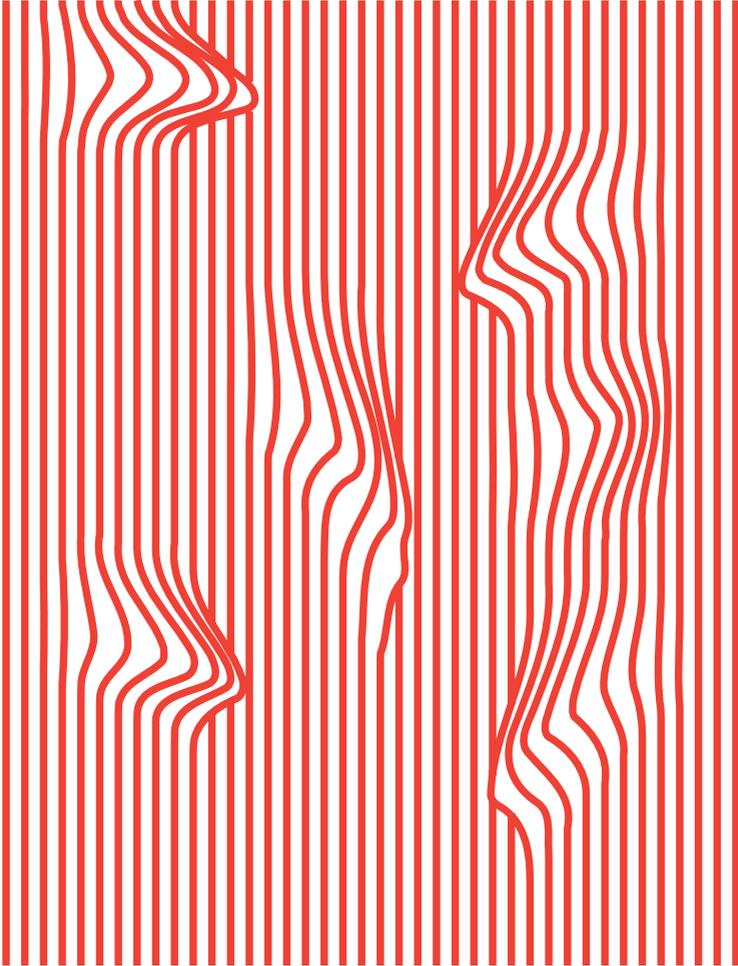




POSURBANO

POSURBANO

POSURBANO



POSURBANO

POSURBANO

FACULTAD DE ARQUITECTURA - UdeLaR
Taller de anteproyecto y proyecto Ángela Perdomo
Curso Anteproyecto Cuatro 2013, 2014

Ángela Perdomo
Raúl Velázquez
Lucio de Souza
Lorena Logiuratto
Martín Cajade
Constance Zurmendi
Valentina Soria
Lorena Patiño
Enrique Castro
Inés Sánchez
Paula Berhau
Inés Ferrón
Valentina Carmona
Jimena Germil
Martín García De Zúñiga
Cecilia García
Bethania Lanzaro

Estudiantes 2013

Cecilia Almeida
José Alonso
Daniel Angona
Carolina Arduino
Martín Assandri
Paola Babic
Carolina Baccino
Javier Barriola
Joaquín Cámpora
Julio Carabajal
Valentina Carmona
Mariana Cóppola
Rosina Cortegoso
Valentina Cougett
María Eugenia Cura
Eliane Cwik
Pamela Davyt
Mariana Dutiné
Maite Echaider
Sara Espinosa
Fiorella Faggiani
Fernanda Fernández
Daniela Fernández
Inés Ferrón
Aldana Forets
Florencia Fornaro
Leticia Garaycochea
Tania Garaza

Martin García De Zúñiga
Camila García
Belén Garicoits
Romina Gasperi
Verónica Gelos
Lorena Gianneo
Martín Gómez
Florencia González
Andrea Ipuche
Verónica Javier
Gabriela Juarez
Santiago Larrosa
Romina Legarra
María Noel Legelen
Emilia Longo
María Lores
Estefanía Marchetti
Bruno Marna
Silvina Maya
Jessica Mesones
Inés Mir
Diego Morera
Cecilia Neirotti
Valentina Odella
Bruno Palumbo
Eliana Pintado
Agustín Pintos
Christian Pombo
Gonzalo Recagno
Fernanda Rodríguez

Claudia Romero
Agustina Sánchez
Darío Sanroman
Camila Sendic
Alejandra Serra
Sofía Stocco
Emilia Szuchmacher
Andrea Tardáguila
German Tórtora
Elisa Varela
Mauricio Wood
María Noel Yague

Estudiantes 2014

Milagros Abal
Agustina Aboy
Liber Alaníz
Germán Almada
Camila Antunes
Nicolás Ayala
Nicolás Barbieri
Adriana Barceló
Cintya Baruffaldi
Camila Bauzán
Lucía Beceiro
Martín Berriolo
Tamara Blengini

Camila Bonetti
Gimena Borges
Magela Borrás
Rodrigo Bracho
Mauricio Callico
Florencia Carranza
Estefanía Castillo
Camila Centurión
Lucía Chaer
Valeria Cuadra
Margarita Díaz
Florencia Domínguez
Pilar Etchandy
Diego Facio
José Fagúndez
Angela Far
Victoria Feed
Ana Fernández
Matías Fernández
Christian Flores
Massimiliano Fraga
Juan García
Lucía García
Carolina Gilardi
Felipe Giménez
Francisco González
Federico Guidobono
Matías Hasteings
Lucía Hermida

Mayte Hespanhol
Agustina Kliche
Florencia Köncke
Lucía León
Alejandro Lobo
Florencia Lombardo
Leticia Lorenzo
Carolina Lorenzo
Alicia Machado
Romina Maidana
Jinette Malán
Leonardo Martínez
Joaquín Menéndez
Gastón Molinelli
Ana Paula Montero
Cecilia Montes De Oca
Valentina Moreira
Lucia Mourglia
Daniela Olivera
Andrea Olivera
Rodrigo Pedrosa
Lucía Peluffo
Joaquín Pesce
Lucía Pin
Diego Pérez
Gimena Puig
Gabriela Racioppi
Alejandro Raftópulos
Gabriel Reyes

Joaquina Rivas
Carolina Romano
Facundo Romero
Gimena Rosas
Michelle Rouco
Florencia Rubbo
Ema Rubio
Magdalena Sarno
Nicolás Soler
Emilia Stelardo
Rosina Testa
Mariana Ursu
Santiago Valetta
Maite Vázquez
Santiago Veas
Leandro Vega
Mateo Vidal
Fernanda Viola
Martín Xifre
Rodrigo Zagarzazú
Alejandro Zeballos
Saskia Zipitria
Pía Zubillaga

Prólogo

por Ángela Perdomo.

Es función de la Academia en general y del Taller de Proyectos de Arquitectura en particular, contribuir a generar un pensamiento capaz de afrontar fenómenos que surgen --muchas veces apenas esbozados--, procurando develar el posible futuro hacia el cual se dirigen las fuerzas sociales en su apropiación del territorio compartido.

Y es en la escala de la Ordenación Urbana, donde básicamente se aprende a imaginar cosas que aún no existen, o investigar aquellas que están “en proceso de ser,” y que implican grandes desafíos a la conformación del espacio habitable de nuestra sociedad.

Tiempo 1

Si bien se dice que la Arquitectura no es la profesión más antigua del mundo, su quehacer ha estado vinculado de una manera u otra, a la transformación de una geografía natural y ha implicado desde siempre, investigar las posibilidades que la misma ofrece a las distintas formas sociales, económicas y políticas, que en estrecha conexión con ella y casi como en una cinta de Moebius, coexisten en toda organización humana.

Tiempo 2

Los orígenes de las ciudades --tal como la historia los ha relatado--, han dado agrupaciones más o menos homogéneas de construcciones materiales capaces de albergar en estrecha relación, los espacios necesarios para la vida en comunidad.

Tiempo 3

Se puede decir que el territorio de la arquitectura es hoy, todo el mundo. La organización económica contemporánea nos ha empujado a considerar urbanización extendida a todo el espacio que de una u otra forma sirve al desarrollo de una sociedad conexas y globalizada.

Aparecen así conformaciones vinculadas al trabajo y la explotación de recursos naturales, que generan nuevas estructuras materiales, entre los

tradicionales tejidos urbanizados y los otrora llamados espacios “rurales”.

Nuevos tipos de asentamientos que surgen con extrema rapidez y también encierran el riesgo de permanecer el tiempo --tal vez fugaz--, de generación, auge y decadencia, dejando las huellas de una organización territorial irreversible.

Colonizaciones territoriales –que desafían y trascienden nuestra tradicional manera de concebir al proyecto urbano--, nos han llevado a recorrer estos caminos de investigación y propuesta, en estrecha conexión con los principales actores de las realidades estudiadas.

Es por eso que no podemos menos que congratularnos hoy, por la posibilidad de compartir en esta publicación algunos de los resultados obtenidos, inmersos en un proceso en el cual, cumpliendo la triple función de la Universidad, recibimos siempre mucho más de lo que damos.

Posur

POSURBANO
bano

“Esta Ciudad (pensé) es tan horrible que su mera existencia y perduración, aunque en el centro de un desierto secreto, contamina el pasado y el porvenir y de algún modo compromete a los astros. Mientras perdure, nadie en el mundo podrá ser valeroso o feliz. No quiero describirla; un caos de palabras heterogéneas, un cuerpo de tigre o de toro, en el que pulularan monstruosamente, conjugados y odiándose, dientes, órganos y cabezas, pueden (tal vez) ser imágenes aproximativas.”

J. L. Borges: “El inmortal”

“... no son imágenes del principio, son imágenes de una mitología terminal. Y los finales son también los comienzos de las ulteriores etapas del futuro.”

J. G. Ballard, “Para una autopsia de la vida cotidiana”.

I. El espacio Posurbano

Lucio de Souza , Lorena Logiuratto

La experiencia de la ciudad y de los territorios antropizados ha venido transformándose en las últimas décadas. La condición de *urbanidad* tradicionalmente asociada a lo centralizado, gravitatorio, acumulativo se diluye, dando paso a un sinfín de trazas, que se describen en la terminología urbanística a partir de la incorporación del prefijo *des*: desterritorialización, descentramiento, desarticulación, desmembramiento, desregulación, etc. Todos estos conceptos aluden a la desaparición de algunas condiciones, que la gradual conformación de la ciudad moderna, encarnó sobre la cultura humana.

Aquel *espacio urbano*, lugar del acontecer cotidiano de la vida ciudadana, construido y reinventado constantemente como producto cultural, derivado de una práctica social específica, va dejando lugar a nuevos procesos y fenómenos.

Los territorios en la contemporaneidad adquieren, cada vez más claramente, un aspecto difuso y complejo, producto de la evolución de los mecanismos de las redes productivas especializadas y las lógicas globales de explotación de recursos, que se manifiestan en veloces y a veces inestables transformaciones de funcionalidades territoriales, formaciones dispersas y extensivas, organizadas tácticamente en función de una alta interactividad con procesos de diversas escalas.

Las tendencias generales son visibles también en nuestro territorio, especialmente como resultado espacial del escenario económico de la última década, período en que se registra un sostenido crecimiento, luego de décadas de estancamiento y enormes fluctuaciones¹.

Si bien resulta polémico dilucidar continuidades o cambios estructurales en la matriz productiva o en el modelo de desarrollo y tampoco son materia de estas notas, resultan evidentes las transformaciones en sectores económicos específicos, que impactan en la estructura urbana y territorial. Los sectores asociados al aumento de la inversión extranjera directa: la emergencia de la agroindustria, especialmente la sojera², los servicios empresariales asociados al crecimiento de zonas francas y polígonos logísticos, el crecimiento del sector turístico y la industria forestal. Y por otro lado cuantitativamente menos relevante pero de gran significación en cuanto sector “emergente”, actividades *offshoring*, en servicios calificados que ni se proveen ni se consumen en Uruguay, posibilitadas por el desarrollo de las tecnologías de información y comunicación. Otro factor importante lo constituye la agenda de inversiones

públicas infraestructurales, que si bien intenta cubrir un déficit histórico en múltiples dimensiones, se ve presionado y acelerado por la demanda específica de los sectores económicos en crecimiento, representando en 2012 el 5,08 del PBI³.

Como consecuencia, los cambios en la producción del territorio son más que significativos, impulsando la conformación de una matriz urbano-territorial de parches inconexos, que responden a las lógicas de la acumulación dictada por modelos meramente técnicos y fabulosamente desmesurados. El resultado: una localización yuxtapuesta de fragmentos hiperespecíficos, sin solución de continuidad. Sin una visible forma de organización, que no sea la de la pura conveniencia y la más dura racionalidad. Y con una alta volatilidad en la medida que la rentabilidad disminuya, pudiendo dejar a su paso enormes infraestructuras en desuso y sectores abandonados.

Roberto Fernández denomina *escenarios posurbanos* a los espacios así conformados, a los cuales caracteriza como “las nuevas configuraciones territoriales devenidas de efectos del comportamiento del capitalismo tardío o globalizado, que diluyen la característica centralidad urbanística convencional y avanzada [áreas metropolitanas organizadas alrededor de un polo urbano] y que parecen configurar organizaciones de asentamientos extremadamente dispersivos en vastas áreas territoriales, relativamente conectados por *hard-systems* [canales y medios de transporte de energía, materiales y personas] y más aún por *soft-systems* [canales y medios de transporte de flujos de información]”⁴.

Estos nuevos tipos de espacio, productos genuinos devenidos de la liberalización de posguerra que alcanza el apogeo entre los 70 y 80, acompañan los procesos de globalización y materializan la llegada a tierra de las redes poscapitalistas. Al decir de David Harvey, “el espacio solo puede ser conquistado a través de la producción de espacio”⁵, o dicho de otro modo, las localizaciones de enclave que hoy perforan los territorios, no son otra cosa que la avanzada del sistema sobre un territorio a explotar, en una época de aceleración de los negocios. Basta observar las estrategias de planificación de extracción de recursos al estilo IIRSA, y sus consecuencias directas en el territorio nacional, para comprender con claridad las tácticas que operan en lo micro-local.

Una característica singular de estos procesos, deriva de las escalas y los tiempos de estas acciones, que resultan generalmente excesivas. Adicionalmente, la desconexión entre operaciones, remite a un tipo de orden imposible de ser percibido desde la óptica de aquel ciudadano, que se orientaba

interpretando el sentido de la urbanidad tradicional. Y también interpela la propia actividad planificadora tradicional y sus roles articulados de control y producción de lo urbano-territorial. Parece ser que las lógicas de “producción de espacio”, una vez más nos son ajenas.

Estas cuestiones tienen a la vez un correlato urbano y uno territorial. Necesariamente afectan la conformación del artefacto urbano, a la vez que modifican las estructuras territoriales a mediana y gran escala. La exploración de estos fenómenos ha sido la intención subyacente a los ejercicios sobre los casos que se exponen en esta publicación.

El primer caso trata sobre el territorio al oeste del Cerro de Montevideo y su explosiva incorporación de artefactos logísticos y productivos. El segundo sobre un sector del oeste del departamento de Colonia que ha perfeccionado su rol de puerta de salida de mercancías, mientras silenciosamente ha desarrollado conexiones con redes de turismo y ocio de lujo a nivel regional.

El interés del ejercicio radica en observar críticamente los procesos en desarrollo y proponer alternativas que no sean rancias ni retrógradas, a la vez que tampoco sean meramente condescendientes con ellos. El desafío actual, tal como lo menciona Cacciari⁶, no consiste en intentar reconstruir la urbanidad histórica, lo cual constituiría una visión reaccionaria por excelencia. Tampoco exaltar las condiciones de lo fugitivo, lo transitorio y lo vacío de la condición contemporánea, preconizando la pérdida de lo urbano. La cuestión del debate parece ser reflexionar sobre un modo nuevo de urbanidad, adecuado a nuestro sentir y a las actividades que hoy desarrollamos. En definitiva construir una nueva relación entre cultura y ciudad, cultura y territorio, más adecuada a nuestros tiempos.

1. Para el período 2005-20013 el PBI AUMENTÓ UN 65%, creciendo a una tasa promedio anual de 5,7%. MEF, Rendición de cuentas 2012, ver: https://www.mef.gub.uy/documentos/20130701rendicion_cuentas_2012_documento.pdf

2. El precio promedio por hectárea de tierra se incrementó un 430%, pasando de 664 dólares en 2004 a 3519 dólares en 2013. MGAP, Dirección de Estadísticas Agropecuarias, ver: <http://www.mgap.gub.uy/portal/afiledownload.aspx?2,5,55,O,S,0,7831%3bS%3b2%3b26>

3. CEPAL Base de Datos de Inversiones en infraestructura Económica en América Latina y el Caribe, <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/prensa/noticias/comunicados/9/53979/P53979.xml&>

4. Fernández, Roberto: “Derivas. Arquitectura en la cultura de la posurbanidad”, Centro de Publicaciones de la Universidad Nacional del Litoral, Santa Fe, 2001

5. David Harvey: “La condición de la posmodernidad. Investigaciones sobre los orígenes del cambio cultural”, Amorrortu editores, Buenos Aires, 1998 .

