


# PAISAJES INTERSECCIONALES

Aportes al diseño del paisaje urbano de Maldonado  
desde la perspectiva de género



Universidad de la República  
Centro Universitario Regional del Este  
Licenciatura en Diseño de Paisaje  
Taller Colectivo Paisaje

Proyecto Final de Paisaje  
<<Paisajes Interseccionales: Aportes al diseño del paisaje urbano  
de Maldonado desde la perspectiva de género>>

Flor Pavlovsky Thor

Docentes  
Ing. Agr. Alejandra Calvete  
Arq. Gonzalo Balarini  
Lic. Leonardo Moreira

taller  
**COLECTIVO**  
diseño  
del **PAISAJE**

DISEÑO DE  
**PaiSaJe**  
LICENCIATURA



CURE  
Centro Universitario  
Regional del Este



UNIVERSIDAD  
DE LA REPUBLICA  
URUGUAY

# Agradecimientos

A mi familia y amigos, por su constante apoyo y cariño.

Al equipo docente del Taller Colectivo de Paisaje.

A Gabriel Dileone, por inspirarme a observar la poesía de las ciudades.





# Tabla de Contenidos

Resumen	pág. 07
Introducción	pág. 09
Objetivos conceptuales y proyectuales	pág. 11
_Marco teórico	
Paisaje, género e interseccionalidad	pág. 15
Ciudad y Espacio público	pág. 17
Cuerpo, accesibilidad y seguridad	pág. 19
Aportes del urbanismo feminista	pág. 23
_Análisis vínculo territorial	
Maldonado, contexto y área de estudio	pág. 29
Marchas exploratorias individuales	pág. 30
Cartografía de vínculos territoriales	pág. 48
Resultados	pág. 49
_Aportes al diseño urbano desde la perspectiva de género	
Metodología	pág. 53
Situaciones urbanas	pág. 54
Batería de acciones	pág. 69
Aplicacionesn "in situ"	pág. 83
Desarrollo situación urbana 1-4	pág. 92
Consideraciones finales	pág. 109
_Bibliografía	pág. 111



# Resumen

El presente trabajo es el resultado de un proceso de reflexión acerca del diseño del paisaje urbano, desde una perspectiva de género interseccional. Realizado en el ámbito académico del curso Proyecto Final de Paisaje del Taller Colectivo de Paisaje de la Licenciatura en Diseño de Paisaje (CURE-Udelar).

Se centra en situaciones urbanas de la ciudad de Maldonado, Uruguay; abordando un análisis desde la perspectiva de género, y realizando aportes a la transformación del paisaje urbano que siguen lineamientos dentro de este tópico, aplicando una mirada crítica y propositiva en torno al habitar cotidiano del espacio público.

Palabras clave:

Paisaje urbano – Perspectiva de género – Ciudad – Espacio público



# Introducción

La idea de realizar aportes al diseño del paisaje urbano de Maldonado desde la perspectiva de género, surge de la inquietud de **habitar la ciudad desde la incomodidad**, interpellando aspectos de su planificación y diseño.

La perspectiva de género interseccional plantea una forma de mirar el paisaje urbano en su totalidad, y descifrar a que responden ciertas decisiones urbanas, para presentar alternativas que fomenten un habitar urbano para todas las personas.

El primer territorio que habitamos es el cuerpo propio, luego la conciencia del espacio se va expandiendo desde la casa, la cuadra, el barrio, el resto de la ciudad y así sucesivamente mientras crecemos. Este entorno modifica, de manera incosciente, la percepción del mundo, y naturaliza formas de comportamiento complejas que entran en interrelación con diferentes dimensiones: culturales, económicas, religiosas, políticas, etc. Si diseñamos y planificamos las ciudades de manera integradora contemplando las necesidades de los habitantes, entonces podríamos lograr cambios verdaderos. Merecemos ciudades que no nos excluyan, que fomenten el respeto y la libertad de ser. **Necesitamos ciudades donde el espacio público se adapte a nosotres y no al revés.**

El proyecto explora soluciones a diferentes problemáticas urbanas identificadas a partir de experiencias individuales, planteando aportes de transformación al actual modelo de planificación. Se desarrolla espacialmente en **la calle** como espacio público soporte en el que ocurren múltiples y complejas interacciones humanas, abarcando no sólo la infraestructura que lo conforma sino también la dimensión de lo vivo, lo que está en movimiento, el contenido, las personas, **el habitar**.



# Objetivos

## **CONCEPTUALES**

Analizar el vínculo de las personas con la ciudad de Maldonado, desde la perspectiva de género interseccional.

Comprender cuáles son los elementos urbanos que contribuyen o afectan la autonomía de les usuaries en la ciudad.

Reflexionar sobre las problemáticas del habitar urbano en el contexto de Maldonado, y sus posibles transformaciones hacia un espacio público integrador.

## **PROYECTUALES**

Realizar una cartografía de relaciones basada en experiencias individuales de movilidad urbana.

Identificar problemáticas del habitar urbano en cuanto a la infraestructura existente.

Desarrollar aportes al diseño del paisaje urbano, explorando diferentes transformaciones desde la perspectiva de género interseccional.





# Marco Teórico

***“Cuando tratamos con las ciudades tratamos con la vida  
en toda su complejidad e intensidad...”<sup>1</sup>***

Jane Jacobs

# Paisaje, género e interseccionalidad

“Los paisajes se construyen socialmente en el marco de un juego complejo y cambiante de relaciones de poder, esto es de género, de clase, de etnia... de poder en el sentido más amplio de la palabra. La ‘mirada’ del paisaje es extraordinariamente compleja y en ella interactúan muchas identidades sociales diversas...”<sup>2</sup>

“Entendiendo, pues, el paisaje como una mirada, como una ‘manera de ver’ y de interpretar, es fácil asumir que las miradas acostumbran a no ser gratuitas, sino que son construidas y responden a una ideología que busca transmitir una determinada forma de apropiación del espacio. Las miradas sobre el paisaje –y el mismo paisaje– reflejan una determinada forma de organizar y experimentar el orden visual de los objetos geográficos en el territorio. Así, **el paisaje contribuye a naturalizar y normalizar las relaciones sociales y el orden territorial establecido.** Al crear y recrear los paisajes a través de signos con mensajes ideológicos se forman imágenes y patrones de significados que permiten ejercer el control sobre el comportamiento, dado que las personas asumen estos paisajes ‘manufacturados’ de manera natural y lógica, pasando a incorporarlos a su imaginario y a consumirlos, defendiéndolos y legitimarlos...”<sup>3</sup>

## POSICIONAMIENTO

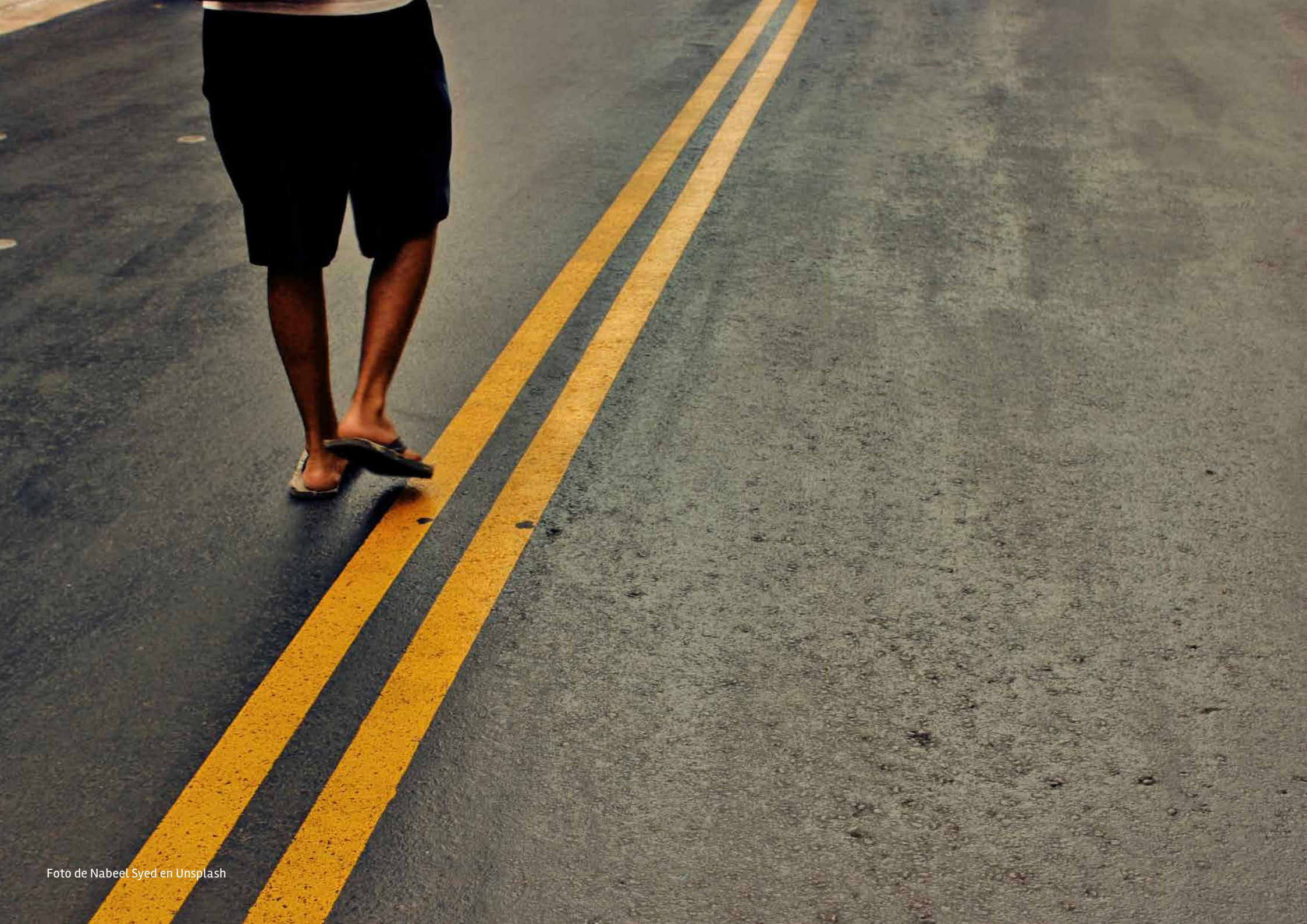
Al mirar la **ciudad** desde la perspectiva de género, se entiende que su **planificación** no contempla la diversidad de personas que la habitan, sino que **responde a roles binarios** asignados tradicionalmente, **dejando afuera otras formas de habitar los espacios urbanos.** Las personas no solo responden a la lógica capitalista de producción y consumo. También existen actividades de ocio, reproducción, militancia, que se adaptan a una infraestructura muchas veces no compatible. La naturalización de comportamientos discriminatorios hacia las mujeres, disidencias de género, personas racializadas o con diversidad funcional o cognitiva, están abaladas, de cierto modo, por la forma de las ciudades. **No hay representatividad, no hay sentido de pertenencia, no hay apropiación.**

Desde esta perspectiva, el estudio de las ciudades implica cuestionar lo asumido como norma, ‘des-generalizar’ la ciudad, poner en el foco las tareas de cuidado como parte del desarrollo de la vida urbana junto con las tareas productivas, y no por debajo de ellas, creando ciudades más diversas, plurales, integradoras, cuidadoras, comunitarias y menos fragmentadas.

