800** cars/day

A blurred white truck is driving on a road. The background shows a landscape with dry grass, a utility pole, and a hazy sky. A road sign is visible on the left side of the road.

According to the standards,  
from **+5.000** cars/day a road  
becomes a highway

21,5 km cost 118 M €

# **Future EX-A6 highway**

**Economical impact. 5,5 M€/Km. 118 M€**

**Territorial impact. 159 expropriated plots. 120.000 m<sup>2</sup>**

**Ecological impact. 4.749 T CO<sub>2</sub>**

**Connectivity impact. 106 crossing points reduced to 4**

**Saved time. 4,9 minutes**



**Existing EX-107 road**

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 7

**Badajoz**

**150.517**

**inhabitants**

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 11

**Olivenza**

**12.090**

**inhabitants**

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 7

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 11

**7.800** cars /day

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 7

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 11

**85%** private cars

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 8

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 10

Private cars occupation

**69,5%** one occupant

**30,5%** more than one occupant

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 8

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 10

trip expenses

1.251,95 € user /year

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 8

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 10

**pollution**

**71.000 Kg CO<sub>2</sub> /day**

Private house access

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 9

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 9

Among the 7.800 trips  
**27%** stays in between

Fields access

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 9

**4,4%** from Badajoz  
to Olivenza  
stays in between

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 9

**40%** from Olivenza  
to Badajoz  
stays in between

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 10

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 8

# **106** Transversal connections

**50 rural paths**  
**2 livestock ways**  
**25 streets and roads**  
**21 private accesses**  
**8 commercial entries**

Badajoz - Olivenza  
EX-107 Km 11

Olivenza - Badajoz  
EX-107 Km 7

**1.302** inhabitants in between

**goal**

**-2.800 cars / day**

# re EX-107

Economical impact. ~~5,5 M€/Km. 118 M€.~~ **0 €**

Territorial impact. ~~159 expropriated plots. 120.000 m<sup>2</sup>.~~ **0 m<sup>2</sup>**

Ecological impact. ~~4.749 T CO<sub>2</sub>.~~ **0 T CO<sub>2</sub>**

Connectivity impact. ~~106 crossing points reduced to 4.~~ **0 reduced**

**how**  
**SHARING**



**If the all private cars increase  
their occupancy by 0,78 people**

**it would not be necessary  
to build the highway**

A photograph of a road scene. In the foreground, a cyclist wearing a dark blue jacket and carrying a cardboard box on their back is riding a bicycle. To the right, a runner in a pink shirt and dark shorts is jogging. The road is paved and has a white dashed line. On the left side of the road, there is a grassy area and a signpost with a triangular warning sign. In the background, there are buildings, trees, and a clear sky. A speed limit sign for 50 and a 'BADAJOS' sign with a red diagonal line are visible on the right side of the road.

**If all private cars that are currently sharing increase their occupancy by 1,41 people**

**it would not be necessary to build the highway**

A photograph of a road with a signpost on the left and a 'BADAJOS' sign on the right. The signpost has a triangular sign pointing down. The road is paved and has a dashed white line in the center. In the background, there are trees and a building with a sign that says 'ATALIA'.

**If all private cars with  
one single driver increase their  
occupancy by 1,59 people**

**it would not be necessary  
to build the highway**

**Nicola Dario Baldassarre**  
**Adriana Campmany**  
**Gabriel Casals**  
**Carles Enrich**  
**Carles Esquerra**  
**Adrià Guardiet**  
**Juan Socas**  
**Ferran Viladomat**

**October 2016**