6. Cacciari, Massimo: “La ciudad”, Editorial Gustavo Gili, Madrid, 2009

II. Los casos

El Oeste del Cerro de Montevideo: “ESCENARIOS POSURBANOS: mitos del futuro próximo”

El oeste montevideano ha sido históricamente un borde lateral, durante largo tiempo olvidado. No ha recibido más que algunas instalaciones productivas y no ha tenido nunca atractivo como sector residencial. Es un hecho que la ciudad se ha extendido, a impulsos periódicos y distanciados en el tiempo, permanentemente hacia el este. De hecho el borde oeste se ha movido unos pocos kilómetros desde la fundación de la ciudad, mientras el borde este continúa en expansión permanente, habiendo superado largamente el límite departamental.

Sin embargo esta condición parece haber comenzado a cambiar. Por la vía de las infraestructuras y las incorporaciones de nuevos usos de suelo, propios de la economía poscapitalista, el paisaje del borde oeste comienza a reformularse. Grandes equipamientos industriales, productivos y logísticos hacen su aparición de la mano del aterrizaje de grandes inversiones, propias del vigor con que las reglas de la economía global, está afectando al Uruguay.

Este territorio, que ha servido tradicionalmente a la ciudad de productos hortifrutícolas, comienza a ver alterada su fisonomía por la incorporación de un nuevo Puerto en Punta de Sayago, una Planta Regasificadora a poca distancia de la costa, un Polo Naval con astilleros y talleres de reparaciones, así como una Planta de Tratamiento y disposición final junto el nuevo Emisario Subacuático del sistema de saneamiento metropolitano. Adicionalmente las Directrices de Ordenamiento Territorial del Departamento de Montevideo, cuya puesta de manifiesto culminó en noviembre del 2012, proponen la transformación de grandes sectores de suelo rural, en suburbano para localización de Emprendimientos de Logística.

El futuro escenario para el oeste montevideano se asemeja cada vez más a las lógicas de conformación de los territorios en la contemporaneidad antes mencionadas: parches de actividades localizadas enclavísticamente que responden a los empujes del capital y que se resuelven de manera puramente técnica, sin responder al contexto ni conformar ciudad. Por el contrario, se manifiestan absolutamente independientes de las pesadas condiciones de la organización urbana próxima, o a veces contigua, conectándose exclusivamente por corredores de infraestructura hiper-específicos.

La ciudad y el territorio definidos por la sumatoria de los emprendimientos

y las calificaciones de uso que se proponen, se asemeja a la explosión en múltiples filamentos de una trama desflecada de accidentes variados: un galpón, una ruta para tránsito de carga, una pared de contenedores, un pequeño fragmento de tejido barrial, otros galpones, algunas piezas industriales asomándose y nuevamente trastos productivos... todo esto entre suelo rural en proceso de abandono, como resultado también, de la aparición de aquellos accidentes inconexos.

Se trata de las infraestructuras y los equipamientos imprescindibles para el desarrollo de la ciudad y la sociedad toda, fagocitándose en su imparable crecimiento un gran sector de área rural. Equipamientos e infraestructuras que requieren una localización y que promueven avances necesarios para el desarrollo del país. Y que, adicionalmente, parecen estar adecuadamente localizados y razonablemente pensados.

Frente a esto surgen voces de oposición, asociadas evidentemente a los grupos sociales que conforman este territorio y que ven radicalmente transformado su hábitat. Estas voces se posicionan en el lado opuesto, polarizando la discusión y defendiendo un imaginario prístino de naturaleza intocada que tampoco resulta totalmente cierto. La zona rural también es un espacio fuertemente antropizado y si bien quedan restos de naturalidad de enorme riqueza, éstos están claramente definidos y localizados.

La lógica de la implantación dura de actividades autistas y sus gigantescas construcciones materiales, debe ser mediada por mecanismos de planificación, que aseguren la convivencia de lo nuevo con las localizaciones urbanas y naturales existentes.

¿Cómo afrontar los bordes urbanos hoy, cuando la enorme complejidad de las actividades que se localizan resulta solamente proporcional a sus tamaños?

¿Cuáles son los conflictos que surgen a partir de las nuevas condiciones en este sector y de qué manera pueden ser orientados?

¿Cuáles son las relaciones que debe establecerse entre los nuevos equipamientos y el paisaje rural-urbano existente, considerando los aspectos físicos pero también los sociales y culturales?

¿Qué futuro es posible construir para el sector más presionado de la ciudad sin renunciar a la convivencia de lo múltiple?

La microrregión Nueva Palmira | Carmelo | Conchillas “PANORAMAS POSURBANOS: reestructuraciones económicas en el almacén de los sueños”

La costa oeste del departamento de Colonia presenta cada vez más rasgos de posurbanidad, producto de la creciente inmersión en las redes productivas del capitalismo avanzado. El territorio tradicionalmente rural del sector, contiene históricamente una serie de localidades que han operado de manera interrelacionada. En la actualidad esto se ha convertido en una ventaja comparativa dadas las posibilidades de operar en red, potenciando individualmente sus especificidades y conformando globalmente un territorio asociativo.

El sector entre la papelera de Montes del Plata en Conchillas y Nueva Palmira, pasando por Carmelo, se ha reconvertido radicalmente en las últimas décadas, de la mano de emprendimientos productivos y turísticos que se acoplan con tal grado de proximidad que resulta abrumador. En 40 km de costa se suceden paquetes de actividades aparentemente contradictorios: una planta de celulosa [una de las más grandes del mundo], un campo de golf, un hotel de lujo, viñedos y bodegas salpicadas de historia, barrios cerrados, más galpones, silos y un enorme puerto aún en pleno crecimiento, con el depósito cubierto para granos más grande del país. Todo esto alternándose con suelo rural y alimentado por infraestructuras crecientes: nuevas rutas, cruces sobreelevados, puertos y aeropuertos.

Así, este territorio se formula cada vez más como una serie de enclaves sin una centralidad gravitatoria que los subsuma, y con una fuerte condición de localización oportunista y efímera. Una serie de fragmentos yuxtapuestos que se agregan “accidentalmente” a las redes existentes aprovechando las condiciones específicas del sector, como si el territorio fuese únicamente una categoría relacional.

Mediante la incorporación de nuevos usos del suelo, la reconversión de algunas áreas productivas latentes y la implantación de sectores cerrados y autistas con respecto al resto del territorio, el paisaje del sector se reformula radicalmente. De esta manera se desarrollan, muy velozmente, algunas infraestructuras y equipamientos de punta que aceleran el desarrollo del sector e impulsan la producción en todo el país, absorbiendo con su despliegue todo el entorno que se le aproxime: áreas semirrurales del periurbano de las localidades mutan en plantas de silos y sitios de paisaje singular son convertidos en barrios cerrados y hotelería chic.

Ante este panorama, surge la oposición vinculada a grupos sociales que conforman este territorio y que ven radicalmente transformado su hábitat. Estas voces se posicionan en el lado opuesto, polarizando la discusión y defendiendo un imaginario donde la calma y la lentitud reinaban. Intentando oponerse a fuerzas muy poderosas que de la mano de sus inversiones, transforman la realidad cotidiana de los habitantes de las pequeñas localizaciones urbanas y balnearias.

La lógica de la implantación dura de actividades y sus gigantescas construcciones materiales, debería ser mediada por mecanismos que permitan ordenar y orientar la convivencia de lo nuevo con las localizaciones urbanas y naturales existentes.

Sin embargo:

¿Qué otra cosa ha hecho el hombre históricamente, sino transformar la naturaleza?

¿Cómo se debe enfrentar las condiciones de posurbanidad, cuando la enorme complejidad de las actividades que se localizan resulta solamente proporcional a sus tamaños?

¿Cuáles son los conflictos que surgen entre los nuevos emprendimientos y el territorio histórico y de qué manera pueden ser mitigados?

¿Es posible seguir pensando que el territorio es una superficie homogénea e isótropa que puede recibir cualquier actividad de cualquier manera?

¿Qué futuro es posible construir para un sector en plena emergencia de desarrollo sin renunciar a la búsqueda de un nuevo tipo de urbanidad?

Ficciones de la realidad

Por Raúl Velázquez

Notas sobre el curso de anteproyecto urbano.

I. La imitación de la realidad

Los ejercicios en los cursos de anteproyectos de la Facultad de Arquitectura siguen un modelo de “imitación de la realidad”, donde se acuerda una ficción según la cual los estudiantes se autoidentifican como un equipo profesional que recibe un “encargo”, ubicado éste en un sitio más o menos real y con un programa posible o razonable. Por más fantasioso que un tema sea, prácticamente siempre tiene la forma de un encargo y el resultado se espera que sea un proyecto como podría haberlo elaborado un equipo profesional.

Los actores involucrados saben que una imitación perfecta de la realidad es imposible, porque los estudiantes no están en condiciones de utilizar con solvencia unas herramientas que recién están aprendiendo y porque las condiciones de trabajo de un encargo real no son reproducibles en el ámbito académico. Pero la ficción funciona bien desde diversos puntos de vista y eso explica que sea el método universalmente utilizado.

Los niveles de “realidad” son extremadamente variables, y los énfasis, recortes y desviaciones que se establecen, están relacionados con los contenidos académicos que el curso intenta transmitir a sus estudiantes.

En los cursos de urbanismo la imitación de la realidad aplicada suele traducirse en la identificación de los estudiantes como un “equipo técnico” vinculado a un organismo público de gestión del territorio, que planifica o proyecta un espacio predefinido de alcance urbano o territorial.

El curso de Anteproyectos 4 del Taller Perdomo no escapa a esa tradición. En este caso se trata de una imitación de la realidad, donde el resultado es también un producto técnico [un Plan Parcial] que previamente supuso la existencia de un “encargo” proveniente de alguna autoridad pública.

Dentro de esa lógica, el curso elige potenciar algunos aspectos de esa imitación y minimizar otros, de acuerdo a los contenidos académicos que

transmite y a las bases ideológicas sobre las que está construido.

1. La dimensión política de los fenómenos territoriales

Aun cuando el resultado del curso es un Plan Parcial para cierta unidad territorial determinada de antemano, el verdadero problema a resolver está definido por un tema territorial o urbano previamente conceptualizado por el equipo docente, quien además aporta los insumos teóricos necesarios para su abordaje.

En el caso de los dos cursos que se presentan en este libro el tema ha sido “el espacio posurbano”, cuyos alcances conceptuales se explicaron anteriormente en esta publicación.

En años previos los temas han sido otros, pero siempre el desafío ha estado centrado en la interpretación del tema, que en buena medida termina determinando la interpretación del lugar que los equipos hacen. Estos temas siempre tienen que ver con las problemáticas urbanas y territoriales que el país se plantea y que están en el centro de la discusión política del momento. Se busca de esa manera incluir al curso en las discusiones públicas y evidenciar la dimensión política de los fenómenos territoriales.

La respuesta no solo debe tener solvencia técnica, sino además ser capaz de incluir la toma de posición acerca de temas presentes en el debate nacional que, en la medida que son temas políticos, están atravesados por concepciones ideológicas e incluyen aspectos de confrontación y de negociación.

No se puede actuar sobre los fenómenos urbanos y territoriales sin aceptar la carga política que esas acciones tienen y -consecuentemente- no se puede planificar sin tomar partido.

2. La cultura del Plan.

Habida cuenta que el tema viene dado desde el momento de inicio del curso, también está dado el objetivo mismo del Plan Parcial a desarrollar. Éste no es la planificación completa de -por ejemplo- la zona oeste de Montevideo, sino gestionar las transformaciones y potencialidades que los cambios económicos en el uso del espacio le imponen al área en cuestión.

En este punto la imitación de la realidad es más precisa. El objetivo que justifica cierta instancia de planificación no viene dado nunca por los criterios -pertinentes o no- del planificador, sino por las necesidades y urgencias de la agenda política o por instancias de planificación superior.

En el caso que nos ocupa la ficción consiste en suponer que la Intendencia

de Montevideo [en el curso 2013] o la de Colonia [en el curso 2014] identificaron un problema [las alteraciones en el uso del espacio por las condiciones de posurbanidad] que intentan resolver. Dentro del cumplimiento de ese objetivo las propuestas son libres para conceptualizar el problema planteado y dar una respuesta técnica que lo resuelva.

Esta sujeción de la acción planificadora a instancias superiores de decisión supone momentos de planificación escalonados dentro de los cuales el Plan Parcial ocupa una posición intermedia: recibe objetivos de instancias superiores y deriva acciones concretas que no siempre desarrolla y que a veces define sin precisar, suponiendo que serán completadas en otra instancia. A la vez que con estas definiciones retroalimenta a las instancias superiores.

3. Los instrumentos de acción urbana

La respuesta técnica es, entonces, compleja. El Plan Parcial pone en juego instrumentos de acción territorial de diversa naturaleza que el producto final debe integrar en un todo coherente. Estos abarcan desde las grandes operaciones infraestructurales de gran inversión e impacto inmediato hasta las lentas modificaciones operadas a través de regulaciones normativas. Desde los enclaves proyectuales programáticamente definidos hasta los programas complejos que mezclan normativas y actuaciones directas.

A la vez, el Plan Parcial ataca de manera simultánea distintas áreas territoriales y distintas temáticas sectoriales [producción, movilidad, turismo, infraestructuras, etc.], y pone en acción actores públicos [de alcance nacional y municipal] y privados [desde las grandes empresas hasta las pequeñas cooperativas] de variada entidad y con intereses y aspiraciones muchas veces contrapuestos.

A esta complejidad de instrumentos y actores debe agregarse que un Plan incluye necesariamente al tiempo como una de sus variables, habida cuenta que una complejidad de acciones como las que conforman un Plan Parcial no pueden concretarse de manera instantánea, ni siquiera las acciones directas, mucho menos aún las acciones normativas que por su propia naturaleza implican un desarrollo sostenido a lo largo del tiempo.

Finalmente, el Plan Parcial debe establecer también sus formas de gestión, es decir, los mecanismos que se proyecta poner en juego, para que lo planificado se encamine hacia su concreción.

II. El equipo de producción

Las propuestas de Planes Parciales que se pueden ver en esta publicación han sido elaboradas desde una forma organizativa que denominamos “equipo de producción”. Están conformados por una cantidad que varía entre 12 y 20 estudiantes, coordinados por uno o dos docentes. Los estudiantes, además, están organizados en subgrupos de dos o tres integrantes, de manera que cada equipo de producción incluye entre seis y siete de tales subgrupos.

Cada equipo produce colectivamente una sola propuesta, en tanto a cada uno de los subgrupos que lo conforma se le asigna el desarrollo de un tema específico dentro del plan. Los temas asignados pueden definirse territorialmente [sectores concretos del espacio territorial a planificar], o sectorialmente [infraestructuras, producción, vivienda, comunicaciones, etc.], o de cualquier otra manera, pero siempre cada uno de los subgrupos tiene una parte del Plan bajo su exclusiva responsabilidad.

La forma organizativa está tomada de los seminarios proyectuales pero adaptado a las condiciones de un curso de grado, con contenidos concretos que transmitir, un semestre de duración y la necesidad de evaluar a los estudiantes.

Esta manera de encarar el curso presenta notorias diferencias con las prácticas habituales en el taller de anteproyectos:

1. El proyecto es colectivo.

El Plan Parcial está elaborado por el conjunto de los estudiantes y docentes que conforman el equipo de producción, en igualdad de condiciones y responsabilidades.

En las formas habituales de práctica docente el proyecto se elabora de manera individual o en grupos de dos o tres estudiantes. El o los autores de cada proyecto sienten que tienen -dentro de ciertos límites- autonomía para hacer o deshacer dentro de su propio proyecto.

En el equipo de producción los aportes particulares forman parte de una producción colectiva. Incluso cuando cada subgrupo enfrenta una parte específica del Plan, la misma está necesariamente relacionada y condicionada tanto por los objetivos y métodos generales del equipo, como por las interrelaciones que establece cada subgrupo con los demás.

2. Las correcciones son públicas.

En rigor consisten en instancias colectivas de exposición y debate, en las que cada subgrupo expone sus avances tanto al docente como a sus compañeros. En la medida en que las propuestas de cada subgrupo involucran en mayor o menor medida a los demás, éstos no solo tienen el derecho sino también la necesidad de opinar sobre las propuestas de todos.