## INTERSECCIONALIDAD

La **interseccionalidad** plantea una **mirada amplia y heterogénea** sobre les habitantes, teniendo en cuenta la diversidad de identidades, orígenes, creencias, situaciones socioeconómicas, etc. La perspectiva de género interseccional se aplica para: “...**tener en consideración la diversidad** más allá del sexo e incorporar otras características identitarias que intervienen en las **diferentes maneras en que las personas habitan los espacios...** Por ejemplo, las necesidades de una joven blanca de 18 años de clase media serán diferentes a las de una mujer de 70 años que vive sola en un barrio periférico y tiene problemas de movilidad y distintas también a las de una mujer adulta racializada y lesbiana. Algunas opresiones entre ellas son comunes y compartidas por el hecho de ser mujeres, pero cada una vivirá percepciones y opresiones específicas que tendrán que ver con la edad, la identidad sexual, el origen o la racialización”.<sup>4</sup>

Aplicar la perspectiva de género interseccional al diseño del paisaje urbano, es un paso más, hacia el desarrollo de **espacios públicos de calidad, diversos, inclusivos y apropiables.**





# Ciudad y espacio público

La ciudad puede ser vista como un tejido en constante cambio, los cuales ocurren por múltiples factores, algunos a largo plazo y otros tan instantáneos que parecen imperceptibles. Este tejido compuesto de diferentes capas, configura un paisaje urbano con vida, con movimiento, cambiante debido a decisiones políticas, económicas, sociales. En este sentido, **la ciudad es producto de tensiones históricas** sobre los territorios, un ejemplo muy común en Maldonado es que con cada cambio de gestión, una calle se cierra o se abre dependiendo de quien planifique la movilidad, o se invierte más en infraestructura y menos en programas sociales, entre otras problemáticas del diálogo político partidario. También **la ciudad cambia y se transforma de manera autogestiva**, a través de la red de colectivos barriales, a través del encuentro entre las personas, en una escala mucho más cercana en espacio y tiempo, y dónde se dan estas conexiones, es en el espacio público, en la calle, en el centro comunal del barrio, incluso hasta en lugares privados de uso público donde los límites pierden sentido. Siguiendo a Borja y Muxí (2003), “la ciudad es ante todo un espacio público, un lugar abierto y significativo en el que confluyen todo tipo de flujos”.<sup>5</sup> Y es un fenómeno propio humano que recorre la línea temporal, continuando con Borja y Muxí (2003), “**la historia de la ciudad es la de su espacio público**. Las relaciones entre los habitantes y entre el poder y la ciudadanía se materializan, se expresan en la conformación de las calles, las plazas, los parques, los lugares de encuentro ciudadano, en los monumentos. **La ciudad entendida como sistema**, de redes o de conjunto de elementos – tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente – que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el **ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural**. Es decir que el espacio público es a un tiempo el espacio principal del urbanismo, de la cultura urbana y de la ciudadanía. Es un espacio físico, simbólico y político”.<sup>6</sup>

**Dentro de la ciudad**, fuera del espacio público programado como puede ser una plaza o un parque, **la calle es el soporte que da continuidad** y conforma el tejido urbano junto con los edificios, **es el espacio público por excelencia** en el que se dan las múltiples y complejas interacciones humanas, el movimiento, el lugar de la democracia y el habitar fuera de la vivienda. Siguiendo a Borja y Muxí (2003), “el espacio público tiende fundamentalmente a la mezcla social, hace de su uso un derecho ciudadano de primer orden, así **el espacio público debe garantizar** en términos de **igualdad** la **apropiación** por parte de diferentes colectivos sociales y culturales, de género y de edad. El **derecho** al espacio público es en última instancia el derecho a ejercer como ciudadano que tienen todos los que viven y que quieren vivir en las ciudades”.<sup>7</sup>

La integración de todos los habitantes en el espacio público requiere apropiación, y para la apropiación se necesita que el espacio público sea accesible en su continuidad, como afirman Borja y Muxí (2003), “el derecho a la centralidad accesible y simbólica, a sentirse orgullosos del lugar en el que se vive y a ser reconocidos por los otros, a la visibilidad y a la identidad, además el disponer de equipamientos y espacios públicos cercanos, es una condición de ciudadanía. También es un derecho de ciudadanía el de la movilidad, ya que supone información e intercambio, oportunidades de formación y de ocupación, posibilidades de acceder a las ofertas urbanas y apropiarse de la ciudad como un conjunto de libertades. **Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática**”.<sup>8</sup>

¿Cómo puede el diseño de paisaje urbano, aportar a una mayor integración y democratización del espacio público? Encontraremos algunas claves en la teoría del urbanismo feminista que veremos más adelante. Pero antes, queda por aclarar algunos otros conceptos que se tienen en cuenta para el desarrollo del presente trabajo, como lo son la diversidad de cuerpos, el problema de la movilidad urbana accesible, y la seguridad en el habitar/transitar la calle.







# Cuerpo, accesibilidad y seguridad

“...La idea de **canon** se extiende también a los soportes corporales, como si hubiese un **cuerpo único**, réplica del dibujado por Leonardo, que sirviera a los demás de referencia. Como pervivencia de este valor canónico, algunos lenguajes siguen utilizando unidades corporales para medir distancia: la vara, el pie, la pulgada, el cuerpo.”<sup>9</sup>

Así como no existe un cuerpo único, no debería existir una ciudad diseñada en respuesta a un ‘canon’ corporal único, las situaciones reales de convivencia en el espacio público de Maldonado, plantean la necesidad de transformar los mismos y adaptarlos a los diferentes cuerpos que lo habitan; hablamos de diferencias en capacidades físicas (motoras, sensitivas, cognitivas), diferencias en actividades diarias (cuidados, ocio, producción, consumo), y diferencias en percepciones (seguridad, autonomía, libertad).

Las capacidades de los cuerpos se diferencian también en rangos de edades, las infancias habitan el espacio público en tiempos y de formas diferentes que jóvenes, adultes y personas mayores. ¿Qué necesitan las infancias del espacio público? Para las infancias que generalmente no tienen autonomía al transitar la ciudad, necesitan que el **espacio público** sea un **lugar para el juego y el aprendizaje**, ya que están conociendo el mundo a partir del movimiento por el espacio público, siguiendo a Jacobs (1961): “Los niños de una ciudad necesitan una gran variedad de sitios donde poder jugar y aprender. Entre otras cosas, necesitan la posibilidad de practicar toda clase de deportes, ejercicios y habilidades físicas... No obstante, y al mismo tiempo, necesitan también una base de operaciones en el exterior, no especializada, donde jugar, observar y conformar sus nociones del mundo real”.<sup>10</sup>

Esta reflexión lleva a considerar uno de los puntos principales que plantea el urbanismo feminista y es que los **espacios** sean **adaptables** y **flexibles**, y si pensamos en el espacio público como espacio de experimentación de las infancias necesariamente las respuestas urbanas han de cumplir esos

requisitos, sobre todo en la vereda como parte primordial del espacio público. Siguiendo con Jacobs (1961), “La maravillosa accesibilidad de las aceras es un capital muy importante también para los niños. Los niños están más que nadie a merced de la accesibilidad, con la excepción de los ancianos. Una gran parte de los juegos fuera de casa de los niños, especialmente a partir de la edad en que empiezan a asistir a la escuela y encuentran otras actividades organizadas... tiene lugar en momentos absolutamente no-programados y encajonados entre los otros...”.<sup>11</sup>

¿Qué necesitan las personas mayores en el espacio público? **Accesibilidad continua** para poder desplazarse con bastones, andadores, sillas de ruedas, etc., espacios de descanso, que haya **flujo de personas** en caso de necesitar ayuda, **iluminación** acorde que asegure el desplazamiento, ya que la percepción visual se va cambiando con el tiempo. Estos elementos que el espacio público podría proporcionar, favorecerían la **autonomía** de las personas mayores en su habitar urbano. Pero no sólo a ellas, sino también a personas con **diversidad funcional**. Muchas veces soluciones para unos grupos sociales pueden ser soluciones para otros también, por esto es clave la interseccionalidad como se planteo anteriormente.

Otras herramientas que puede tener el espacio público para favorecer la autonomía y contemplar la diversidad de cuerpos son la **señalética**, cartelería e imagen de los espacios. Una señalética que proporcione información legible para personas con **diversidad cognitiva**, como puede ser el uso de pictogramas, ayuda a una mayor integración de sectores de la ciudadanía que se salen de lo “normal” del cuerpo canónico en todas sus dimensiones, físicas, intelectuales, emocionales. El uso de cartelería inclusiva, es decir, que promuevan **mensajes** diversos, para población disidente de género, que ayuden y fomenten el respeto y el uso de espacios libres de violencia. Una referencia en este tema, es la campaña integral de Colectivo Catalejo, denominada “Libre de acoso” lanzada en 2018, con fuerte impacto visual en cuanto a su difusión gráfica en la calle; el objetivo de esta campaña

es el de desnaturalizar y generar acciones para evitar las prácticas de acoso sexual callejero (ASC).

El espacio público condiciona la forma en que nuestros cuerpos lo transitan, lo habitan, se apropian. Pero también es una oportunidad para expresar nuestras diversidades y nuestras existencias. Siguiendo a Borja y Muxí (2003): “el espacio público es el de la representación, en el que la sociedad se hace visible. Del ágora a la plaza de las manifestaciones políticas multitudinarias del siglo XX, es a partir de estos espacios que se puede relatar, comprender la historia de una ciudad... Es suficiente con recordar lugares y momentos históricos como las manifestaciones en París iniciadas en la Plaza de la República o en la Bastille, las plazas de las Tres Culturas en México o Tiananmen en Pekín, la reacción en Barcelona y otras ciudades de España ante la arrogancia del entonces ministro Manuel Fraga cuando dijo que “la calle es mía”; los desfiles del día del orgullo gay que toman las calles de Nueva York y otras ciudades; la expresión popular de los carnavales de Río de Janeiro o Venecia; estos y otros actos ciudadanos solamente son posibles en el espacio público”.<sup>12</sup>







La **accesibilidad** refiere al **conjunto de características** con el que un **entorno urbano** debe contar para poder ser **habitado de forma segura, autónoma y en igualdad de condiciones para toda la ciudadanía**. Esto es un derecho según la Convención de los Derechos de las Personas con Discapacidad, que fue adoptado por Uruguay en 2008. La Ley 18.651 de Protección Integral para Personas con Discapacidad, también establece condiciones para garantizar la accesibilidad universal.

El entorno urbano deberá contar con elementos que promuevan la **accesibilidad**, en todos los sentidos: **física** (rampas, agarraderas, mobiliario de descanso, espacio para estacionar, espacio adecuado para transitar tanto con compras, cochecitos o sillas de ruedas, etc); **sensitiva** (pavimento podotáctil, alertas sonoras, visuales, iluminación); **cognitiva** (señalética con pictogramas legibles e inclusivos en servicios y espacios públicos).

La accesibilidad no solo se encuentra condicionada por la capacidad física del espacio público de transitarlo, sino también por **la posibilidad de llegar a habitarlo**, que tiene que ver con cuestiones sociales comunitarias, los lugares “marginados” y los que quedan como relictos para ciertos grupos sociales.

**El poder disfrutar de habitar un espacio público, es diferente para todas las personas**, la sensación de seguridad depende de las experiencias de cada persona, el contexto, la hora del día y las actividades que realiza en el espacio público; pero también su identidad de género entra en juego a la hora de sentirse seguro en un espacio determinado, las infancias, las mujeres y las personas disidentes de género generalmente se encuentran más expuestas a violencias, acoso y discriminación.

La población trans, muchas veces excluida o autoexcluida por el miedo, por el rechazo, la discriminación y violencia. En la tesis de Florencia de Pazos (2019), la autora plantea: “El espacio público presenta para las entrevistadas una doble cara: el día y la noche. En cuanto al día, se entiende que en un primer momento, en una primera salida a lo público –y al público– las mujeres trans exhiben la **sensación del miedo** y de la **inseguridad**, al tiempo que tienen por necesidad hacerlo para lograr consolidar su identidad de género –y expresión de–, para sentirse plenas, libres y seguras de sí mismas... En contrapartida con el día, las primeras salidas, el miedo la inseguridad emocional e identitaria, la noche para las mujeres trans es totalmente distinta, se percibe diferente. Esto se debe a que, según

sus propios discursos, en la noche transitan de otra forma, y ese transitar y habitar las calles genera confirmación de una identidad y expresión de género que no se logra acentuar en ningún otro momento en tales espacios”.<sup>13</sup>

Volviendo al espacio público desde su dimensión física, plantea Lindón en Nogué (2007): “**La configuración espacial es vista como una carrera de obstáculos** sucesivos y encadenados para el habitante que se concibe a sí mismo de manera frágil. Pero, al mismo tiempo, para el habitante estas formas espaciales se contribuyen entre los cómplices del otro-agresor, Las complicidades <<naturalizan el miedo>>.”<sup>14</sup> Existen diferentes elementos del entorno urbano que aportan a la construcción del miedo en el habitar, la oscuridad, los espacios vacíos, las distancias, la estrechez y la apertura espacial. El miedo y la sensación de seguridad no solo refiere a actividades delictivas sino también, a la posibilidad de sufrir accidentes, continuando con Lindón (2007) “...estos paisajes del miedo son vistos como configuraciones espaciales para <<pasar>> y no para <<estar>>. Esto alimenta el sentido de que el espacio público –las calles– sólo es para circular: cuanto más rápidamente y más breve sea la exposición al mismo, el transeúnte se sentirá más protegido.”<sup>15</sup>

Sin embargo, como planteara Jacobs (1961), las calles no sólo sirven para transportar autos y las veredas para transportar peatones, o por lo menos no deberían concebirse como una dicotomía: “...Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales...Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés... si las calles de una ciudad están a salvo de la barbarie y el temor, la ciudad está tolerablemente a salvo...Cuando la gente dice que una ciudad o una parte de la misma es peligrosa... quiere decir principalmente que no se siente segura en sus aceras. Pero las aceras y quienes las usan no son beneficiarios pasivos de la seguridad o víctimas indefensas de un peligro. Las aceras, sus usos adyacentes y sus usuarios son partícipes activos en el drama de la civilización contra la barbarie que se desarrolla en las ciudades. **Mantener la seguridad de la ciudad es una tarea fundamental de las calles** y las aceras de una ciudad”<sup>16</sup> y concluye: “**El atributo clave de un distrito urbano logrado es que cualquier persona pueda sentirse personalmente segura en la calle en medio de todos esos desconocidos. No debe sentirse automáticamente amenazada por ellos...**”<sup>17</sup>







Foto de Nicolás Sabalza – Marcha 8M 2022 en Maldonado



# Aportes del urbanismo feminista

“Desde los feminismos, el urbanismo se propone como una parte integral de la vida. Esto abarca: la dimensión productiva para la vida; la perspectiva reproductiva a partir de los cuidados; el goce y el disfrute; y abandonar la visión dicotómica campo-ciudad. Simbólicamente, el urbanismo normativo separa funciones que son insolubles; la vida es única y abarca todas las complejidades de las personas. **¿Cómo y para quiénes diseñamos los espacios?**”.<sup>18</sup>

En el libro “Urbanismo Feminista: por una transformación radical de los espacios de vida (Col-lectiu Punt 6, 2019), las autoras plantean los criterios generales del urbanismo feminista, entendiendo que: “La ciudad está hecha de muchas capas, de muchas vidas e historias, por ello el urbanismo feminista empieza **revisando lo que ya está** hecho, antes de proponer cambios en lo existente. Así, un criterio básico del urbanismo feminista es **mejorar la gestión** para evitar que existan espacios infrautilizados o en desuso, o evitar la destrucción de edificios o espacios públicos para volver a construirlos con un nuevo diseño... Promover un nuevo modelo de ciudad no significa desechar todo y hacerlo de nuevo, implica **rehabilitar y repensar** qué nuevos usos pueden dársele a espacios utilizados solamente durante una franja del día o de la semana (como los centros educativos y otros equipamientos públicos)”.<sup>19</sup> En este sentido, “... es imprescindible pensar los territorios desde la **interesalaridad** y la **conexión** entre las diferentes escalas. La escala de la vivienda debe estar conectada con la del entorno, la del barrio, la de la ciudad y la del área metropolitana. **Las personas transitan en su día a día de unas escalas a otras**, sin importar los límites administrativos. Hay que repensar las diferentes escalas de manera integral...”.<sup>20</sup>

Por otro lado, se plantea como fundamental la incorporación de la **dimensión comunitaria**, que naturalmente se da en la ciudad, para ello, Col-lectiu Punt 6 (2019) considera

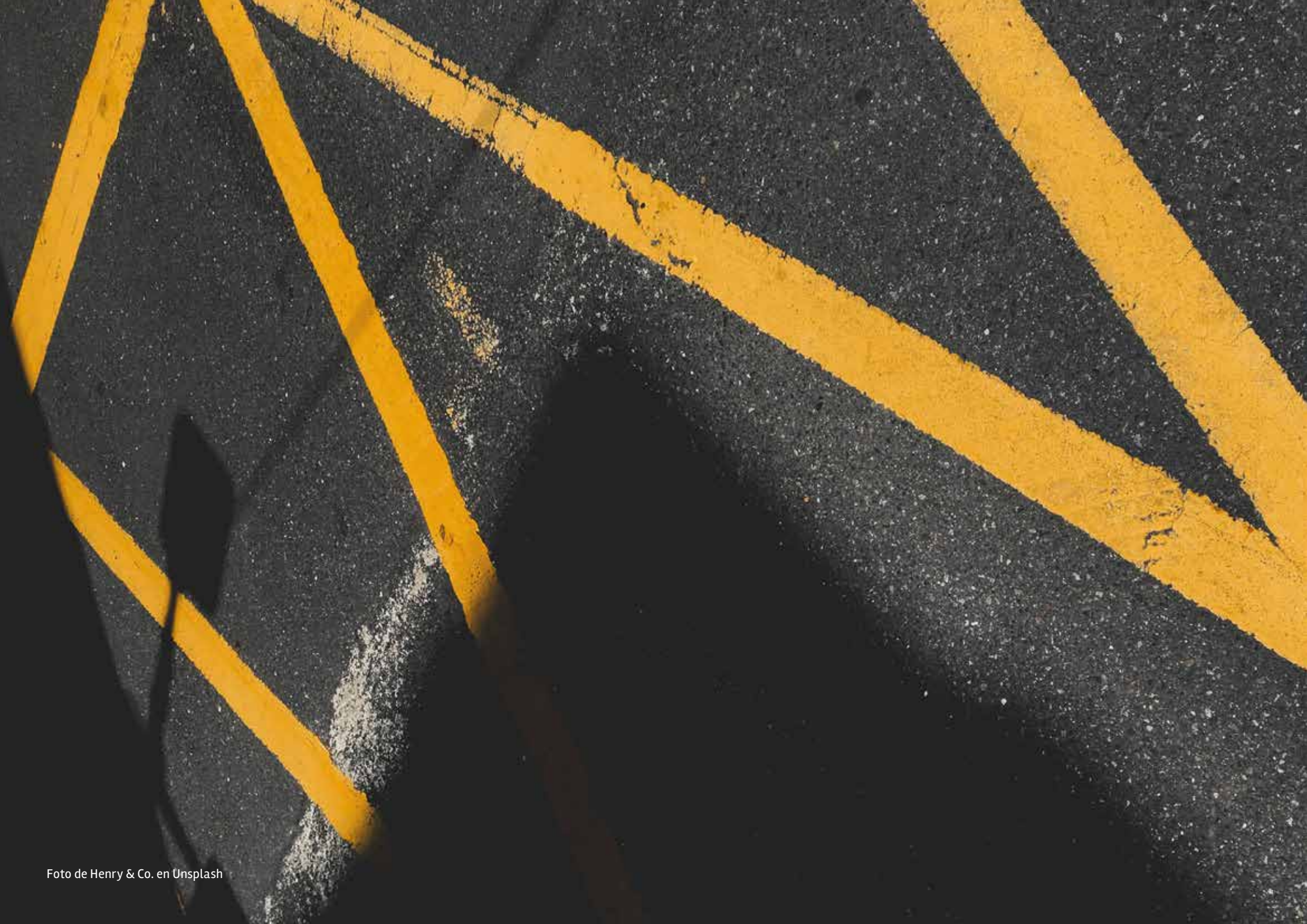
que: “debe haber una **continuidad** entre los espacios públicos y privados, fomentando espacios comunitarios en los que poder compartir cuidados y generar redes de apoyo mutuo”.<sup>21</sup> Para que operen estas lógicas comunitarias es necesaria la participación ciudadana, por lo que, siguiendo con Col-lectiu Punt 6 (2019), las ciudades deben ser: “espacios de autogobierno, mediante la cesión de competencias al ámbito local. Este municipalismo debe ir de la mano de estrategias innovadoras de gobernanza urbana. Las personas tienen que poder incidir en las decisiones locales, por lo que hay que fomentar espacios de debate y reflexión, pensados desde esa diversidad de necesidades”.<sup>22</sup>

Sin embargo, no hay que obviar el hecho de que la dimensión comunitaria se construye con el tiempo, y en una ciudad como la de Maldonado, donde su población es de diferentes orígenes, y en constante crecimiento, se pierde el sentido de pertenencia, se generan tensiones sociales que repercuten en el espacio público y en la no participación; continuando con Col-lectiu Punt 6 (2019): “La ciudad es un espacio en disputa y más aún en sociedades regidas por principios racistas, clasistas y sexistas. Se exige la integración del diferente para favorecer la convivencia, acallando las desigualdades estructurales que provocan conflictos. No ensalzamos el conflicto, pero es hipócrita visibilizarlos solo cuando implican a sujetos subalternos, sometiéndolos a una estrategia punitiva y de estigmatización. Las relaciones sociales justas en el espacio público solo pueden establecerse a partir del reconocimiento de las diferentes identidades”.<sup>23</sup>

Gran parte de los aportes del urbanismo feminista, nace de la crítica hacia el urbanismo normativo, es decir, hacia las corrientes de urbanismo desarrolladas durante el siglo XX, y que cuyos criterios perduran hasta hoy en la planificación de las ciudades y espacios públicos. En el gráfico de la derecha, observamos las principales diferencias entre estas corrientes urbanísticas.