Esta situación es bastante sorprendente para la mayoría de los estudiantes. En las metodologías convencionales los estudiantes rara vez opinan sobre los proyectos de sus compañeros. En general se limitan a escuchar un diálogo entre el estudiante cuyo proyecto está en discusión y el docente, sin tomar parte del debate, limitándose a esperar su turno.

3. Los proyectos están interrelacionados.

En la medida que los proyectos están interrelacionados ningún subgrupo puede ser indiferente a la producción de los demás ya que los afecta de manera muy concreta.

Esto suspende la habitual indiferencia de los estudiantes por los proyectos de sus compañeros e instala la negociación entre los distintos subgrupos como una práctica frecuente y necesaria.

4. El docente es parte del equipo.

En el equipo de producción los docentes son parte del equipo, con capacidad de propuesta y con responsabilidades en el producto final. No se ubican fuera del equipo como críticos o simples coordinadores, sino que participan activamente de la toma de decisiones.

Habitualmente el proyecto parece pertenecer completamente al estudiante, y el docente tiene por tarea guiar un proceso de creación que no es de él. Estrictamente las cosas no funcionan así y en las metodologías convencionales el docente es más “autor” de los proyectos de sus estudiantes de lo que parece. Esto no se debe a defectos en las prácticas docentes concretas, sino que es consustancial al “cómo” los proyectos se elaboran dentro del Taller, y se ha dado en llamar “doble pertenencia” del proyecto.

En el equipo de producción la coautoría es completamente explícita.

5. Los grupos se tematizan

A poco de comenzar a funcionar los equipos de producción toman opciones básicas frecuentemente diversas, según el curso que hayan tenidos las discusiones al interior de cada equipo, y fuertemente influenciadas por la opinión del docente.

Se instala de ese modo una discusión entre los distintos equipos de producción [sobre todo en las primeras instancias del curso] que deja en claro que son posibles distintas posturas para encarar un mismo tema y que no es posible la planificación sin una toma de partido política e ideológica.

Estas instancias de discusión entre los equipos fortalece, además, la identificación de los estudiantes con el grupo del que forman parte.

6. Se abarca una complejidad mayor

La complejidad de un Plan Parcial no puede ser abarcada por un estudiante ni por un pequeño grupo. Implica necesariamente un trabajo colectivo ya que toca diversos temas y requiere instrumentos diferentes.

El equipo de producción suministra la masa crítica necesaria para una tarea de esta magnitud. Aunque cada estudiante desde su particular experiencia centre su trabajo en el tema acotado que le tocó a su subgrupo, de todas maneras participa de las concepciones generales del plan y del trabajo de los demás subgrupos que conforman su equipo de producción.

La necesidad de negociación entre los subgrupos obliga a que todos los integrantes del equipo deban estar mínimamente informados de lo que hacen los demás, lo que determina que también aprendan de los conceptos e instrumentos que manejan otros subgrupos con los cuales han debido negociar.

Durante el desarrollo del semestre los equipos de producción deben encarar tres instancias de exposición ante el conjunto del curso, que constituyen tres momentos de alta intensidad en el desarrollo del mismo.

En la primera de estas etapas el grupo expone su toma de posición respecto al problema planteado, expresando su interpretación del tema y los caminos que prefigura seguir para desarrollar el Plan.

En la segunda se establecen los métodos y tácticas a desarrollar, y es aquí donde se definen los temas específicos de los distintos subgrupos.

En la tercera etapa se indican las operativas que de manera más concreta contendrá el Plan y es en esta etapa en la que se expone con más precisión el trabajo de cada subgrupo temático.

El equipo de producción ha sido la herramienta didáctica del primer semestre de los cursos de Anteproyecto 4 del Taller Perdomo en los últimos doce años. Si bien a lo largo del tiempo ha modificado sus detalles, en esencia sigue siendo igual a la primera versión.

Ha demostrado ser una herramienta extraordinariamente eficaz para

transmitir contenidos, especialmente a un grupo de estudiantes con una formación avanzada en arquitectura pero que recién se inician en los cursos de urbanismo.

También ha demostrado ser eficaz para generar productos académicos [los Planes Parciales] de alta complejidad en el contexto de un curso común de anteproyectos.

III. Ejes temáticos

Los trabajos que se exponen en esta publicación corresponden a los cursos de primer semestre de 2013 y 2014. Ambos tomaron el mismo tema, el espacio posurbano, pero en dos localizaciones distintas: zona oeste de Montevideo y Eje Nueva Palmira – Carmelo - Conchillas respectivamente.

Las dos zonas, aunque presionadas por los mismos fenómenos, son notoriamente distintas y generaron propuestas muy diversas. Sin embargo, algunos ejes temáticos pueden leerse de manera recurrente en ambos cursos y verse presentes, con diverso énfasis, en todos los proyectos:

1. Infraestructuras

Construcciones de gran porte, que se realizan con grandes inversiones, habitualmente estatales, y que impactan sobre el territorio de manera violenta y repentina.

Algunas de estas obras ya estaban previstas por parte de las autoridades respectivas [puerto Punta de Sayago, ampliación puerto de Nueva Palmira] y funcionaron como uno de los desencadenantes del tema propuesto. Otras aparecen como propuestas de los distintos trabajos.

2. Grillas viales

Trazados viales locales, algunos preexistentes y otros proyectados, siempre de jurisdicción municipal. Aunque no siempre constituyen un instrumento que defina los contenidos ideológicos del proyecto, resultan un elemento clave para la ordenación espacial del territorio y por lo tanto, para la concreción del Plan.

3. Programas de actuación sobre el espacio productivo

Propuestas que incluyen operaciones normativas, proyectos especiales y elementos de gestión más o menos complejos. La necesidad de ordenación del espacio productivo es uno de los temas más importantes que afecta a las zonas elegidas y que desencadena el Plan.

4. Actuaciones normativas sobre tejidos habitacionales

Tanto sobre tejidos existentes como sobre zonas de expansión de la mancha urbana. Aun cuando no se trate de un problema crítico actual de las zonas de trabajo, en la mayoría de los proyectos se da por entendido que la población de estas zonas aumentará y siempre se prevén estrategias para ordenar en el espacio este crecimiento.

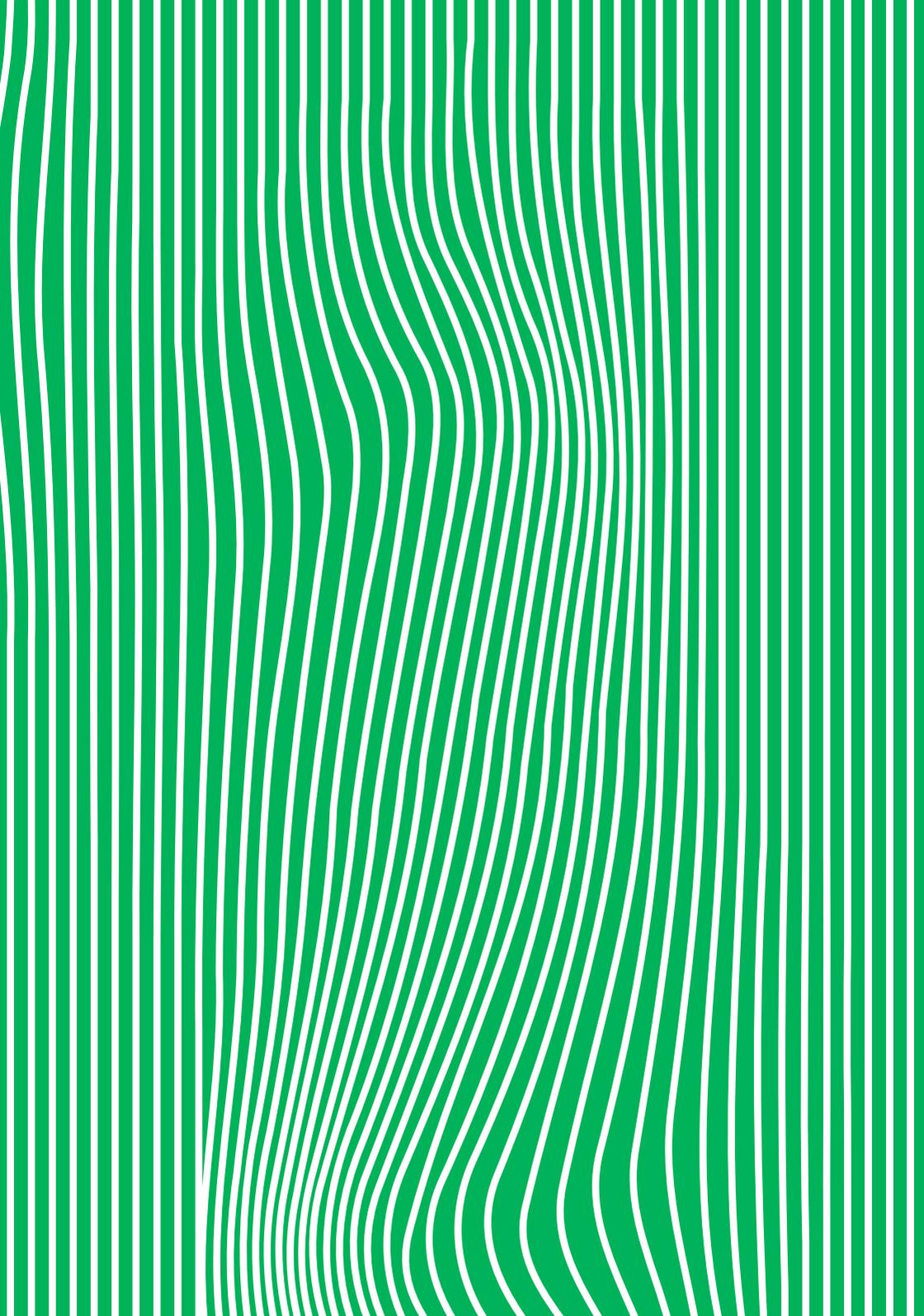
5. Enclaves proyectuales

Artefactos de nueva creación que se posan sobre el territorio en lugares específicos y con programas predefinidos. En los casos extremos el Plan mismo se convierte en un “gran proyecto” que impacta sobre el territorio de manera violenta a través de una acción casi excluyente.

6. Elementos de gestión

Instrumentos que establecen los modos y los tiempos en los que el Plan se lleva a cabo, aparecen en todos los casos ya que se trata de uno de los objetivos centrales del curso. Se trata de la manera de guiar el proceso de actuaciones a través del tiempo, suponiendo una acción coordinada de actores de diversa naturaleza y poder.





**EL OESTE DEL
CERRO DE
MONTEVIDEO:
ESCENARIOS
POSURBANOS:
mitos del
futuro próximo**

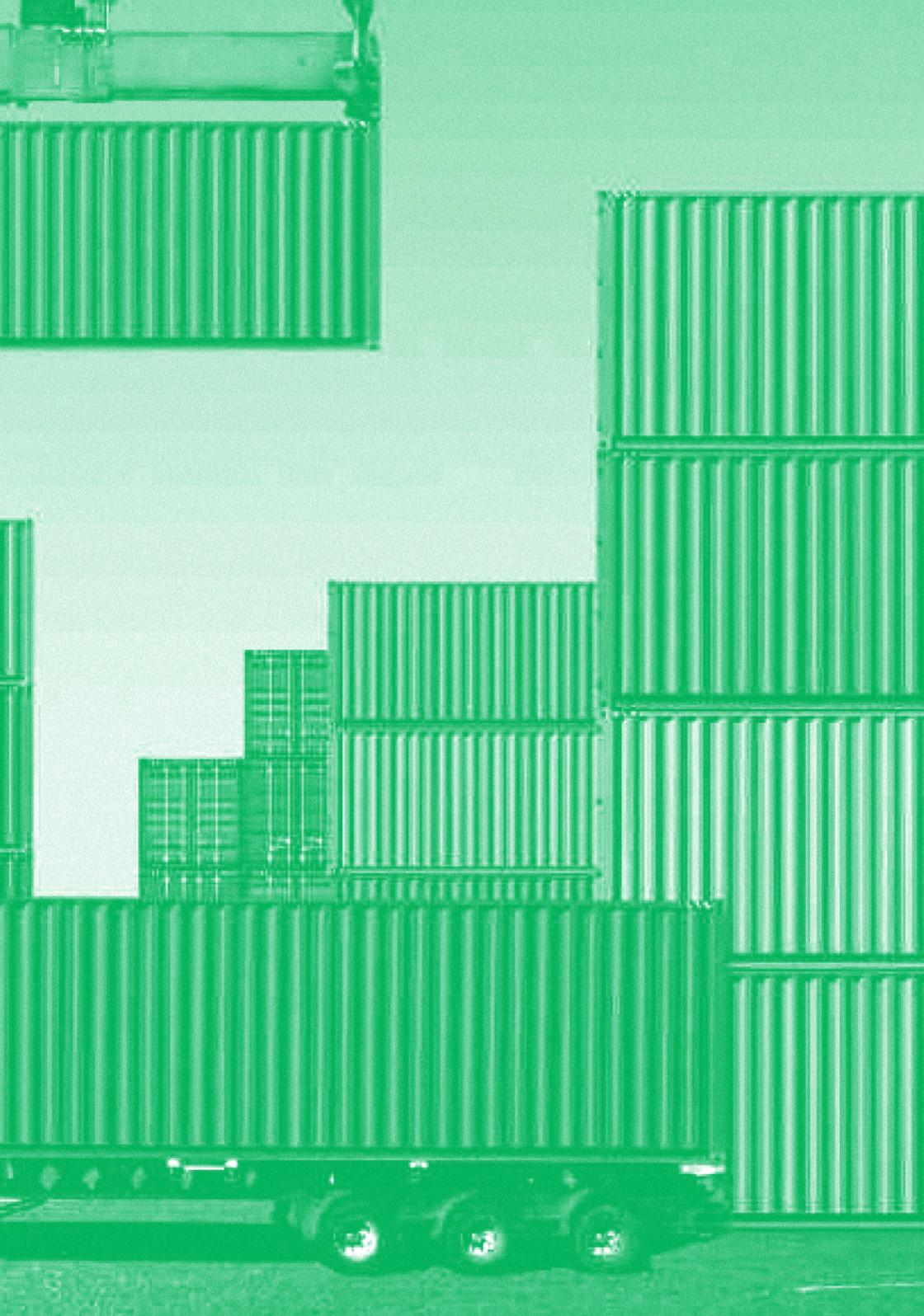
An aerial photograph of a city, split horizontally. The top half is overlaid with a semi-transparent green color, and the bottom half is overlaid with a semi-transparent red color. The city features a complex network of roads and highways, including a prominent interchange. The year '2013' is printed in large white font across the center of the image.

2013









ESCOLLERAS VERDES

Nuevos modelos de urbanidad

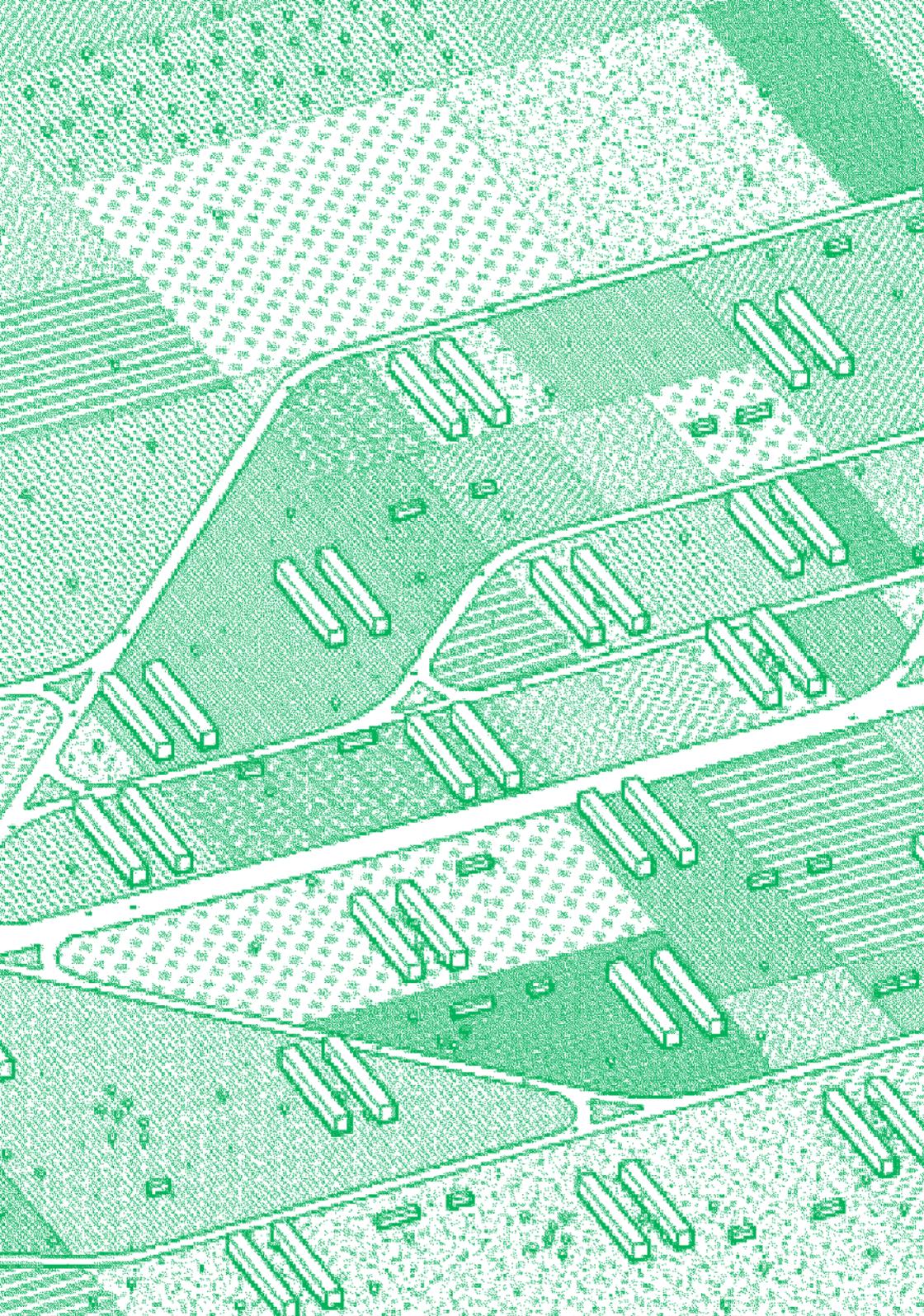
De la misma manera en que las instalaciones industriales conformaron ciudad, la aparición de los nuevos megaproyectos puede ser vista como una alternativa para el desarrollo integral e inclusivo.