URBANISMO NORMATIVO VERSUS URBANISMO FEMINISTA	
Urbanismo normativo	Urbanismo feminista
Basado en lo material y en la piedra	Incorpora los aspectos de gestión, de uso y temporales
Estandarizado y homogeneizador	Adaptado y flexible
Disciplinador	Integra diversidad y desigualdades
Ajeno y estático	Acorde con la realidad del contexto
Prioriza lo productivo	Basado en la sostenibilidad de la vida
Basado en la autosuficiencia y el individualismo	Tiene en cuenta la dependencia y la vida comunitaria

URBANISMO NORMATIVO VS. URBANISMO FEMINISTA. Col-lectiu Punt 6.<sup>24</sup>





### Volvemos a la pregunta antes realizada, **¿cómo puede el diseño de paisaje urbano, aportar a una mayor integración y democratización del espacio público?**

En primer lugar, la clave para realizar aportes esta en buscar en **lo existente** e identificar que elementos del espacio público colaboran en el **vínculo territorial integrador** entre las personas y la ciudad y cuáles no; haciendo énfasis en las variables físicas: espacio público **calle y vereda, equipamiento e infraestructura para la movilidad accesible**; y la participación y seguridad urbana como variables transversales.

Para operar sobre las variables físicas hay que tener en cuenta los usos que se dan más allá de lo que está planificado, y encontrar un punto en el que puedan coexistir, siguiendo a Jacobs (1961): “La vida atrae a la vida. Donde la separación de peatones y vehículos se emprende como un refinamiento abstracto y se suprimen o se dificultan demasiadas formas de vida y actividad para hacerlo nadie aprecia el esfuerzo... La consideración de los peatones en las ciudades es inseparable de la consideración por la diversidad, vitalidad y concentración de usos urbanos. Sin variedad urbana, los habitantes de las grandes aglomeraciones están probablemente mejor en coches que a pie. **Los vacíos urbanos inmanejables no son preferibles a los tráficos urbanos inmanejables**”.<sup>25</sup> Aquí entra la **gestión de usos y temporalidades**, se necesitan acciones que promuevan una **movilidad accesible** (infraestructura) y espacios de encuentro para que haya **flujo de personas** la mayor parte del día (**equipamiento**); sin necesidad de excluir un uso por sobre otro.

Al diseñar el paisaje urbano, y planificar la ciudad, se debe tener en cuenta la **dependencia y vida comunitaria**, basarse en la experiencia cotidiana de las personas para transformar la calle, teniendo en cuenta que la movilidad no ocurre solo con fines productivos y de consumo, también es el espacio del intercambio comunitario, de las actividades de reproducción y de ocio, y que muchas personas dependen de otras para sus actividades (infancias, personas con diversidad funcional, cognitiva, etc.). Aquí entra la participación ciudadana, tanto para entender las dinámicas cotidianas, como para la toma de decisiones.

Por último, otra variable importante a tener en cuenta es la seguridad, en esta materia, el ayuntamiento de Montreal (Canadá), indica seis principios sobre los que intervenir para mejorar los espacios existentes. En Sánchez de Madariaga (2004) se plantean dichos principios: “1. Saber dónde se está y

a donde se va (señalización): clara, precisa y colocada estratégicamente; uniforme a pesar de las diferencias entre lugares; visible sin destrozar el paisaje, pero tampoco sin ser camuflada por éste. 2. Ver y ser visto (visibilidad): iluminación con distribución estratégica, intensidad suficiente, efecto global, mantenimiento, uniformidad, visibilidad de la persona de a pie. Campo de visión amplio que permita la mayor permeabilidad visual posible. Evitar los desplazamientos previsible, es decir, los que no ofrecen vías alternativas cuando ya se está en ellos. Si no es posible eliminarlos, se deberá iluminar dentro y alrededor para evitar el efecto acuario, eliminar los escondrijos a menos de 100m, asegurar un campo de visión muy amplio con espejos o vidrios para ver el conjunto antes de empezar el recorrido, incluir salidas y caminos alternativos, favorecer la implantación de actividades para vigilancia informal. 3. Oír y ser oído/a/e (afluencia): facilitar la mezcla de usos para asegurar la concurrencia de personas. La afluencia de gente reduce el riesgo de agresión. Procurar que los usos cubran el mayor espectro posible de franja horaria. 4. Poder escaparse y obtener socorro (vigilancia formal y acceso a ayuda): señalización y vigilancia formal directa o indirecta. Los comercios y servicios son lugares de vigilancia informal a las horas en que están abiertos. 5. Vivir en un entorno acogedor y limpio (ordenación y mantenimiento de los lugares): formas del espacio que favorezcan su apropiación, su transformación por parte de las personas residentes, su legibilidad y su uso. Distinción clara entre espacio público y espacio privado. Asegurar el mantenimiento: previene el vandalismo porque muestra que la gente se ocupa y se interesa por el lugar. 6. Actuar todas las personas juntas (la participación de la comunidad): marchas, movilización de la población y de entidades locales, públicas y privadas. Apropiación de los lugares públicos por la población”.<sup>26</sup>

En síntesis, aplicar la perspectiva de género interseccional al diseño del paisaje urbano, aportará a que las ciudades tengan la capacidad de adaptabilidad y flexibilidad; que integren las diversidades, los cuerpos no normativos y las experiencias múltiples; y que la movilidad sea entendida como base para la sostenibilidad de la vida. **Dotar el espacio público con estas características no tiene que ver con dejarlo vacío, sino diseñarlo y equiparlo de manera que se vuelva adaptable, y principalmente que pueda ser apropiado por la ciudadanía.**



# Análisis Vínculo Territorial





Foto de Martín Germino - Maldonado



# Maldonado contexto y área de estudio

## CONTEXTO | MALDONADO

El paisaje urbano de Maldonado se ha ido modificando y consolidando a lo largo del tiempo, y en los últimos 30 años, a un ritmo más acelerado. Por su característica de centro turístico la población fluctúa a lo largo del año, y la población estable es bien diversa, ya que provienen de otros departamentos o incluso de otros países. La heterogeneidad de población imprime una imagen, o más bien, un conjunto de imágenes heredadas y nuevas que construyen un paisaje urbano complejo, tanto por apropiación de los habitantes, como por decisiones políticas de los gobiernos locales de turno. Plantea Gerber: "El crecimiento sostenido desde los años setenta tanto de la estructura urbana como demográfica de Maldonado, lo han transformado en centro urbano singular en nuestro país... el complejo Maldonado-Punta del Este...se instituye como un polo urbano emergente con dinámica propia... las transformaciones acaecidas en la ciudad de Maldonado no sólo han reconfigurado la morfología del espacio urbano y la estructura socio-demográfica del departamento sino que han generado, como hemos mencionado, importantes cambios en las formas de vida que tienen lugar en esta zona".<sup>27</sup>

## DELIMITACIÓN DEL ÁREA DE ESTUDIO

La delimitación del área de estudio se realiza en base a donde se encuentra la mayor cantidad de habitantes permanentes, zonas comerciales y servicios públicos, esto es el centro y los barrios aledaños.



Límite del área de estudio. Elaboración propia.

# Marchas exploratorias individuales

“Los ciudadanos viven la trama urbana como un hecho “natural” y, llevados a situaciones críticas, como puede ser una vía rápida que los peatones han de atravesar con cierto riesgo, expresan su opinión con los pies, no con la cabeza: utilizan más o menos los espacios urbanos. **Cada uno tiene su trama subjetiva: la forma de la ciudad según sus trayectos cotidianos**”.<sup>28</sup>

Las **marchas exploratorias individuales** son un **método** desarrollado por la **teoría** y la **práctica feminista** que permite **identificar** aspectos de la ciudad relacionados con la **percepción de seguridad** en el espacio público, elementos físicos que ayudan o condicionan el acceso al mismo, entre otras valoraciones que pueden realizar les participantes al hablar de una experiencia cotidiana.

Mediante un formulario se realizaron 17 marchas exploratorias de carácter individual, a personas que viven o realizan sus actividades dentro del área de estudio. A continuación se muestran los datos solicitados y los resultados arrojados.

## SOBRE LOS RESULTADOS

Cada ficha de resultados muestra los datos de la persona, el recorrido en el caso de que estuviera descrito, o la zona que describe, características de ese paisaje, los elementos favorables y desfavorables mencionados y un fragmento del relato. Al final se muestra en gráficas cuantitativas los resultados sesgados en elementos identificados como favorables y como desfavorables.

## DATOS SOLICITADOS

### Información solicitada en el formulario

Edad: \_\_\_\_\_

Identidad de género: \_\_\_\_\_

Barrio en el que vives:

1. Describe un recorrido de tu vida cotidiana de vuelta a casa (de noche o de día), ya sea volviendo del trabajo, volviendo de hacer una actividad vinculada al cuidado de personas o tareas domésticas, de una labor de activismo (vuelta de una manifestación, reunión asociativa, etc.) o de una actividad de ocio (volviendo de fiesta, de hacer deporte, etc.).

---

---

---

2. Ahora valora tres elementos\* favorables de tu habitar en el espacio público, que contribuyen a tu autonomía, libertad y derecho a la ciudad sin violencias, así como tres elementos desfavorables que condicionan tu percepción de (in)seguridad en los espacios y desplazamientos de tu vida cotidiana. \*Los elementos pueden ser físicos (ej: rampa accesible) o abstractos (ej: acoso callejero).

---

---

---

Identidad de género: No binarie  
 Edad: 27  
 Barrio: Centro  
 Recorrido: Gutierrez Ruiz, Av. Joaquín de Viana, Lavalleja  
 Horario: Sin especificar





















- Elementos Favorables:  Espacialidad  
 Bicicleta  
 Árboles
- Elementos Desfavorables:  Mala iluminación  
 Contaminación visual  
 Inseguridad en el tránsito

Relato:

"...La avenida Lavalleja... se dificulta para transitar de forma segura, los autos y buses te pasan muy cerca y hay que estar todo el tiempo prestando atención. Los despertadores son una gran molestia a la hora de transitar en bicicleta, ya que esquivarlos es peligroso, y realmente son pocos los vehículos que disminuyen la velocidad al verlos."



Elaboración propia.

- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |

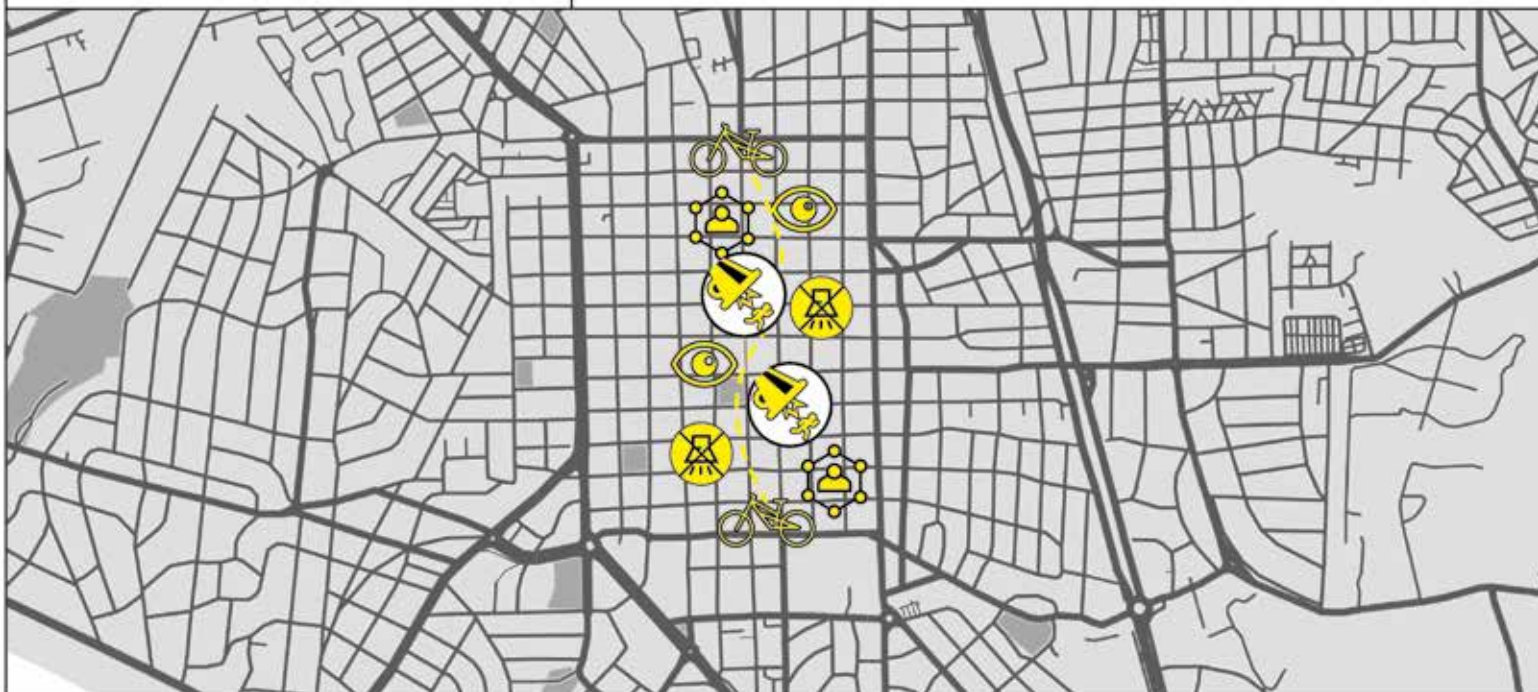


Identidad de género: Mujer  
 Edad: 25  
 Barrio: Centro  
 Recorrido: Sin especificar  
 Horario: 12pm

- Elementos Favorables:  Bicicleta  
 Redes de amistad  
 Cercanía
- Elementos Desfavorables:  Acoso callejero  
 Mala iluminación  
 Poca presencia de personas



Relato:

"...En bicicleta volviendo de un bar, por el centro, cerca de las 12 de la noche, paso una moto y me violentaron, vulnerando mi integridad física y generando que casi me cayera de la bici, ya que ellos venían más rápido que yo."












Elaboración propia.

- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |

<p>Identidad de género: Mujer                  Edad: 31                  Barrio: Pinares 1</p> <p>Recorrido: Bergalli, Battle y Ordoñez, Lavalleja                  Horario: 17pm</p> <p>Elementos Favorables:  Bicicleta                  Salud                  Cuidado del medio</p> <p>Elementos Desfavorables:  Falta de carril bici                  Presencia de despertadores                  Tránsito alto en horas pico</p>	<p>Relato:</p> <p>"Minutos antes de las 17 horas. Entre semana. Vereda, repecho, puente, calles que aún desconozco el nombre, semáforo, cruce de una avenida para tomar otra. Todo en bicicleta. Tráfico, más semáforos, muchos autos estacionados y sobretodo mal estacionados, con o sin valizas, gente dentro de los vehículos o no. Niños saliendo de un colegio. Adultxs esperando. A veces voy por donde van los autos y a veces tomo un tramo entre la calle y el cordón que está a nivel más bajo que la calle y que aún no sé si es un espacio designado para bicis o para qué. Rotonda, espera, ómnibus. Camionetas con gente que parece apurada. Tramo de avenida con menos movimiento, liceales. Esos cositos redondos amarillos que siento que me arruinan la bici. Cruce de 4 esquinas que parecen 5 y están en una curva y de pasada a una escuela en horario pico y por donde pasan bondi. Otra vez esos cositos amarillos que detesto! (Emoji enojado y rojo como reacción a esos cositos). La parte más disfrutable del trayecto (llegando al barrio). Doblo, entro al barrio. Me gozo en la bici mirando todo el verde y la paz que tiene mi barrio, unas curvitas divertidas, lomo de burro que esquivo si puedo... otro lomo de burro casi enseguida. Doy el último pedalazo doblando a casa y espero que la bici se detenga sola hasta donde llegue con ese último pedalazo."</p>
--	---



Elaboración propia.

- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |

Identidad de género: Mujer  
Edad: 29  
Barrio: Barrio Norte

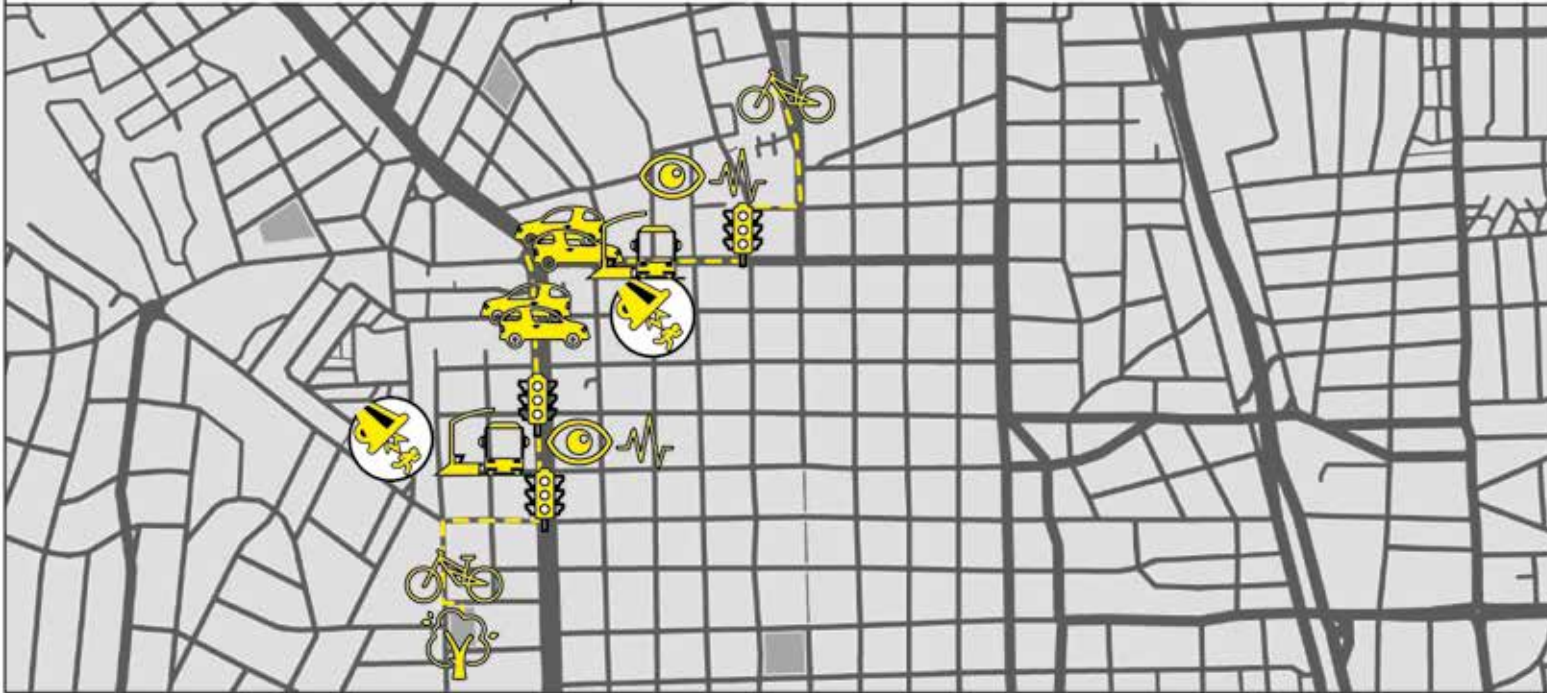
Recorrido: Sarandí, Támara, 18 de Julio, Lavalleja, Joaquín de Viana, Ventura Alegre, Arazá, Guavirá  
Horario: 12pm

Elementos Favorables:  Bicicleta = Salud  
Redes de amistad  
Contacto con la naturaleza

Elementos Desfavorables:  Violencia naturalizada  
Abundancia de estímulos visuales (cartelería)  
Tránsito alto en horas pico

**Relato:**

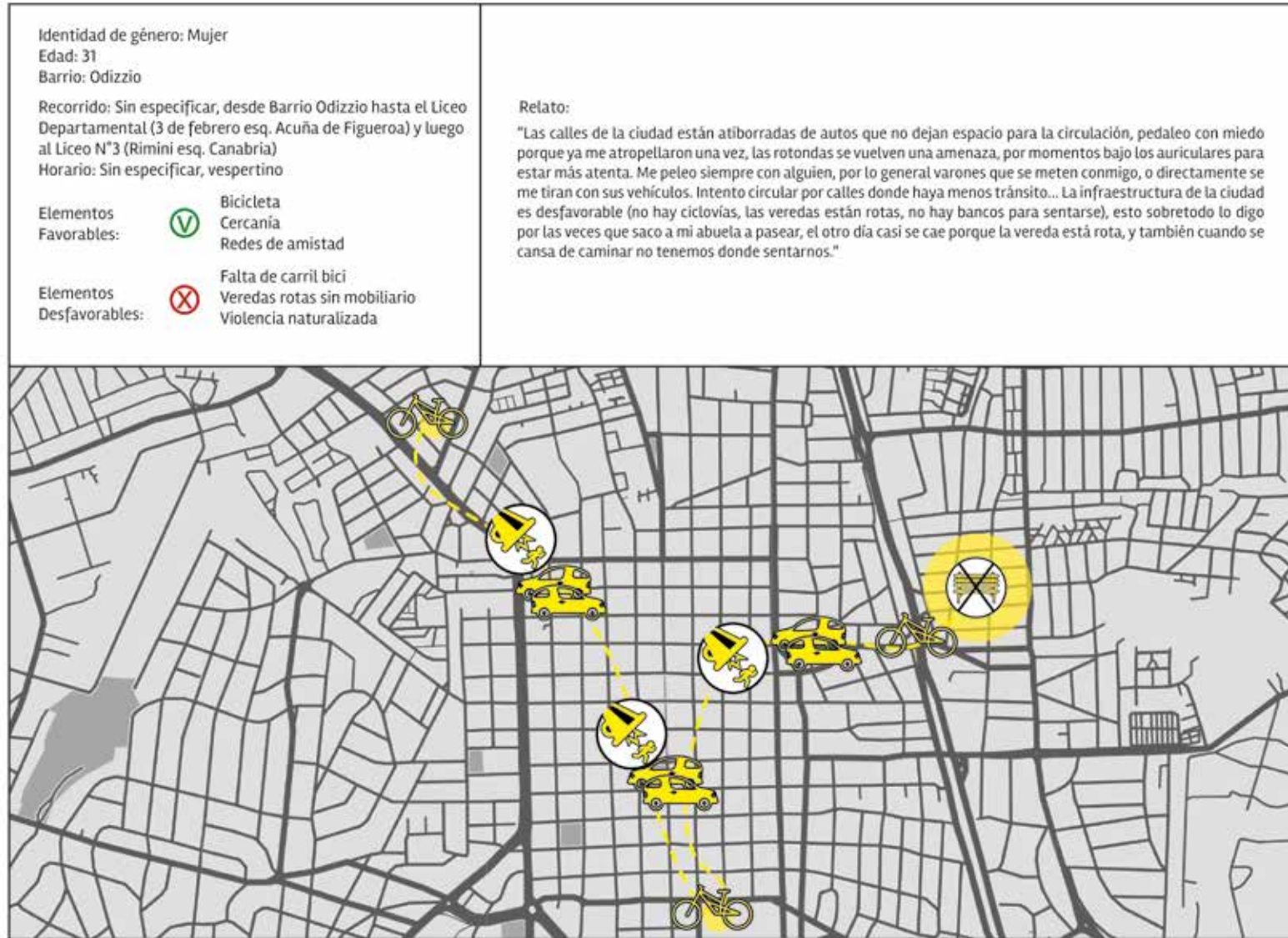
"La calle es dinámica, inestable y producto del constructo social, recorro por comunidades imperfectas resilientes, oprimidas... Puedo afirmar que los barrios por los que transito y las calles no son transincluyentes. Me pregunto si es la calle o las personas. Mucha violencia hacia las chicas trans que se están prostituyendo. Fuerte homofobia, naturalización de violencia de género en el noviazgo. Habitando las contradicciones en esto de la indiferencia en la calle me he encontrado siendo espectadora de situaciones de violencia de género y que me han paralizado y generado miedo, sin reaccionar ni actuar en consecuencia, ni en defensa de la mujer violentada. Me pregunto ¿Cuándo somos patriarcales en la calle? Empezar a revisarnos para ser multiplicadoras de una sociedad justa y reparativa, con más información, menos, silencio, encubrimiento. "Esas no son horas para que ande una señorita en la calle", creciendo con esa frase, ha generado en mi matriz de aprendizaje la idea que en determinados horarios (principalmente los nocturnos) yo soy la culpable, responsable y la provocativa de que algo malo me pase. Nunca en la calle me sentí libre, con lo subjetivo que puede ser esto, porque es un espacio público donde se potencia ampliamente las desigualdades... Las violencias en la calle son sistémicas, complejas y simultáneas. Habitando en la calle, nunca pasa una sola cosa a la vez, recibimos estímulos continuamente... Parte de estos estímulos son mensajes sexistas... Tenemos en el deber como sociedad proponer un proyecto político con perspectiva de género. Cuando hablo de perspectiva de género, me refiero a mensajes para todes y todas, mensajes transfeministas..."