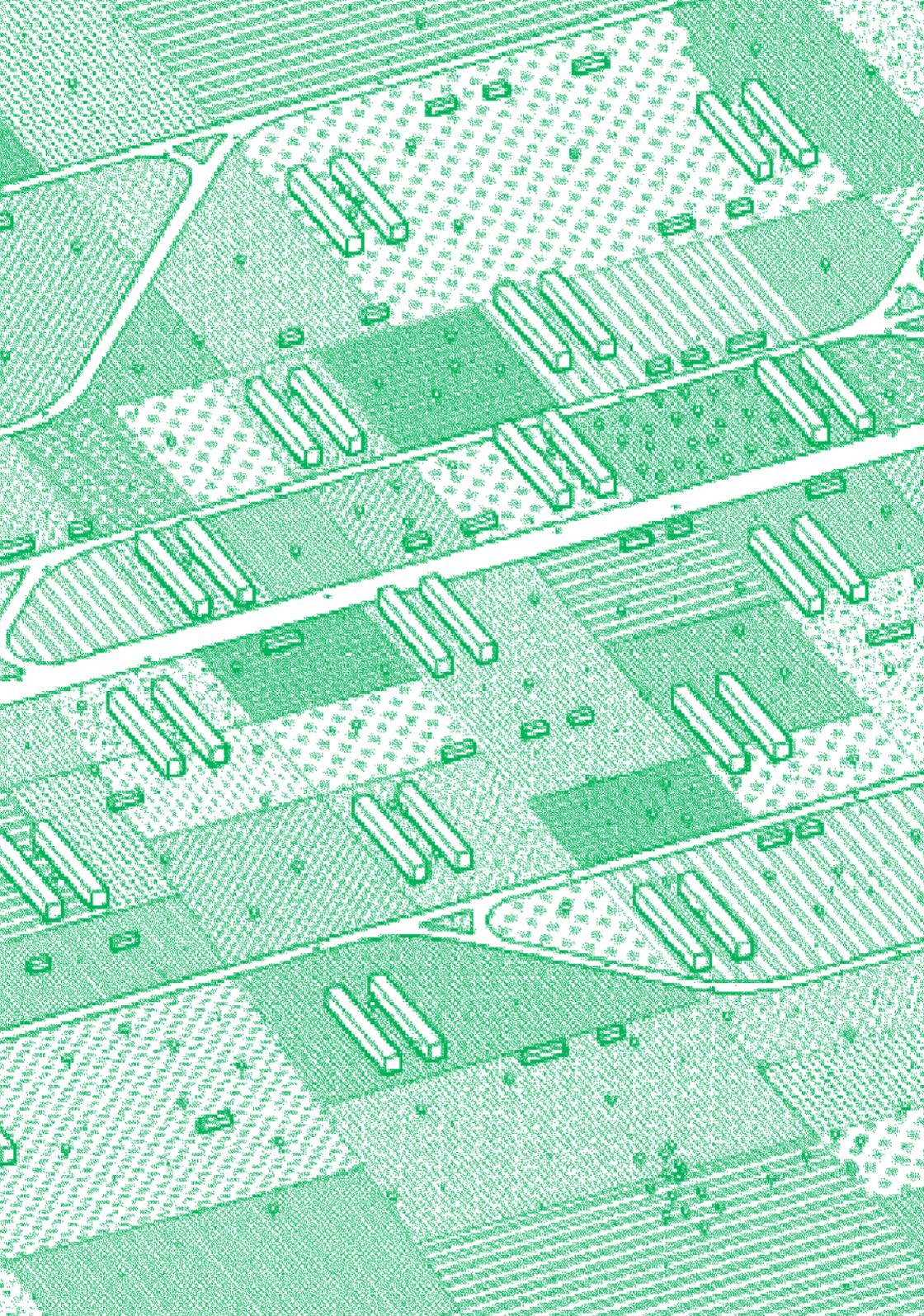
Frente a la hiperespecificidad de los territorios contemporáneos, la segregación urbana creciente y el disfrute desigual de los equipamientos, se visualiza una oportunidad para el reequilibrio. Una oportunidad para obtener de las transformaciones en marcha, los medios para hacer surgir nuevos modelos de relación entre la Residencia y la Producción.

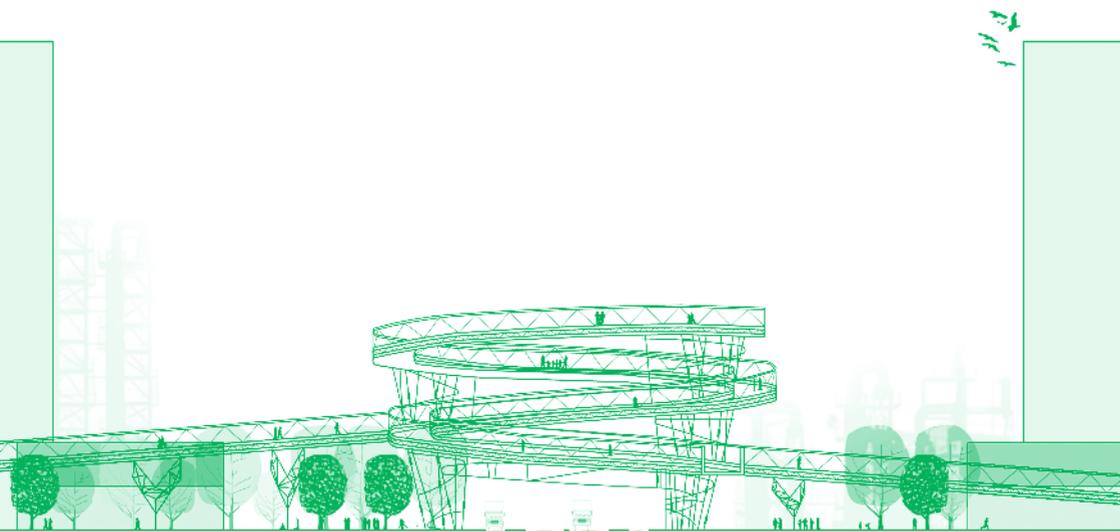
Se define así una Nueva Urbanidad para el sector que permita hacer posible la intermediación entre los megaproyectos y las malas condiciones ambientales, de equipamiento urbano, de paisaje y de servicios que históricamente éste posee, y que a su vez se aleje de la admiración del mito de la bondad rural.

Éste sector de ciudad ha dejado de pertenecer al ámbito rural y tiene un claro futuro urbano. Pero, ¿es acaso la única urbanidad posible, aquella que conocemos? ¿No tenemos acaso la posibilidad de construir un nuevo imaginario de urbanidad para un sector que inicia su proceso de urbanización? Este posicionamiento inicial marcará la línea de las acciones promovidas.









MOSAICOS Y PROTOTIPOS

Las distintas piezas del mosaico territorial de la zona oeste de Montevideo están en medio de un proceso de cambio que modificará el inestable equilibrio que han venido teniendo.

El proyecto busca incluirse en ese proceso a partir de las siguientes consideraciones:

1. La instalación de las infraestructuras de gran porte mencionadas son una amenaza pero también una oportunidad de desarrollo, no sólo para el país sino también para la zona. Su eficacia estará en primer lugar ligada a las conexiones que se establezcan entre estas infraestructuras a crear y la red de rutas nacionales ya existente.

Pero la nueva conexión no deberá solamente tener la capacidad de sostener el tránsito de gran intensidad que los nuevos emprendimientos generan, sino también deberá conectarse con la red vial local, existente y a crear, de manera de poder influir en el desarrollo de la zona.

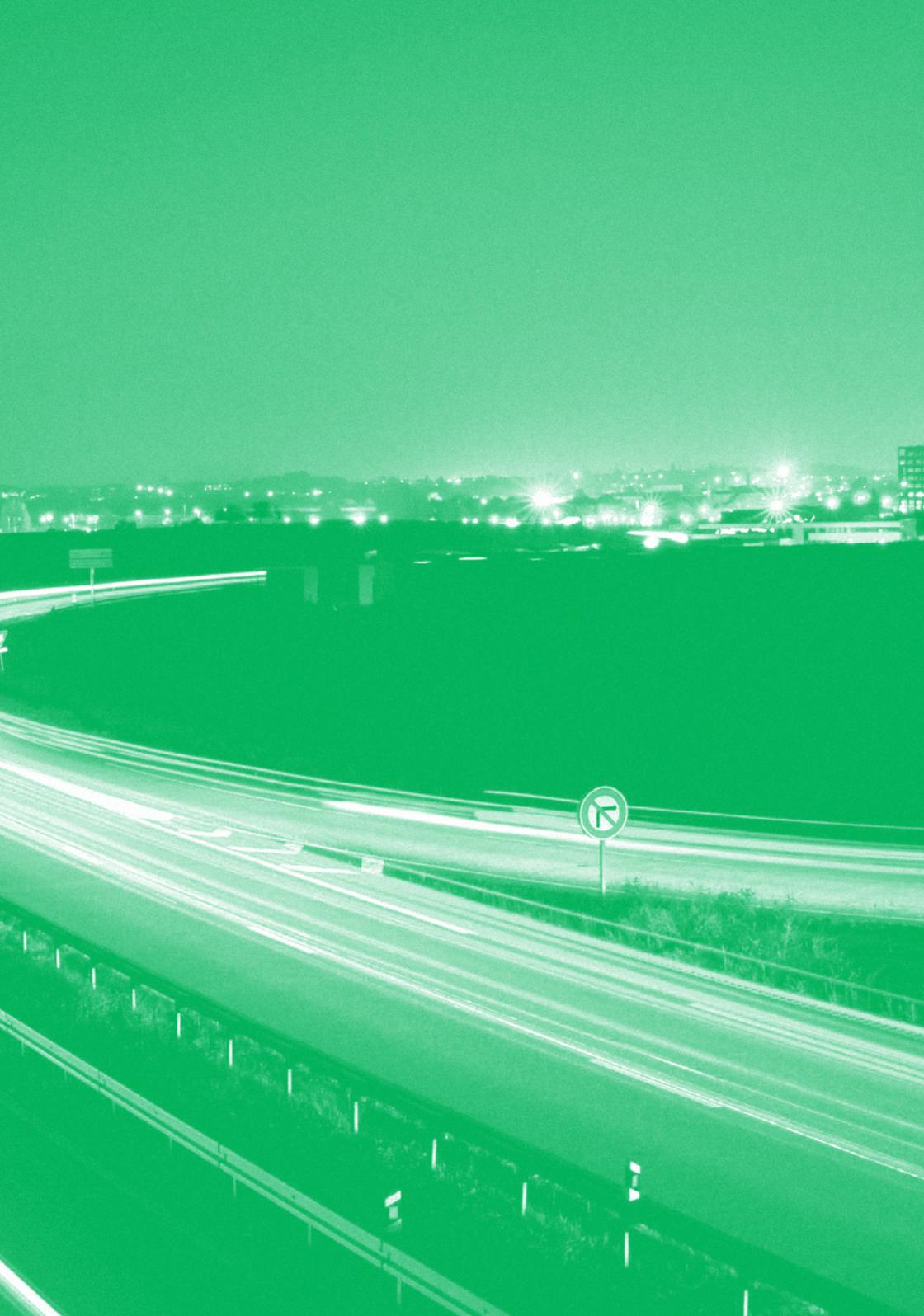
2. Este desarrollo local previsto tendrá como una de sus consecuencias el afincamiento en la zona de nueva población. Este proceso no debe darse por extensión de la mancha urbana existente, cuyo borde deberá definirse.

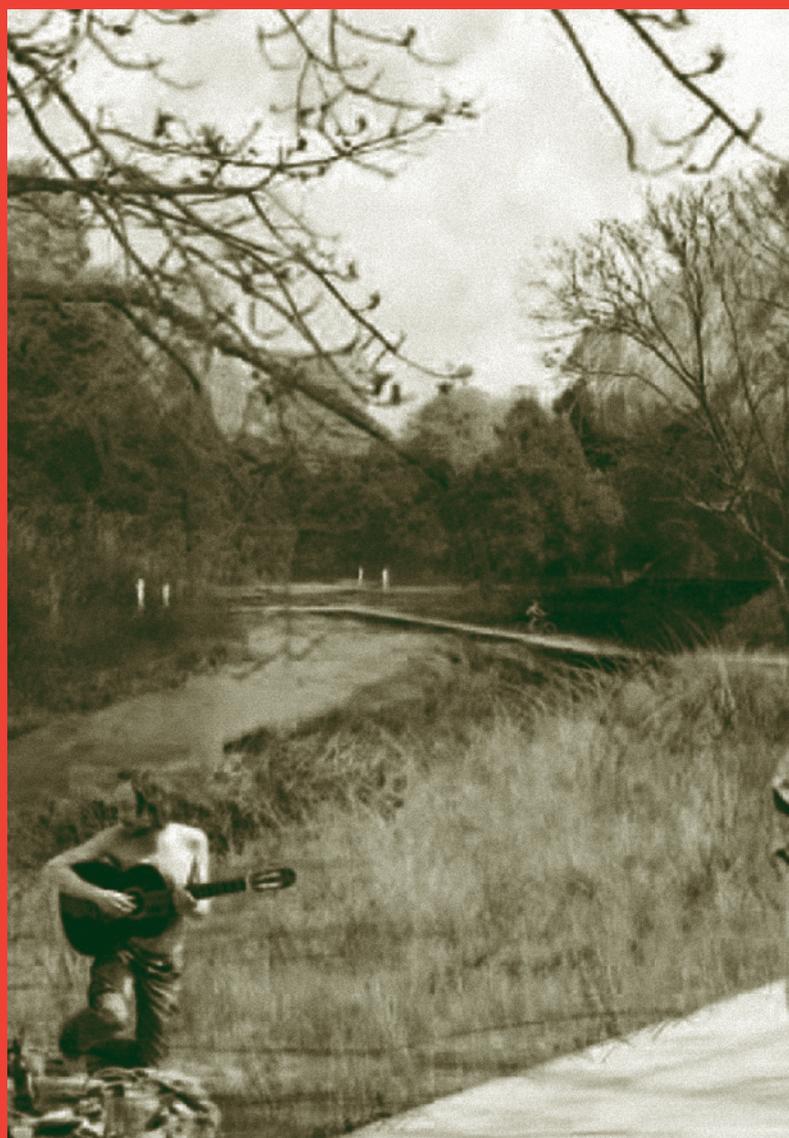
3. La zona logística tiende a crecer y debe poder hacerlo, pero también debe poder convivir con la zona rural existente, de manera que ambas se alimenten, a pesar de sus naturales contradicciones, conformando una nueva pieza del mosaico productivo, más compleja y más organizada.

4. Los espacios de esparcimiento y recreación vinculados a las áreas verdes existentes o de nueva creación deberán formar una red que a la vez separe y una a las piezas del nuevo mosaico territorial. Deberá también, conectarse a una red mayor de espacios verdes a escala de la ciudad en su conjunto.