Elaboración propia.

- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |





Elaboración propia.


- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención  |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |






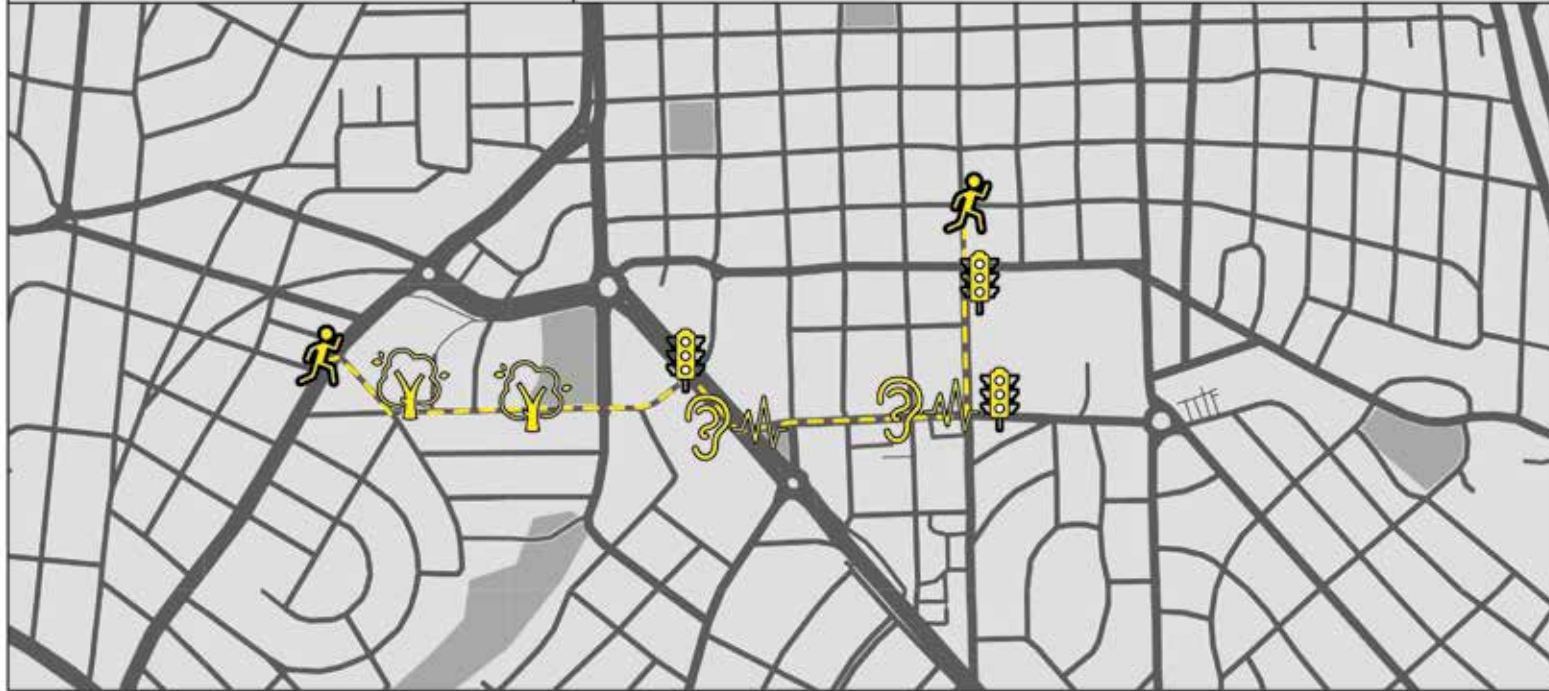
Identidad de género: Varón  
 Edad: 33  
 Barrio: Las Delicias

Recorrido: Av. España, Cuba, Honduras, Av. Roosevelt, Burnett, Acuña de Figueroa, Román Guerra  
 Horario: 09am

Elementos Favorables:  Accesibilidad  
 Cercanía  
 Playa

Elementos Desfavorables:  Transporte público  
 Falta de veredas

Relato:  
 "Por lejos creo que el medio de transporte en esta locación es la bici... Me parecen muy malas las movilidades en cuanto a transporte colectivo. También, como foráneo, me preocupa la falta de veredas, me pone nervioso."



Elaboración propia.

- |   |                 |   |                    |  |                      |   |                   |   |                               |   |              |
|---|-----------------|---|--------------------|--|----------------------|---|-------------------|---|-------------------------------|---|--------------|
|  | Paseando perros |  | Poco espacio       |  | Contaminación visual |  | Negocios ilícitos |  | Abuso policial                |  | Semáforos    |
|  | Caminando       |  | Horas pico         |  | Visibilidad Atención |  | Acoso callejero   |  | Redes de amistad Colectividad |  | Zonas verdes |
|  | En bicicleta    |  | Centros de estudio |  | Contaminación sonora |  | Pasan buses       |  | Tránsito                      |  | Iluminación  |
|  | En moto         |   |                    |  |                      |   |                   |   |                               |  | Oscuridad    |

Identidad de género: Mujer

Edad: 35

Barrio: Inve

Recorrido: Ipiranga, Varela, Rincón, 25 de Mayo, Rincón, Perez del Puerto, Román Guerra, Ventura Alegre, Av. Joaquín de Viana, Varela, Ipiranga

Horario: 11am

Elementos Favorables:



Cercanía  
Accesibilidad  
Bicicleta/Moto

Elementos Desfavorables:



Tránsito  
Mal estado de calles

Relato:

"...Los vehículos en los que me muevo me resulta peligroso en las calles más céntricas en relación con los autos, pareciera que no te ven o no les importa si te arrinconan contra el cordón de la vereda o contra otros vehículos; el estado de las calles también condicionan el desplazamiento y se suman al riesgo con los otros vehículos (sobre todo con los autos, camiones, etc.), no es lo mismo pasar por un pozo o desnivel en un vehículo de cuatro ruedas que en uno de dos."



Elaboración propia.



Paseando perros



Caminando



En bicicleta



En moto



Poco espacio



Horas pico



Centros de estudio



Contaminación visual



Visibilidad Atención



Contaminación sonora



Negocios ilícitos



Acoso callejero



Pasan buses



Abuso policial



Redes de amistad Colectividad



Tránsito



Semáforos



Zonas verdes




Iluminación



Oscuridad




Elaboración propia.

- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |



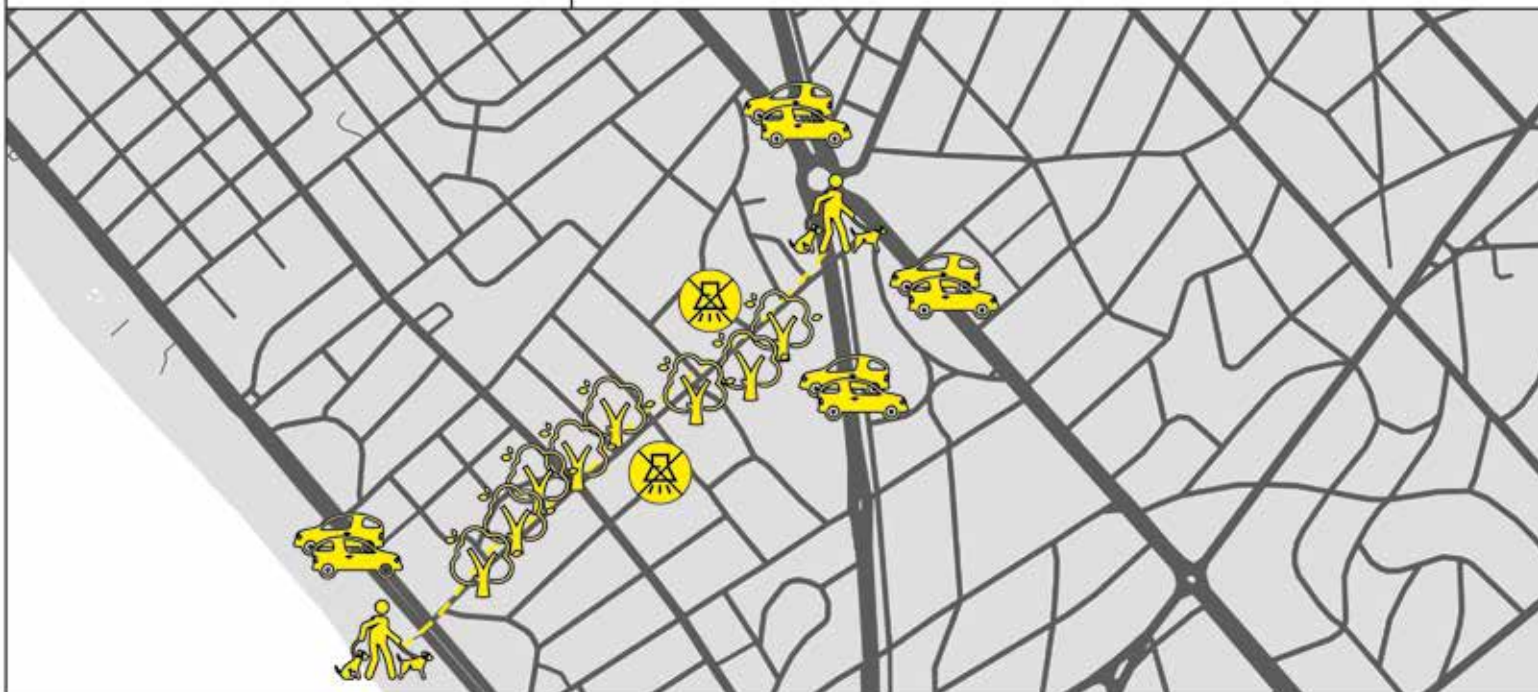
Identidad de género: Mujer  
 Edad: 35  
 Barrio: Marconi  
 Recorrido: Sin especificar  
 Horario: entre las 19 y las 22pm

Elementos Favorables:  Conexión con la naturaleza  
 Salud  
 Cuidado del medio

Elementos Desfavorables:  Oscuridad  
 Poca presencia de personas en la noche

Relato:

"Todos los días al entrar la tarde salgo de casa para pasear a mis perros, por lo general esto pasa entre las 19 y 22 de la noche. Suelo salir acompañada con mi pareja y el recorrido es desde casa hasta la rambla casi en línea recta como 10 cuadras. En el camino la mayoría de las calles son afaltadas y con iluminación salvo 3. Un barrio jardín con mucha vegetación."