5. Los vínculos entre las nuevas actuaciones infraestructurales y la ciudad existente se darán a través del desarrollo de las conexiones transversales, las que serán el lugar privilegiado para la instalación de nuevos prototipos de habitación y servicios.

Cada uno de estos objetivos dará lugar a líneas de acción específicas, a diversos prototipos de intervención y a escenarios concretos donde los mismos se apliquen.







Escenarios en transversales

#17

Autopista

plaza urbana

area verde

[H1] vivienda

[H1] vivienda servicios en pb.

[H1] vivienda servicios en pb.

[H3] vivienda

A Parque Agrario

[H1] vivienda servicios en pb.

asiento y luminaria

[H3] vivienda

[H1] vivienda servicios en pb.

area verde

[H2] vivienda

[H2] vivienda

[mp] Parque agrario

Parque urbano





[re] Parque urbano

Camino San Fuentes [tr]

[H1] vivienda servicios en pb.

[H1] vivienda

[H2] vivienda

[H3] vivienda servicios en pb.

area verde

Camino Cibils

[mu] Prototipos de sustitución e infiltración

A Cerro

equipamiento urbano

[mu] Prototipos de sustitución e infiltración

[re] Parque urbano

0 50 100

ALTERNANCIAS

Reconfiguraciones de borde

La falta de relación o más directamente el conflicto y la incompatibilidad entre episodios y usos urbanos e infraestructurales del nuevo escenario al oeste de Montevideo, pueden ser pensados como materia principal de un proyecto que articule convivencias y facilite desarrollos de sectores de intereses diferenciados a la vez que organiza una urbanidad propia basada en la negociación y la diferencia.

No se trata de ordenar o disolver bordes, tradicionalmente considerados traumáticos, entendiendo que negarlos es no abordar una condición existente que tiende a multiplicarse, más bien la estrategia general del proyecto explora la multiplicación y complejización de cambios, bordes y fronteras entre actividades y lógicas de ocupación física, buscando dar consistencia a una posible convivencia negociada que de cabida a la heterogeneidad sin ocultar conflictos.

Esta lectura del sector impulsa un trabajo en lo programático y su estructura física de concurrencia, que permita dar forma a una urbanidad donde barrios residenciales en proceso de consolidación y con enormes carencias, el sector logístico y su gigantescas escalas de intervención y los usos rurales intensivos puedan convivir incorporando lógicas regulatorias y funcionales que los caractericen.









* Logístico-industrial de alto impacto

Presenta hoy un alto grado de consolidación.
Será el menos exigido normativamente.



PAR VIAL

Distribución de los flujos
industriales y urbanos.
Accesos al Cluster Naval y
al Nuevo Puerto.



* Logístico-industrial de mediano impacto

Se plantea una mayor regulación de las actividades a
desarrollarse y unas mayores exigencias normativas.

POLO I+D

actividades de investigación
y desarrollo



* Logístico-industrial "limpio"

Tiempo 2



* Residencial productivo

viviendas unifamiliares producción
suficiente para el autoconsumo



ROTONDA

R1

Separa y une simultáneamente una banda logística de otra rural.



L3

Separa y une simultáneamente zonas logísticas de la misma banda.



Ruta 1

PARQUE "URBANO"

Parque enfocado a los aspectos socio-culturales de la zona



C. Cibils

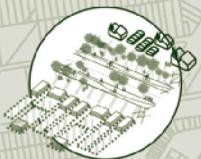


***Logístico-industrial "limpio"**

Se fomentaran emprendimientos de investigación y desarrollo, logística administrativa o de distribución. Se trata de un área que permite el desarrollo de la tecnología del país a través de centros de investigación relacionado con la ciencia.

H1

Separa y une simultáneamente una zona logística de otra habitacional.



San Fuentes



***Residencial productivo**

Banda asociada a las actividades de carácter rural. Con mayores porcentajes de áreas de producción. Viviendas colectivas.



RURALIDAD ACTIVA

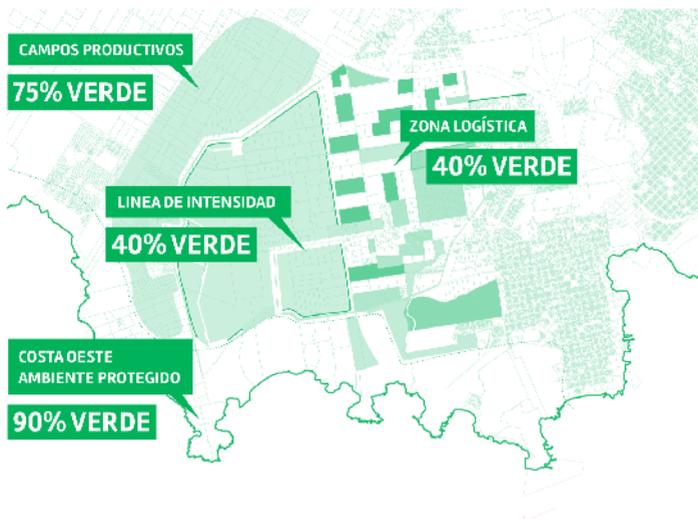
Ensayo para un territorio relacional

El fuerte vínculo entre campo y ciudad en el oeste montevideano permite explorar una nueva concepción de 'lo rural', la cual es entendida como una condición operativa que habilita modelar procesos de reconversión y estrategias para un desarrollo productivo mixto, multifuncional y eficiente.

Ruralidad Activa propone mantener la actividad agraria ecológica y de pequeña escala existente en el área como vía para una reconstrucción de la economía local, acompañada por la articulación con otros programas y un aumento del área residencial.

Una nueva gestión del suelo permite la coexistencia de múltiples actividades que aumentan su densidad manteniendo una huella ecológica discreta y un paisaje cultural asociado con las áreas naturales.

Se define como un modelo de desarrollo abierto, donde las iniciativas individuales construyen el territorio interviniendo con altos grados de libertad y respondiendo a un sistema global. El proyecto propone una nueva realidad pluricentral donde cada región es servida de una red infraestructural de servicios, y las dinámicas de extrapredialismo generan una 'ciudadanía rural' a partir de tejidos asociativos, espacios colectivos y co-gestionados.



Hipótesis de variación temporal:



Tiempo inicial



Aumento de capacidad logística



Compensación, multiplicación del suelo rural productivo.



Centro logístico de acopio, destinado al almacenaje de producción local y global



Cooperativa de producción
Agrupación de Productores que administran colectivamente las instalaciones de producción optimizando la utilización de recursos naturales y energéticos.



Centro de investigación y formación. Centro de gestión e identidad del territorio.



Complejo turístico en zona de gran naturalidad y paisaje
Flora autóctona reservada.



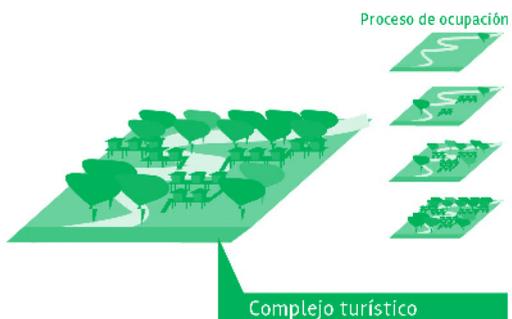
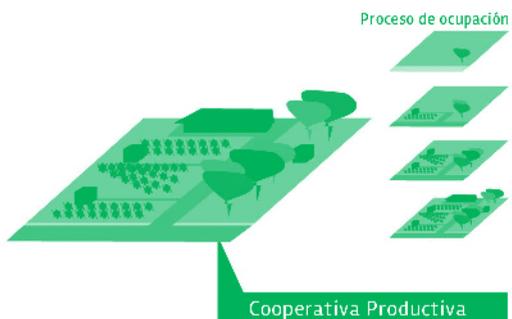
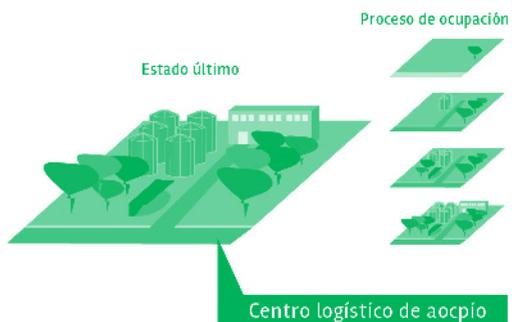
Dispositivo de producción agrícola



Las normativas son modificadas en tiempo real mediante el uso de un software el cual trabaja mantenimiento el equilibrio del modelo global proyectado.



#modeloprogramáticoglobal



AREA DE CAMPING
1.5 ha
Monte forestado con
eucaliptus

Equipamiento
deportivo

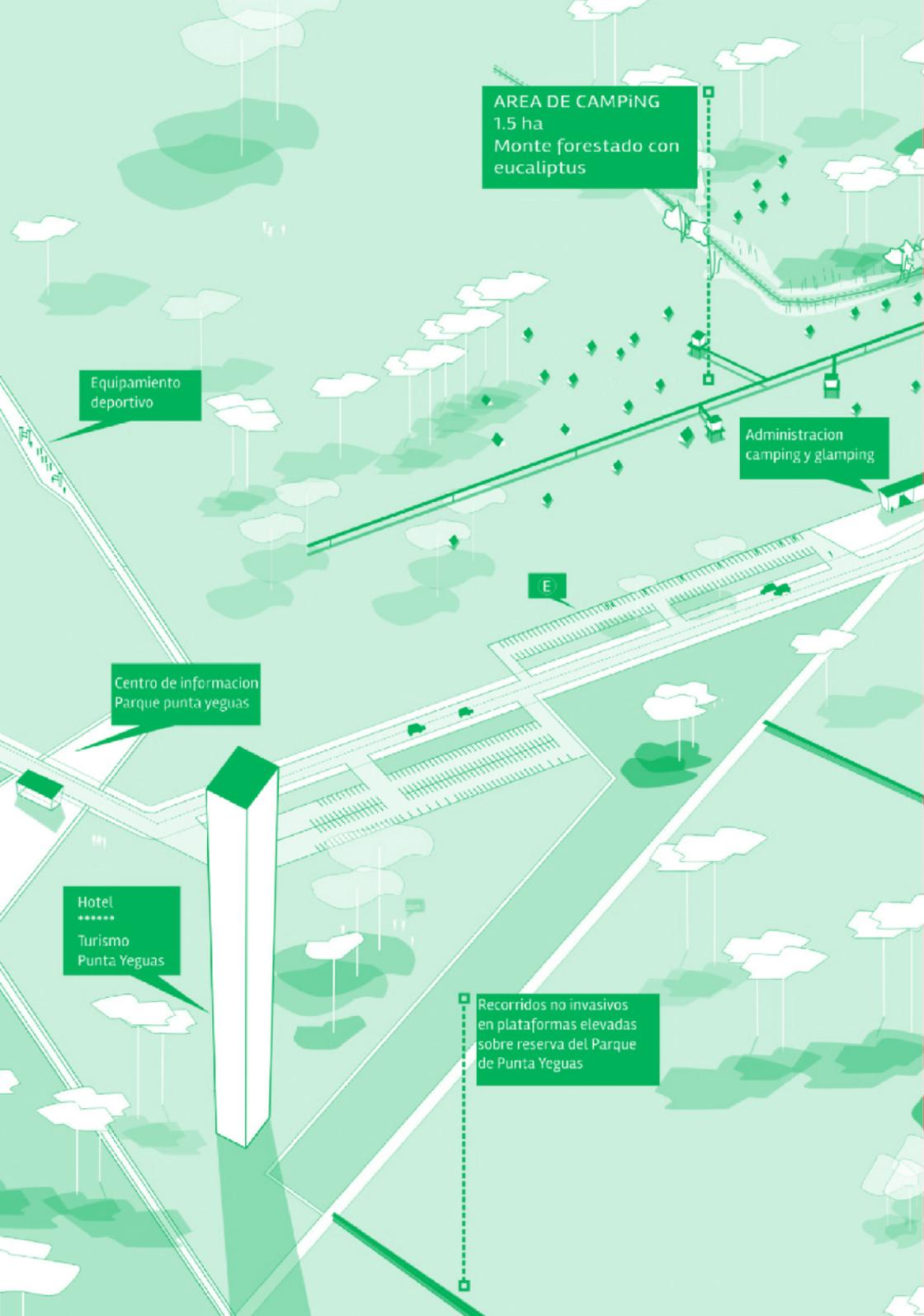
Administracion
camping y glamping

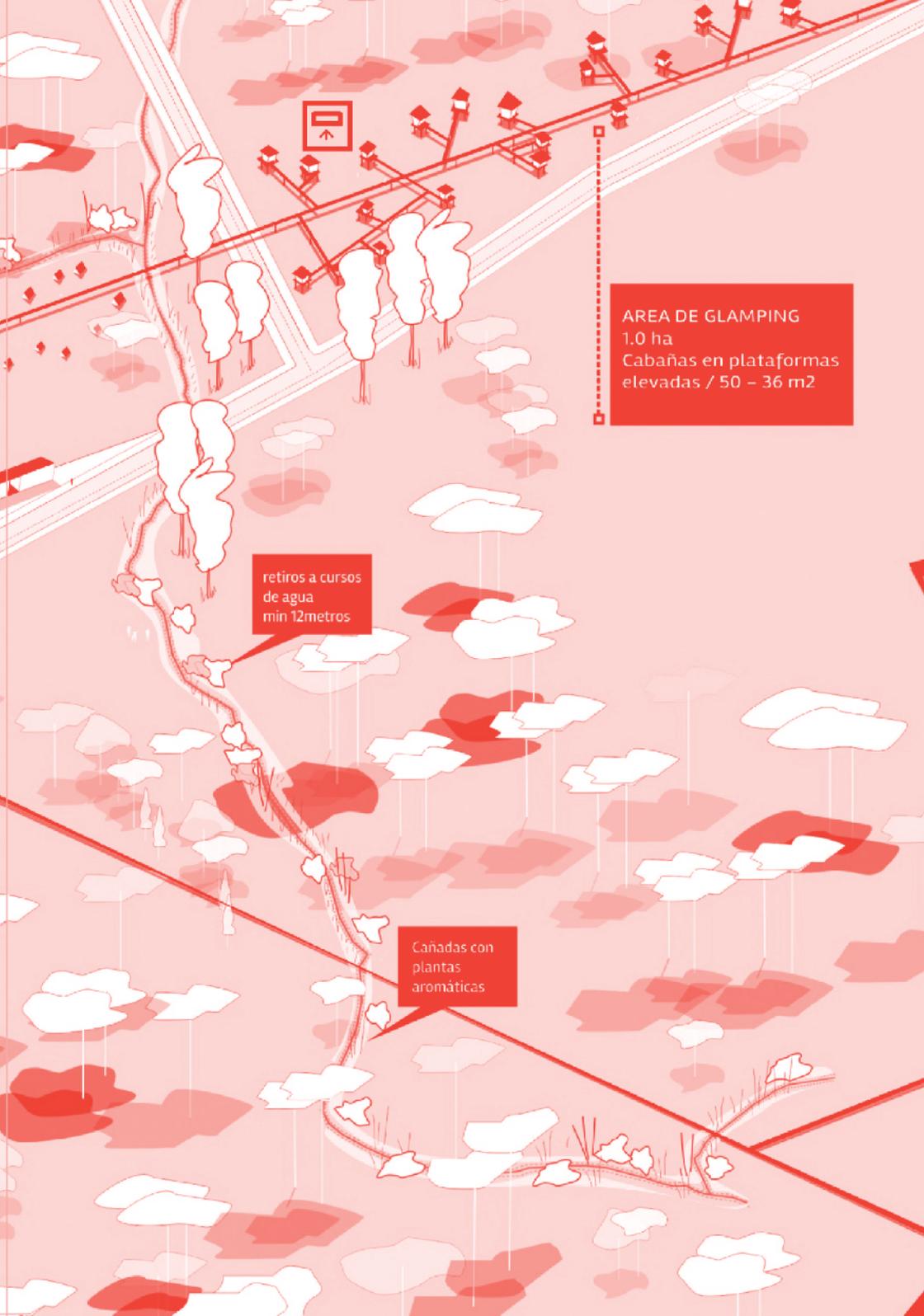
Centro de informacion
Parque punta yeguas

Hotel

Turismo
Punta Yeguas

Recorridos no invasivos
en plataformas elevadas
sobre reserva del Parque
de Punta Yeguas





AREA DE GLAMPING
1.0 ha
Cabañas en plataformas elevadas / 50 – 36 m2

retiros a cursos de agua min 12 metros

Cañadas con plantas aromáticas

西无畏

Intrepidos en el Oeste

La propuesta se resume en la elaboración de lo que llamamos una Mirada (intrépida). Tomar el riesgo, abrir los ojos y mirar lo desconocido, no es seguro ni objetivo pero nos coloca en una consciencia mayor de alguno de los caminos posibles...