Elaboración propia.

- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |




Elaboración propia.

- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |

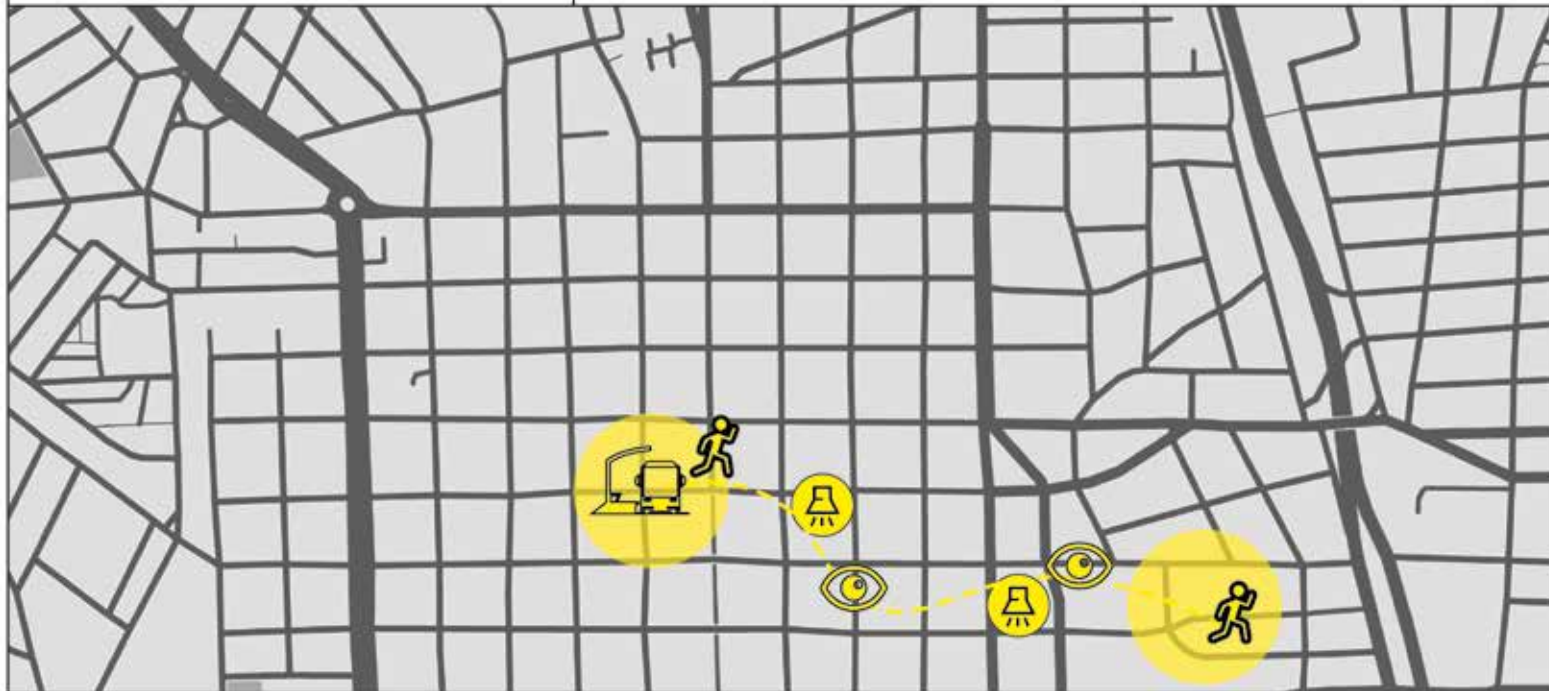
Identidad de género: Prefiere no decirlo  
 Edad: 31  
 Barrio: Rivera  
 Recorrido: Sin especificar, zona centro  
 Horario: Sin especificar, nocturno

Elementos Favorables:  Iluminación

Elementos Desfavorables:  Poca presencia de personas en la noche

Relato:

"La mayoría del camino está iluminado, lo cual me da la sensación de seguridad, por lo menos de ver qué es lo q pasa a mi alrededor... Es un trayecto que me pone bastante nerviosa ya que no suele haber mucha gente en la calle ni movimiento en las casas, y ya esto me reduce las opciones de pedir ayuda en caso de necesitarlo."





Elaboración propia.

- |   |                 |   |                    |  |                      |   |                   |   |                               |   |              |
|---|-----------------|---|--------------------|--|----------------------|---|-------------------|---|-------------------------------|---|--------------|
|  | Paseando perros |  | Poco espacio       |  | Contaminación visual |  | Negocios ilícitos |  | Abuso policial                |  | Semáforos    |
|  | Caminando       |  | Horas pico         |  | Visibilidad Atención |  | Acoso callejero   |  | Redes de amistad Colectividad |  | Zonas verdes |
|  | En bicicleta    |  | Centros de estudio |  | Contaminación sonora |  | Pasan buses       |  | Tránsito                      |  | Iluminación  |
|  | En moto         |   |                    |  |                      |   |                   |   |                               |  | Oscuridad    |

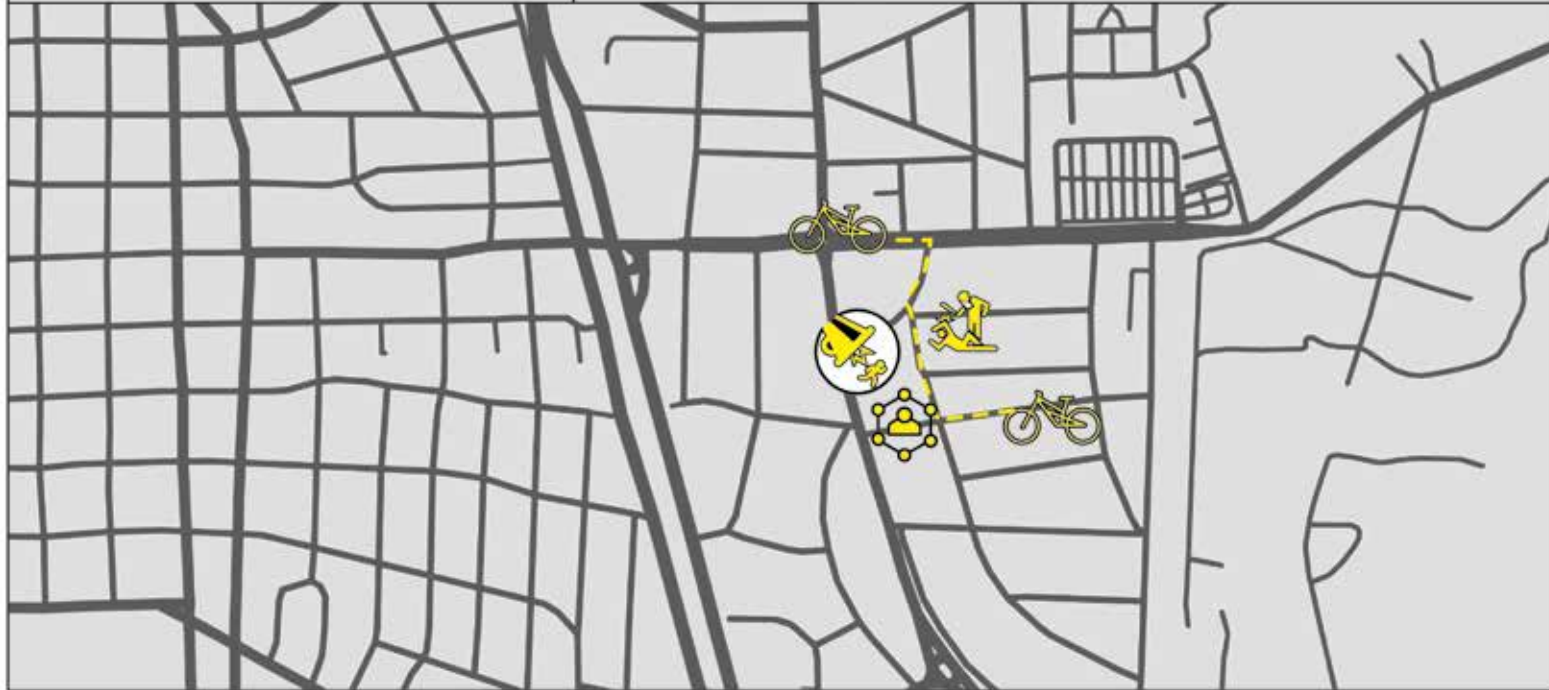


Identidad de género: No binarie  
 Edad: 25  
 Barrio: San Fernando  
 Recorrido: Salsipuedes, desde Av. Aiguá hasta Guyunusa  
 Horario: Sin especificar

Elementos Favorables:  Redes de amistad  
 Bicicleta  
 Colectividad

Elementos Desfavorables:  Abuso e impunidad policial  
 Acoso callejero  
 Violencia naturalizada

Relato:  
 "...Saber que cuento con una red de compañeras y compañeros que me apoyarán en situaciones de vulnerabilidad y/o violencia... Mi bicicleta, me brinda seguridad y autonomía para moverme a donde quiero en mis propios tiempos... Colectivizar el dolor y la alegría."



Elaboración propia.