Partiendo de la aceptación de estar inmersos en una economía poscapitalista, donde grandes equipamientos industriales, productivos y logísticos hacen su aparición, y conviven con situaciones preexistentes nos preguntamos:

¿Como intensificar el territorio bajo la lógica de lo posurbano?

Reconsiderando la relación tradicional de la arquitectura y el suelo.

A partir de considerar nuevas tecnologías, nuevas técnicas de diseño y una demanda por mejoras en lo medioambiental, intentamos determinar las “condiciones de campo” que como propone Stan Allen,

“...ellas no se definen por esquemas geométricos dominantes sino por conexiones locales intrincadas. La forma importa, pero no tanto las formas de las cosas como las formas entre las cosas. Las regulaciones internas de las partes son decisivas”.

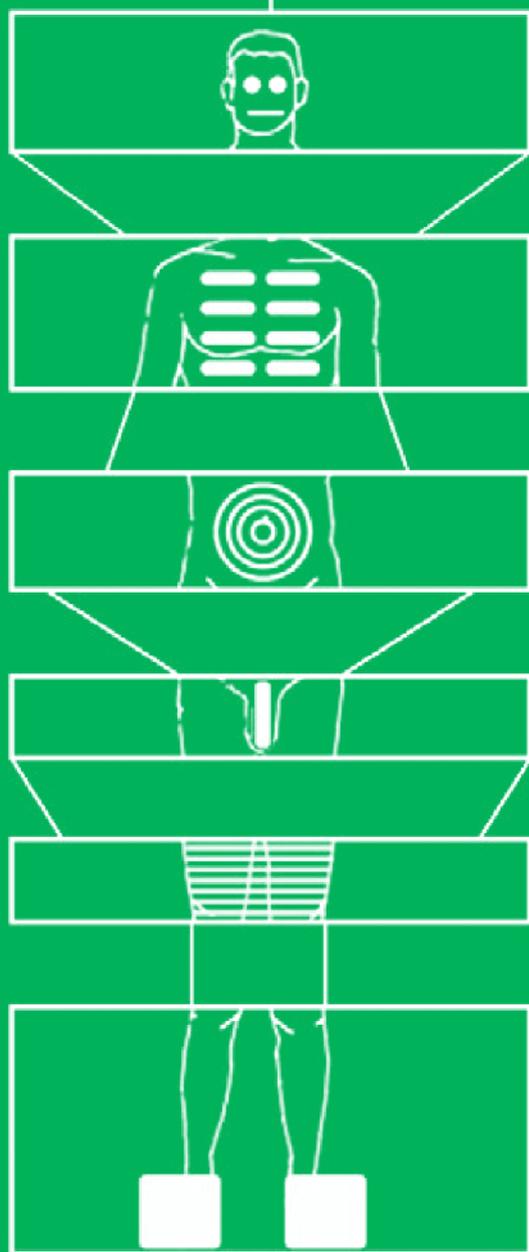
Así pensamos a partir de “Cuerpo” asociando eventos a las partes y al entre partes.

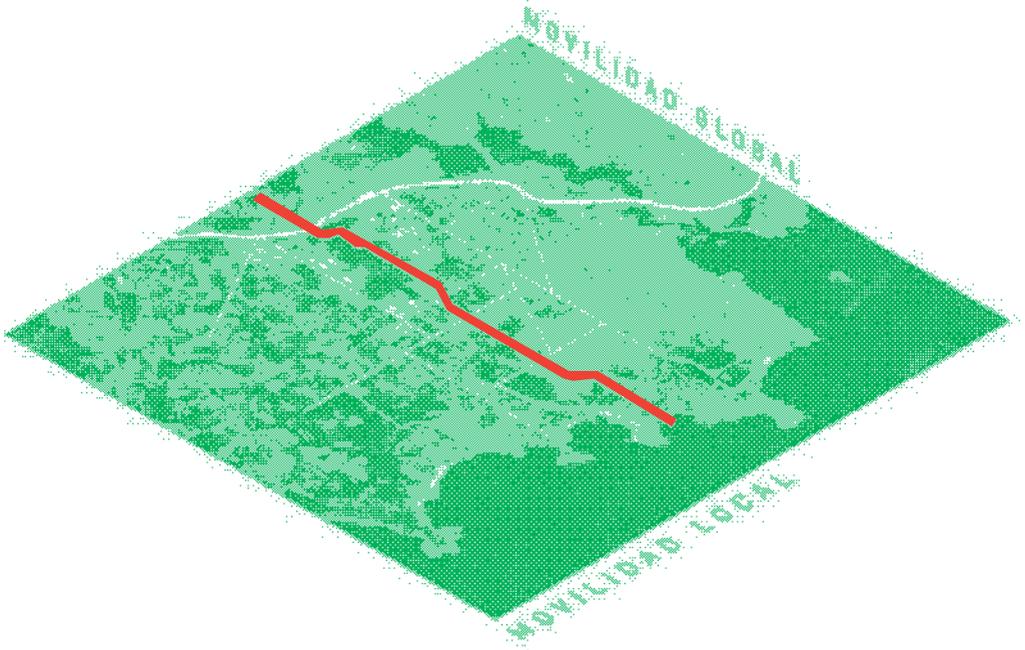
Nuestro “INFRATOR con cuerpo” es un intento de materializar la mirada, un complejo procedimiento que considera las diferentes necesidades, mirando hacia adelante temporalmente, concibiendo posibilidades y realidades: entre la construcción y la forma de producción.

Busca un enlace preciso entre las operaciones de intervención y la totalidad de la forma resultante.

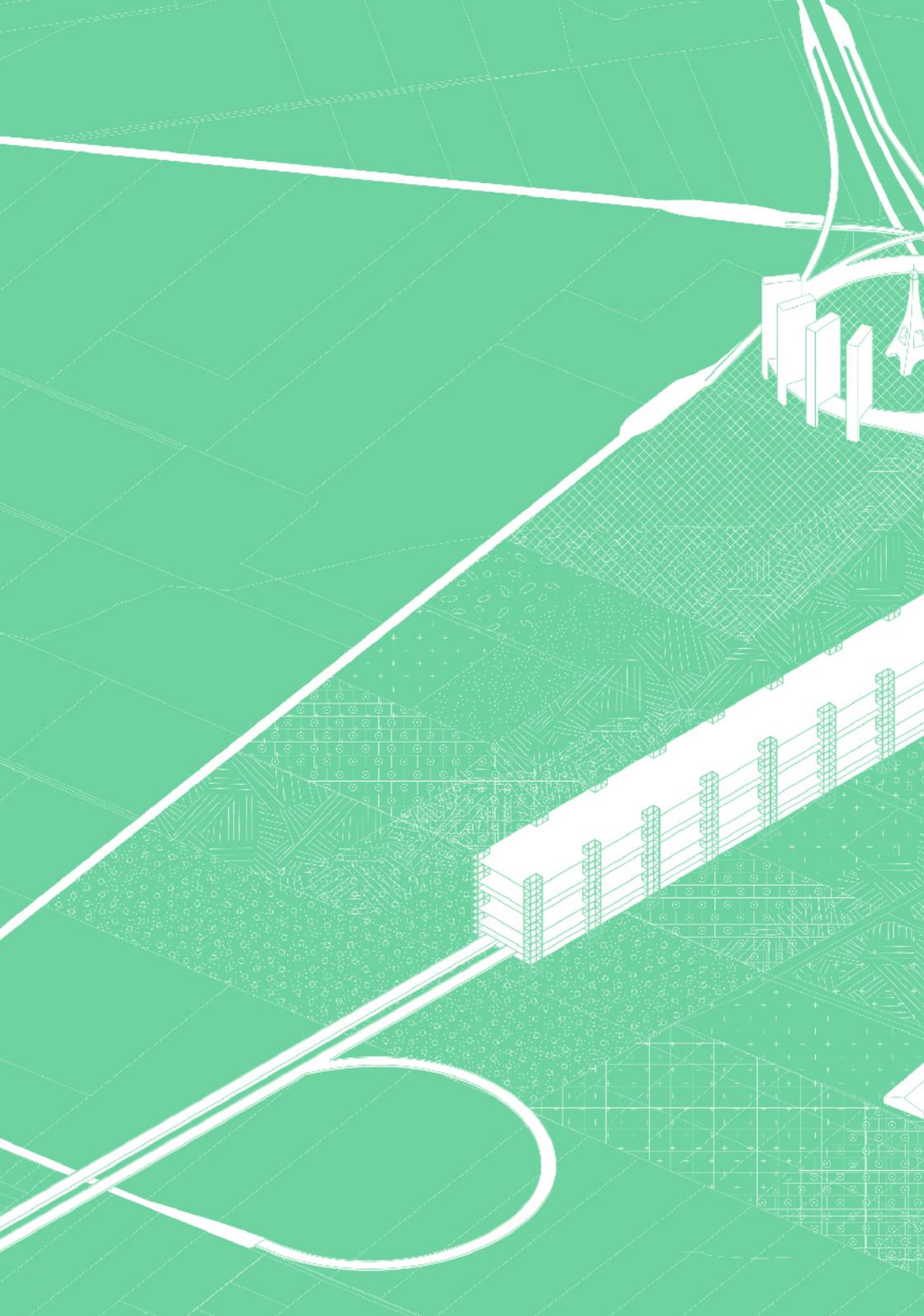
Aparecen las infraestructuras y sus temporalidades, que marcan los puntos de servicio, acceso y estructura.

Genera una imagen de posurbanidad con la que comenzamos a identificarnos.

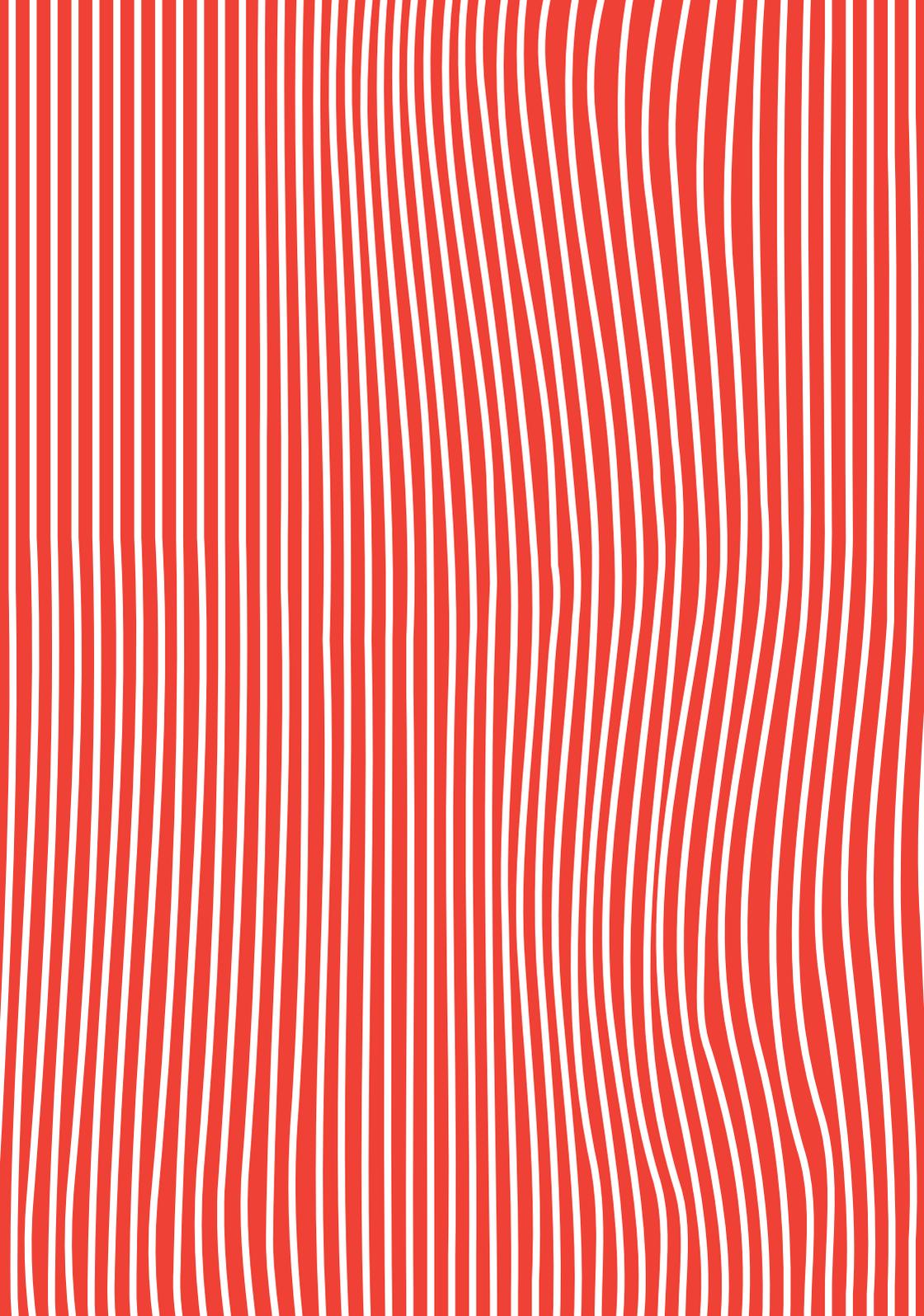














**LA MICRORREGIÓN
NUEVA PALMIRA
CARMELO
CONCHILLAS
PANORAMAS
POSURBANOS:
reestructuraciones
económicas en el
almacén de los sueños**



2014





©2011 W&S10







LA BANDA

Carmelo | Nueva Palmira

La propuesta se articula en el desarrollo de 5 estrategias de actuación específicas

Fortalecer las ciudades existentes, evitando el crecimiento indiscriminado de sus suburbios, y concentrando los posibles crecimientos futuros de población al interior de sus áreas ya urbanizadas. Para ello se proponen operaciones tendientes a definir los bordes del recinto urbano.

Organizar el espacio productivo, compactar y dar soporte a las actividades logísticas industriales y agrarias, instalando polos productivos en las periferias de las ciudades existentes.

Desarrollar el sistema de puertos (Nueva Palmira, Higueritas, Carmelo) adecuándolos a las demandas actuales y posibilitando su desarrollo futuro.

Reformular la estructura vial, proponer un sistema vial eficiente capaz de integrar las vías férreas y las carreteras, coordinándolas con el sistema de puertos.

Garantizar ofertas turísticas de uso público, democratizar el acceso a la costa a través de una cinta vial costera que contiene programas públicos, culturales y de esparcimiento.





PUENTE RUTA NUEVA

PASEO LINEAL

ESTACIONAMIENTO
SECTOR NUEVA PALMIRA

PREEXISTENCIA
PUENTE CASTELLS

ESTACIONAMIENTO
SECTOR CARMELO

PREEXISTENCIA
MOLINO

ANFITEATRO

AMARRAS, COALANAS Y
BUQUES PESQUEROS

PREEXISTENCIA FARO

ARROYO LAS VIBORAS

PESCA

PLANTA ESC 1.4000



PARQUE Y RESERVA NATURAL CAMACHO

The map illustrates the layout of Camacho National Park and Reserve. A prominent road network is shown in the upper portion, featuring a central circular junction. The park area is divided into several zones, each represented by a unique hatching pattern: diagonal lines for the Camacho Park and Reserve, a dotted pattern for moat services, a grid pattern for yachts and sailboats, and a cross-hatch pattern for water motors. A winding path or road is labeled 'CAMINERIA'. A large, irregularly shaped area in the bottom right corner is shaded with diagonal lines, possibly representing a forested or undeveloped area.

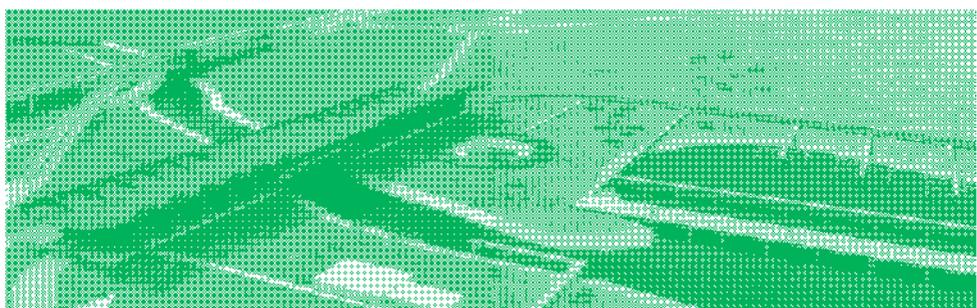
SERVICIOS
DE AMARRE

CAMINERIA

MOTOS DE AGUA

YATES Y VELEROS





NUEVAS ESCENAS RURALES

Escenarios de transformación

En un área destacada por una fuerte actividad agraria de pequeña escala, las tensiones hacia actividades con tendencias monopólicas han generado importantes dinámicas de desruralización. La propuesta asume esta situación, construyendo una mirada local que se articula con lógicas globales.

El proyecto plantea una nueva ruralidad para el siglo XXI incentivando la permanencia de pequeños productores, promoviendo el posterior aumento de población a través de alternativas habitacionales, oportunidades laborales y de acceso al suelo y actividades de enseñanza asociadas al desarrollo rural.

Las Nuevas Escenas Rurales se estructuran a partir de tres bandas que recorren el territorio, cada una de ellas con una impronta específica, una serie de actividades concretas, una escala, paisaje y un rol particular en la creación de la nueva dinámica rural. Las bandas concentran la energía de las acciones con una lógica transformadora que busca activar el territorio inmediato. Se plantean como acciones abiertas, infraestructuras que sirven de soporte para un desarrollo futuro y nuevos tipos de espacios colectivos productivos, zonas de ocio y esparcimiento que desarrollan otra dimensión: lo público-rural.







de vias vehiculares

Parque agrario industrial

Carga y descarga

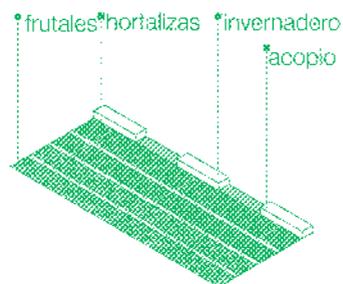
Corredor vial HEAVY
 $V_{\max} = 110 \text{ km/h}$

Ecoheavy 04
400 personas

Retorno

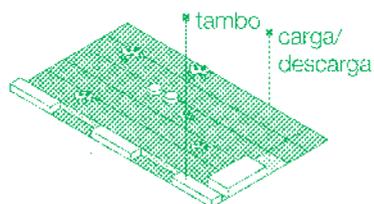
Intercambiador

1. Asociaciones "independientes"

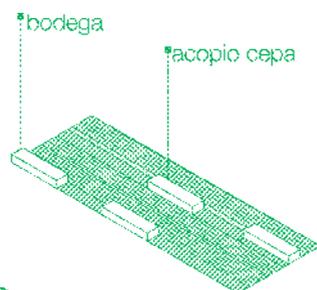


A- Producción Agrícola

•acopio anim.



B- Producción Lechera

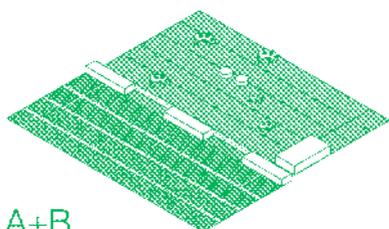


C- Producción vitivinícola

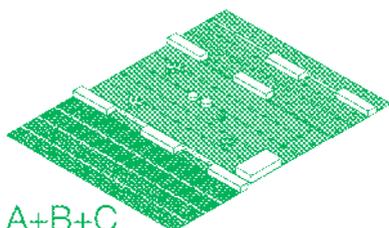


D- Cría de animales (gallinas, cerdos)

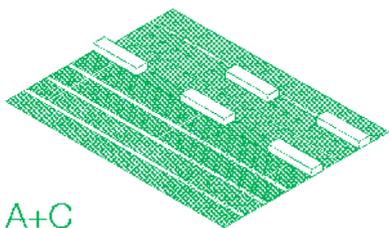
2. Posibles Asociaciones



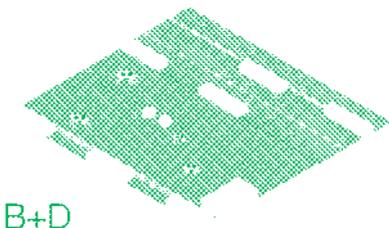
A+B



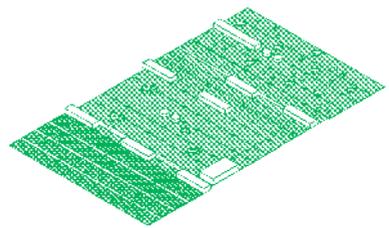
A+B+C



A+C



B+D



A+B+C+D

0.0 RÍO SIN ORILLAS

El agua como prioridad, gestión en términos de Cuenca

Km. 0, así se denomina al punto virtual donde nace el Río de la Plata. Es quien le da fuerte identidad a esta zona.

“Era mi lugar.

*Una correspondencia entre lo interno y lo externo
que ningún otro lugar en el mundo podía darme.”*

Juan José Saer

El procedimiento fue el siguiente:

Desde el agua ensayamos nuestra primera aproximación, la llamamos: “estirar la costa”. Esta ilusión nos obligó a la primera construcción del relato, como un recorrido desde el agua, descubriendo un paisaje dual: el gran puerto agro-industrial y los arroyos con sus cuencas.

Jerarquizamos, cruzamos la información y la experiencia, reconociendo y proyectando nuevos sistemas, mallas y redes. El relato, condujo así al proyecto de un nuevo orden, las 3 cuencas como caminos de acción.

3 Cuencas

El corredor logístico de Nueva Palmira | Paseo de los silos

Desarrollado a lo largo de la ruta 12, busca equilibrar movilidad y producción. La necesidad del crecimiento portuario y su posible descentralización es el principal lineamiento del proyecto; utilizando los centros de acopio existentes, como generadores de paisaje.

El arroyo de las Víboras, movimientos por agua

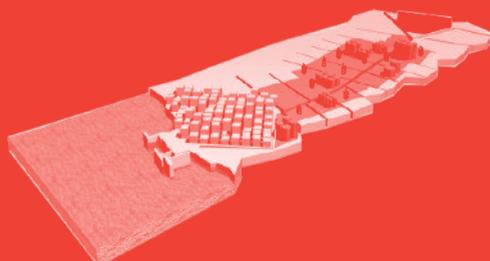
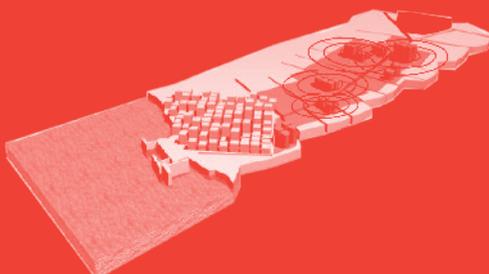
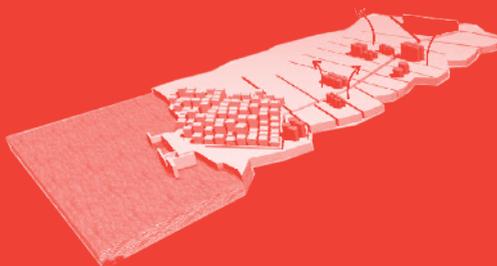
En las cercanías del Arroyo de las Víboras, los suelos con potencial de inundación generan un área de producción agrícola con nuevas lógicas de funcionamiento: canales de riego, promoción de vivienda rural, acumulación de aguas y la posibilidad de tratarlas son las claves proyectuales en el sector.

El arroyo de las Vacas, arroyos recreativos

El vínculo del ciudadano con el entorno acuático es muy estrecho, tanto con el río como con los arroyos. Se generan actividades recreativas a lo largo de los arroyos.

Y las conexiones entre Cuencas:

El sistema de irrigación espacial, conecta las discontinuidades, trabaja la simultaneidad y articula las estructuras, en forma de red, utilizando el paisaje como sistema operativo. Las condiciones de campo y la logística.









INFRAESTRUCTURAS PROFANAS - LA LÍNEA

Tendidos Materiales en el Territorio Posurbano

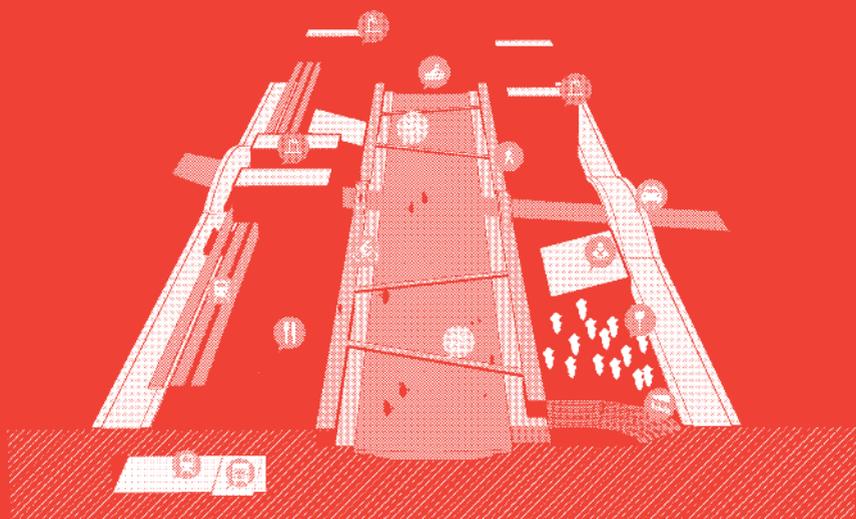
¿Qué pasaría si las periferias crecieran infinitamente ?

¿Cómo conducir ese crecimiento planteando nuevas relaciones entre las geografías de trabajo y la forma urbana ?

El trabajo ensaya estas interrogantes a través de una nueva ciudad en clave infraestructural que dé respuesta al problema social consecuencia entre otras de los crecimientos desmedidos de la industria agrícola-portuaria. Una ciudad tan utópica como posible, un conductor lineal en intensa relación ciudad - campo en toda su extensión longitudinal.

La ciudad lineal proyectada en etapas recíprocas sociedad - ciudad se presenta con una clara impronta formal que permite mantener sus perímetros como áreas en cautela esperando posibles crecimientos agrícolas, desarrollos industriales o explosiones demográficas. Pretende descomprimir los nodos Carmelo - Nueva Palmira, ahora vértices. La movilidad, la industria, el alojamiento, los policentros administrativos y el ocio deportivo cultural se autoregularán en su tendido.

El camino a la posurbanidad implica el abandono de los parámetros individuales hacia los colectivos.



11

10

9

8

7

6

5

4

3

2

1

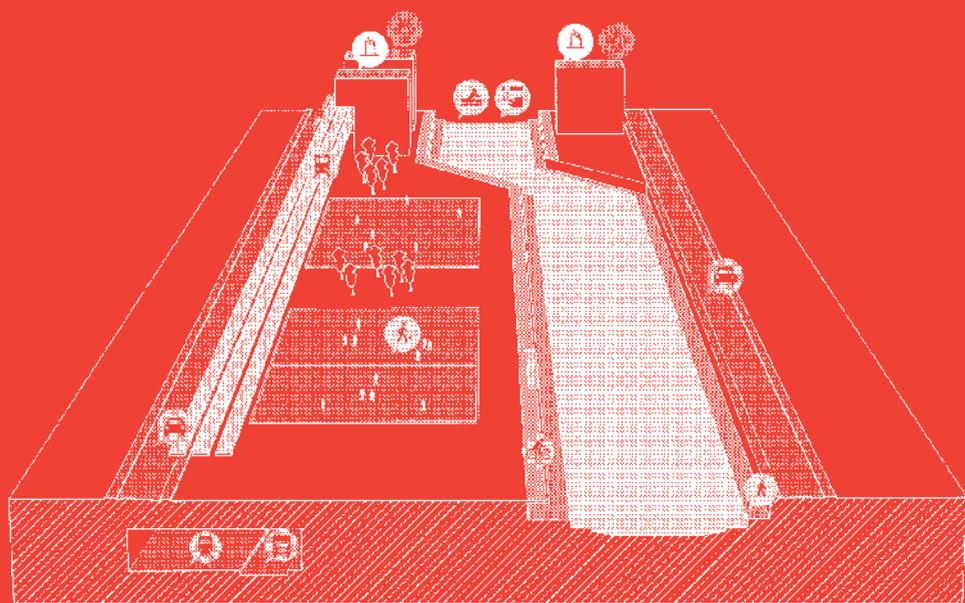
A

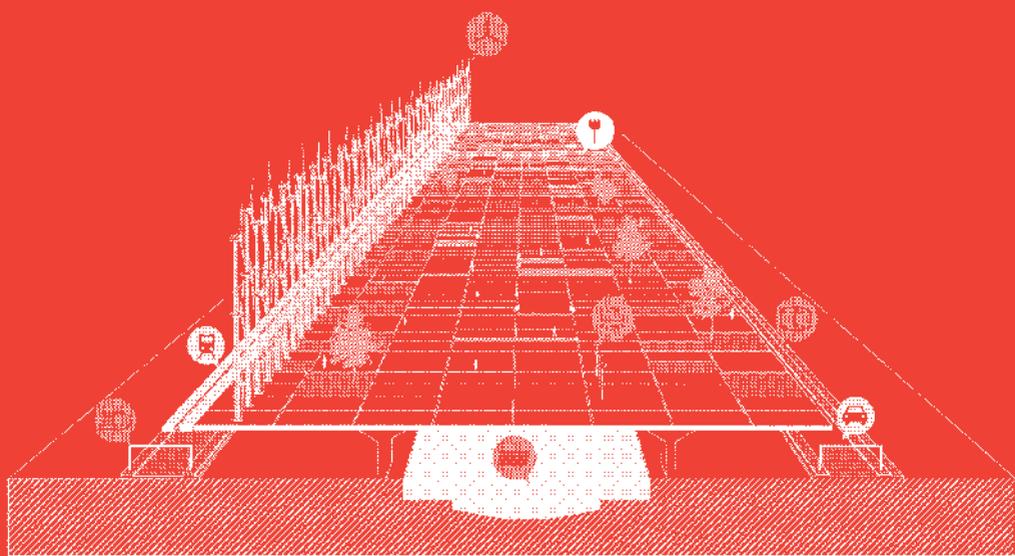
B

C

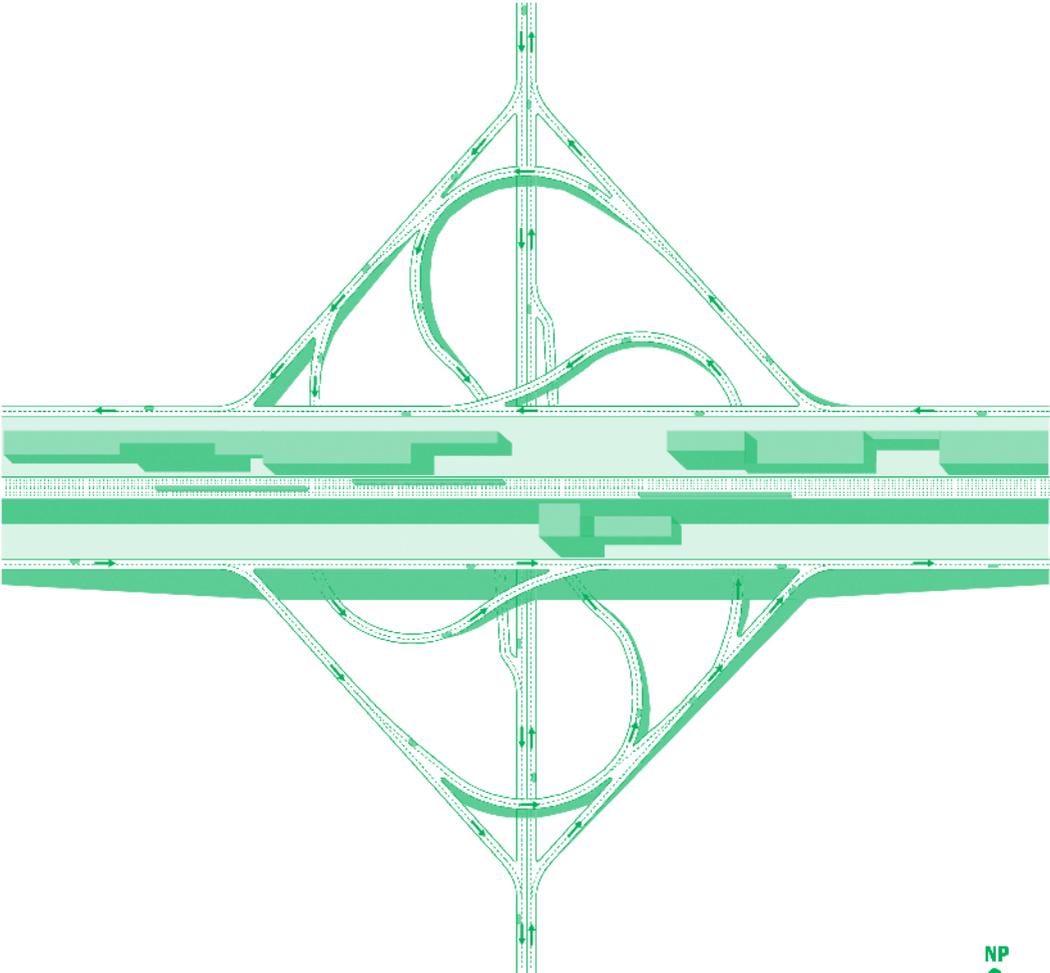
D

E









HINTERLAND

Coexistencia sinérgica de multiplicidad de usos y acciones en el territorio

Hinterland proviene del idioma alemán, significa literalmente “Tierra Posterior” (a una ciudad, a un puerto).

Conceptualizado como “espacio de crecimiento” donde suceden las transformaciones (altísima alteridad, coexistencia sinérgica y redefiniciones temporales)

Abordamos Ideológicamente la no segregación territorial, la multiplicidad programática y la democratización de territorios no accesibles.

Incorporamos el tren de carga (estableciendo un doble par).

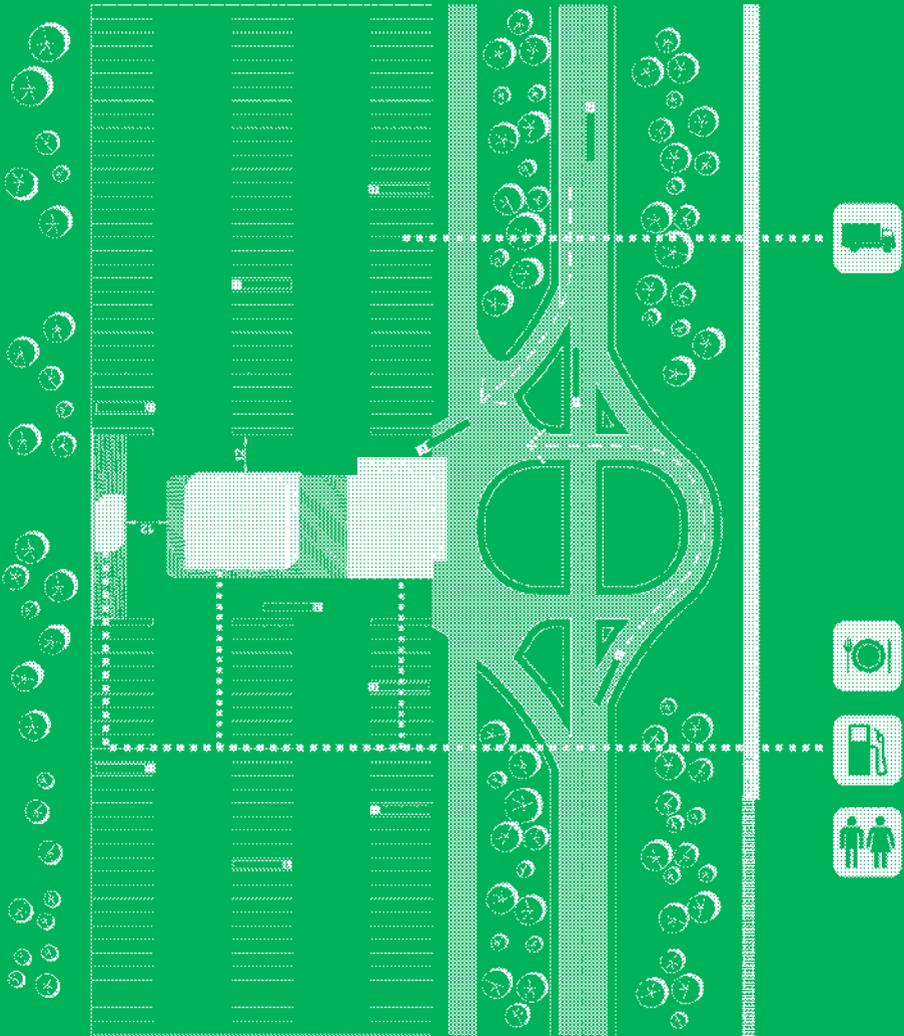
Definimos nuevas categorías de usos del suelo que ordenan y regulan el territorio, atendiendo transformaciones del agro, emprendimiento turístico y desarrollos logísticos - portuario.

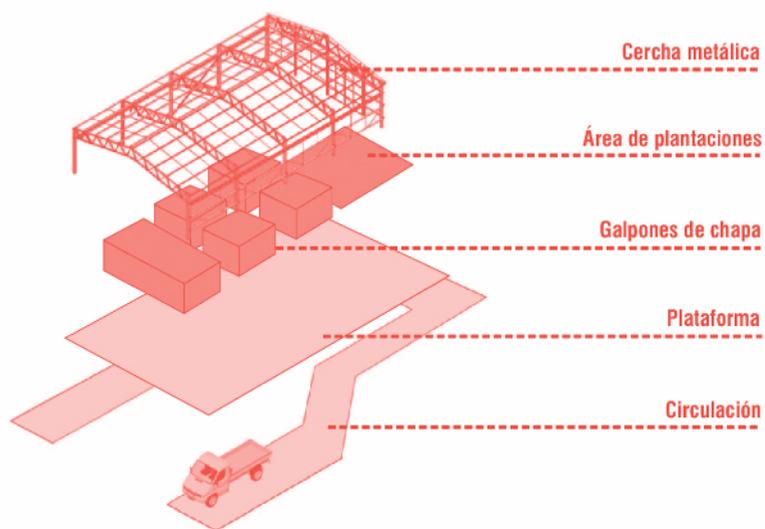
Desarrollamos dos instrumentos de actuación que pautan las intervenciones:

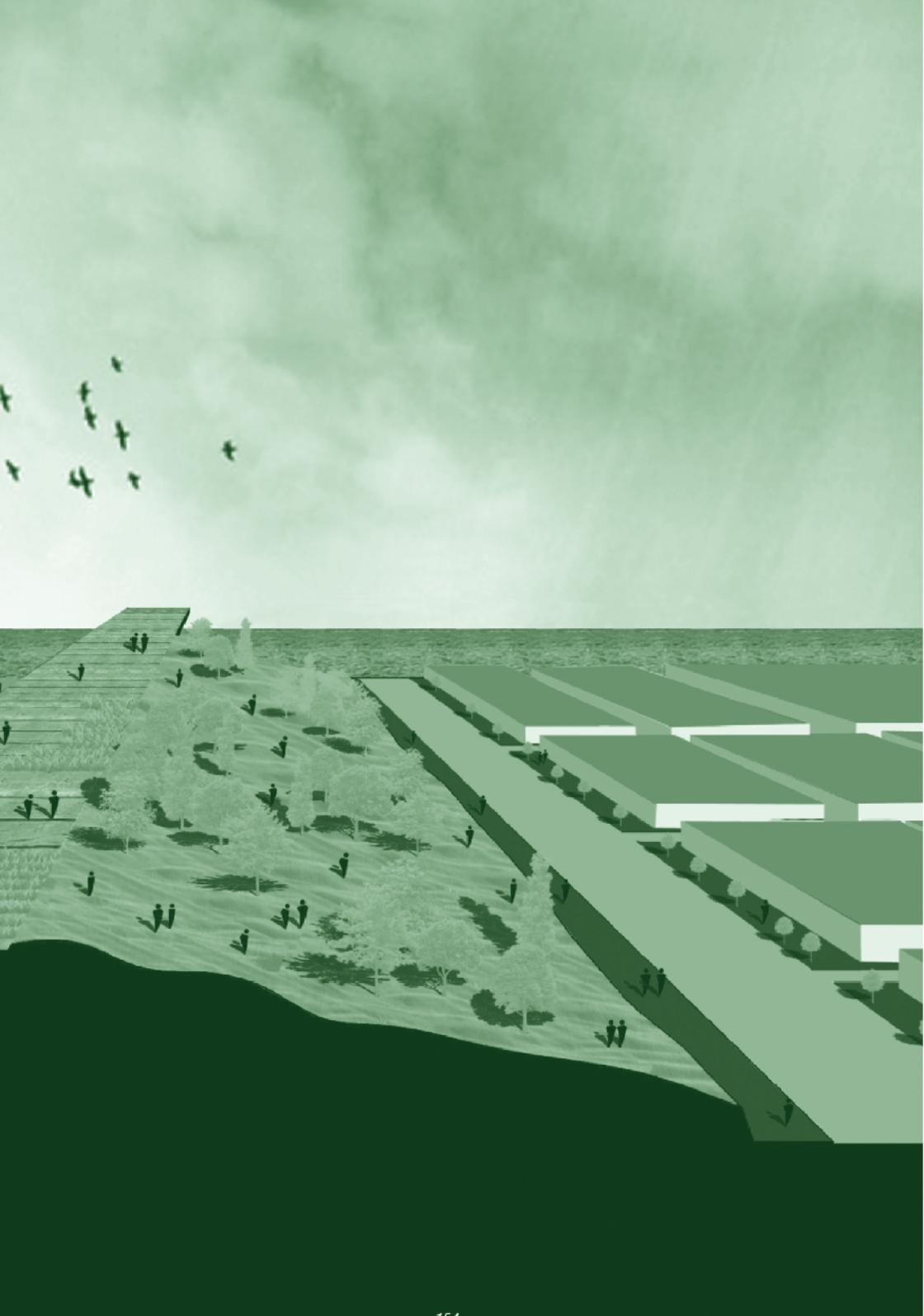
Perlas: Son acciones específicas que se descuelgan de la red infraestructural propuesta. Con cierto grado de rigidez, buscan potenciar los intercambios, los flujos y las comunicaciones.

Buffer: Son proyectos condensadores y diferenciadores. Áreas de amortiguación, de protección y de integración de los usos del suelo. Potencia sinergias de usos y amortigua conflictos. De carácter más flexible nos dan alternativas de configuración territorial.



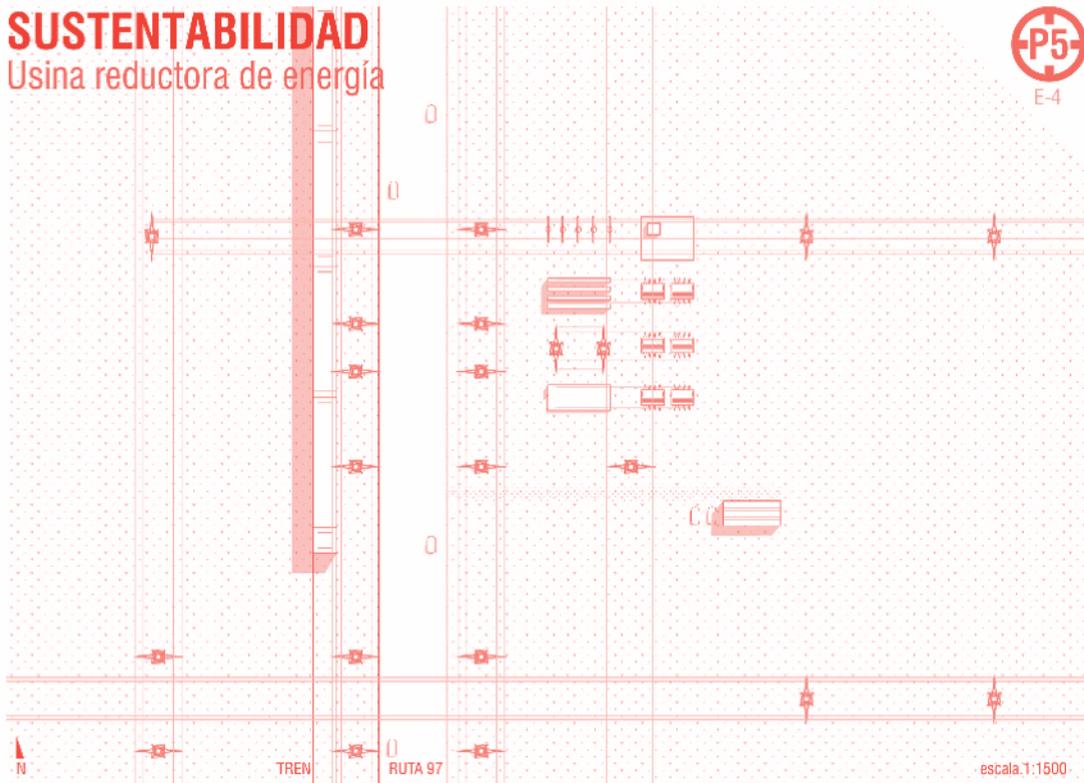






SUSTENTABILIDAD

Usina reductora de energía



USINA REDUCTORA

Kv: 500/345 a 120/69

Área: 2500 m²

S. nivel mar: 70m



TREN

RUTA 97

TESELACIONES TERRITORIALES

Red de infraestructuras y afincamientos productivos

Teselaciones Territoriales explora el posurbano como alternativa utópica, mediante una red de asociatividad de la pequeña producción. Conforma un sistema que complementa y hace funcionar colaborativamente las localidades existentes y algunas a incorporar.

Esta red se organiza como un patrón de figuras sobre el territorio que cubre los huecos y distribuye topológicamente las actividades. Estas implantaciones [Polos de Desarrollo] incorporan residencia, producción, industria y servicios persiguiendo los óptimos de movilidad, trabajo, acceso a servicios y equipamiento igualitario.

El sistema se conforma a partir de la movilidad productiva, mediante una jerarquización de la vialidad, y la generación de una red de canales para traslado de mercancías. Adicionalmente los Polos impulsan una transformación secundaria de la producción, que permita incorporar valor a los productos que se extraen.

Estas transformaciones fortalecen el afincamiento de población en ámbitos semirurales con condiciones de vida netamente urbanas, oponiéndose al gradual y constante vaciamiento del medio rural.

El sector es tomado como un ensayo o un laboratorio de una idea política del desarrollo, como alternativa radical a la liberalidad con que las actividades se implantan en la actualidad.





Este tipo de zonas se crean para mejorar la calidad de vida de los habitantes y fomentar el uso activo del espacio público.

La BICI-WALK es una zona de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones.

ASTILLERO. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

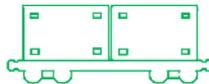
PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.

PLAZA PÚBLICA. Espacio de uso mixto que permite el uso de bicicletas y peatrones. Su propósito es mejorar el acceso a los servicios de transporte público y fomentar el uso activo del espacio público.



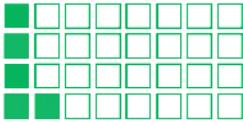
Camión



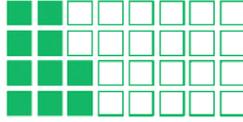
Vagón



Barcaza



25 ton.



50 ton.



1500 ton.



25 km/litro/ton.



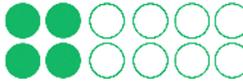
86 km/litro/ton.



219 km/litro/ton.



0.536 CO₂/ton/ 1000 km

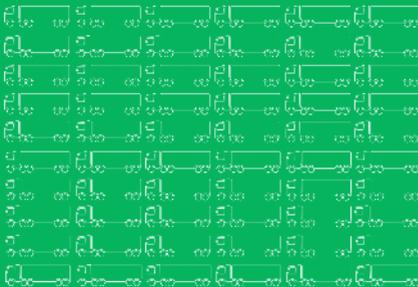


0.180 CO₂/ ton/ 1000 km

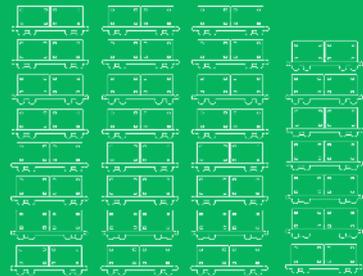


0.056 CO₂/ton/ 1000 km

60 camiones



30 bagones





Esta publicación fue realizada con fondos obtenidos mediante el llamado a Proyectos de Extensión 2013.

El curso de Anteproyecto IV de Taller Perdomo ha trabajado para el desarrollo de las propuestas aquí presentadas, en relación con los siguientes actores e instituciones, los cuales no necesariamente comparten los contenidos de esta publicación:

RIO [Red Intersocial Oeste]

EGPPY [Espacio de Gestión Parque Público Punta Yeguas]

ECO [Encuentro Costero Oeste]

Unidad de Planificación de la Intendencia de Montevideo

Polo Naval

Puerto Puntas de Sayago

Gas Sayago

Vida Silvestre

IPRU [Instituto de Promoción Económico y Social del Uruguay]

CCZ 17

Municipio A

APEX

PTI

Instituto Plan Agropecuario

Copagran [Cooperativa Agraria Nacional]

Puerto de Nueva Palmira [ANP]

Cargill

Agradecemos especialmente a todos los involucrados que han prestado voluntariamente su tiempo para aportar sus visiones y preocupaciones sobre los lugares y temas abarcados.

Los documentos completos de las propuestas pueden ser descargados en:

<http://www.tap.com.uy/Ante4/Posurbano.html>



farq | uy

TAP

Taller Angela Perdomo

ISBN 978-9974-99-716-5