- |   |                 |   |                    |  |                      |   |                   |   |                               |   |              |
|---|-----------------|---|--------------------|--|----------------------|---|-------------------|---|-------------------------------|---|--------------|
|  | Paseando perros |  | Poco espacio       |  | Contaminación visual |  | Negocios ilícitos |  | Abuso policial                |  | Semáforos    |
|  | Caminando       |  | Horas pico         |   | Visibilidad Atención |  | Acoso callejero   |  | Redes de amistad Colectividad |  | Zonas verdes |
|  | En bicicleta    |  | Centros de estudio |  | Contaminación sonora |  | Pasan buses       |  | Tránsito                      |  | Iluminación  |
|  | En moto         |   |                    |  |                      |   |                   |   |                               |  | Oscuridad    |

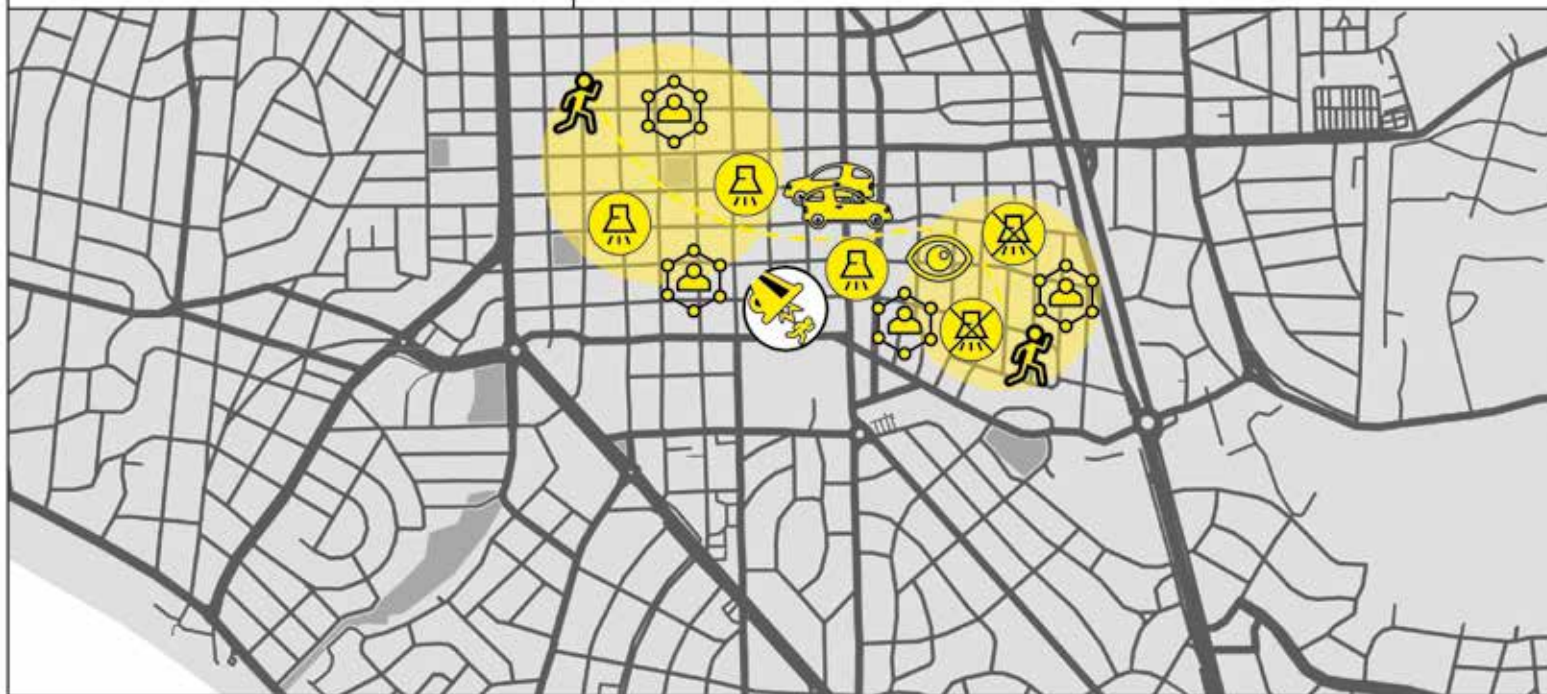
Identidad de género: Mujer  
 Edad: 27  
 Barrio: Sarubbi  
 Recorrido: Sin especificar, desde el Centro hacia Barrio Sarubbi  
 Horario: Sin especificar

Elementos Favorables:  Redes de amistad  
 Colectividad

Elementos Desfavorables:  Iluminación  
 Violencia naturalizada  
 Inseguridad en el tránsito

Relato:

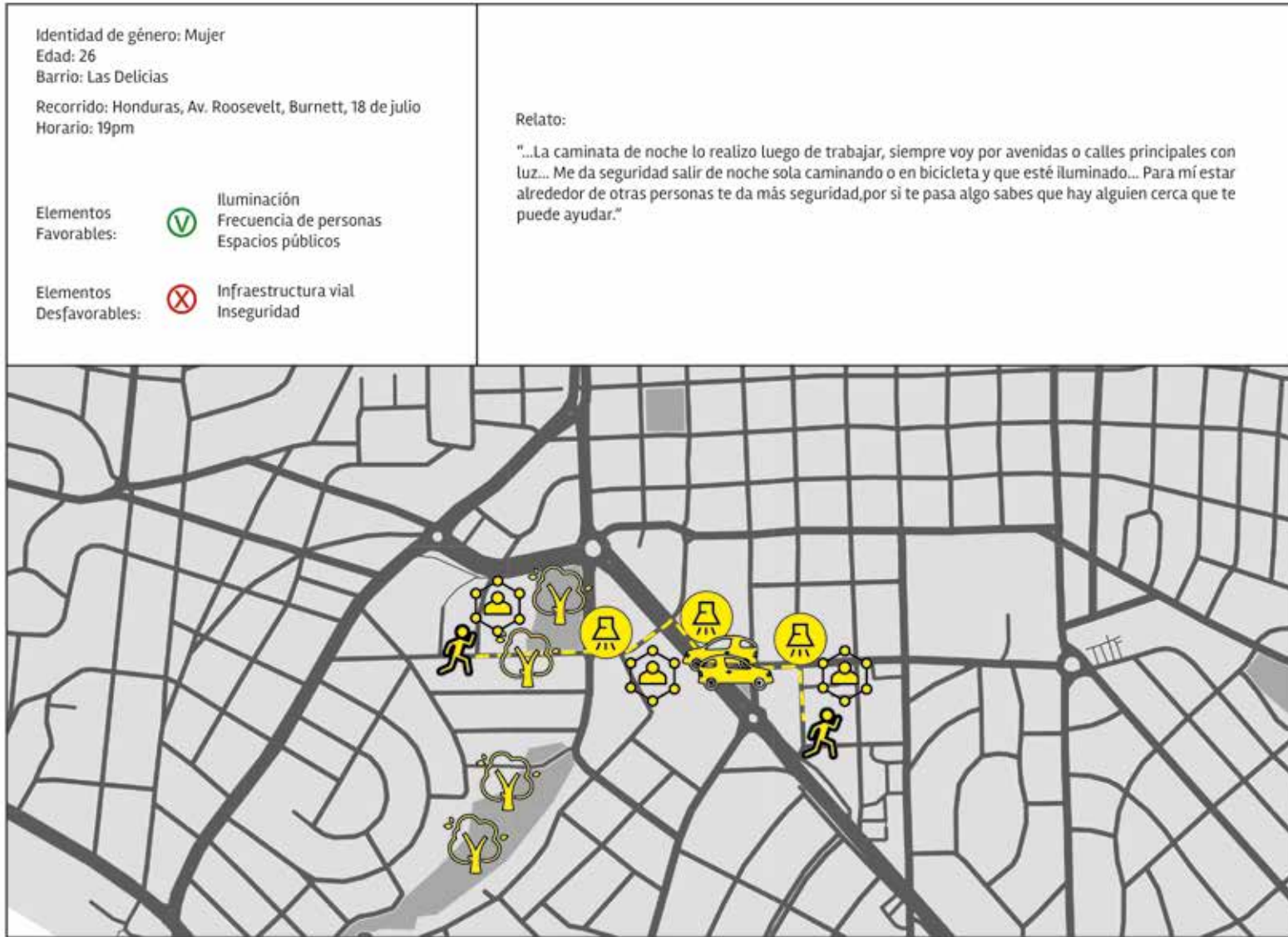
"...Atravieso el centro casi siempre, si voy con auriculares lo disfruto y me da más tranquilidad el estar acompañada... estando en grupo si sucede algo de acoso por ejemplo hay otro sostén y respuesta."



Elaboración propia.

- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |





Elaboración propia.

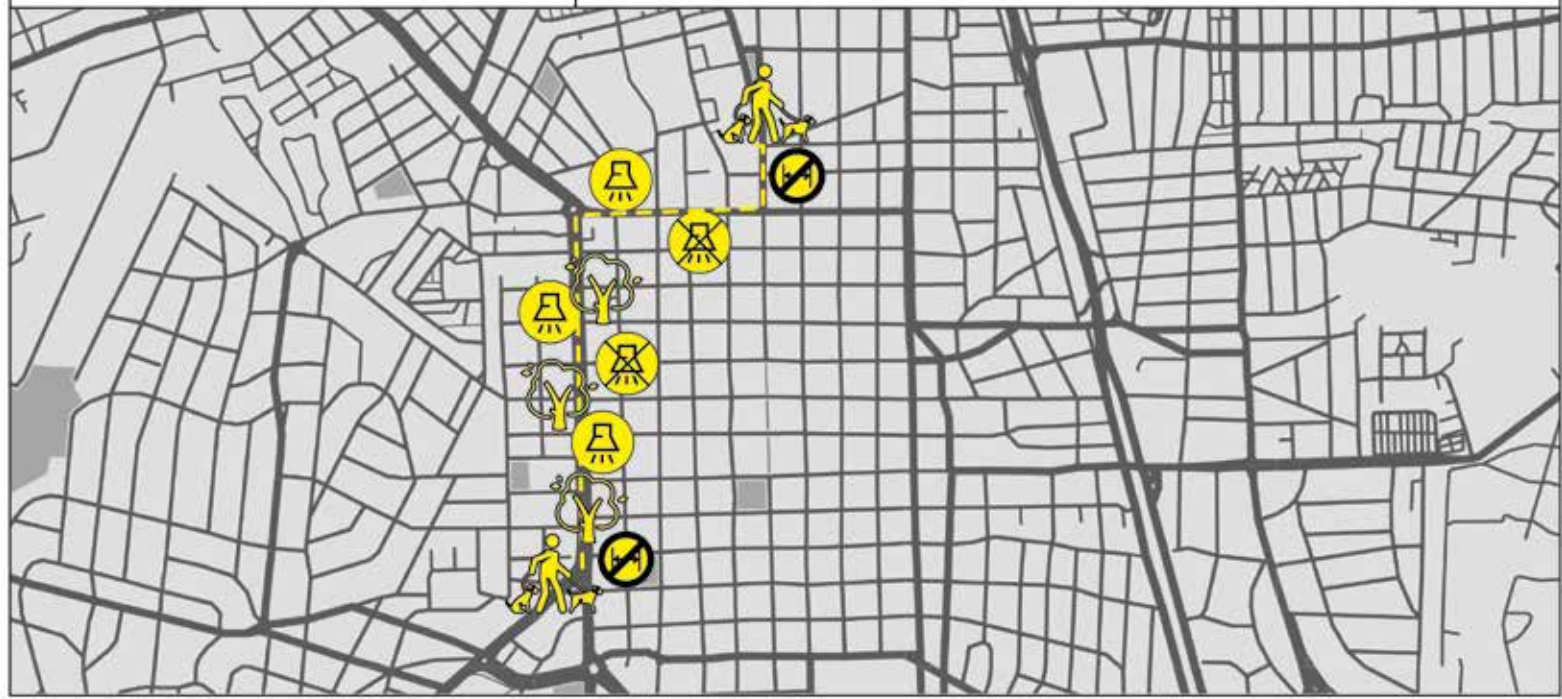
- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |

Identidad de género: Mujer  
 Edad: 35  
 Barrio: Barrio Norte  
 Recorrido: Av. España, Av. Joaquín de Viana, Lavalleja, Sarandí  
 Horario: 19hs

Elementos Favorables:  Espacios públicos  
 Árboles y canteros  
 Iluminación

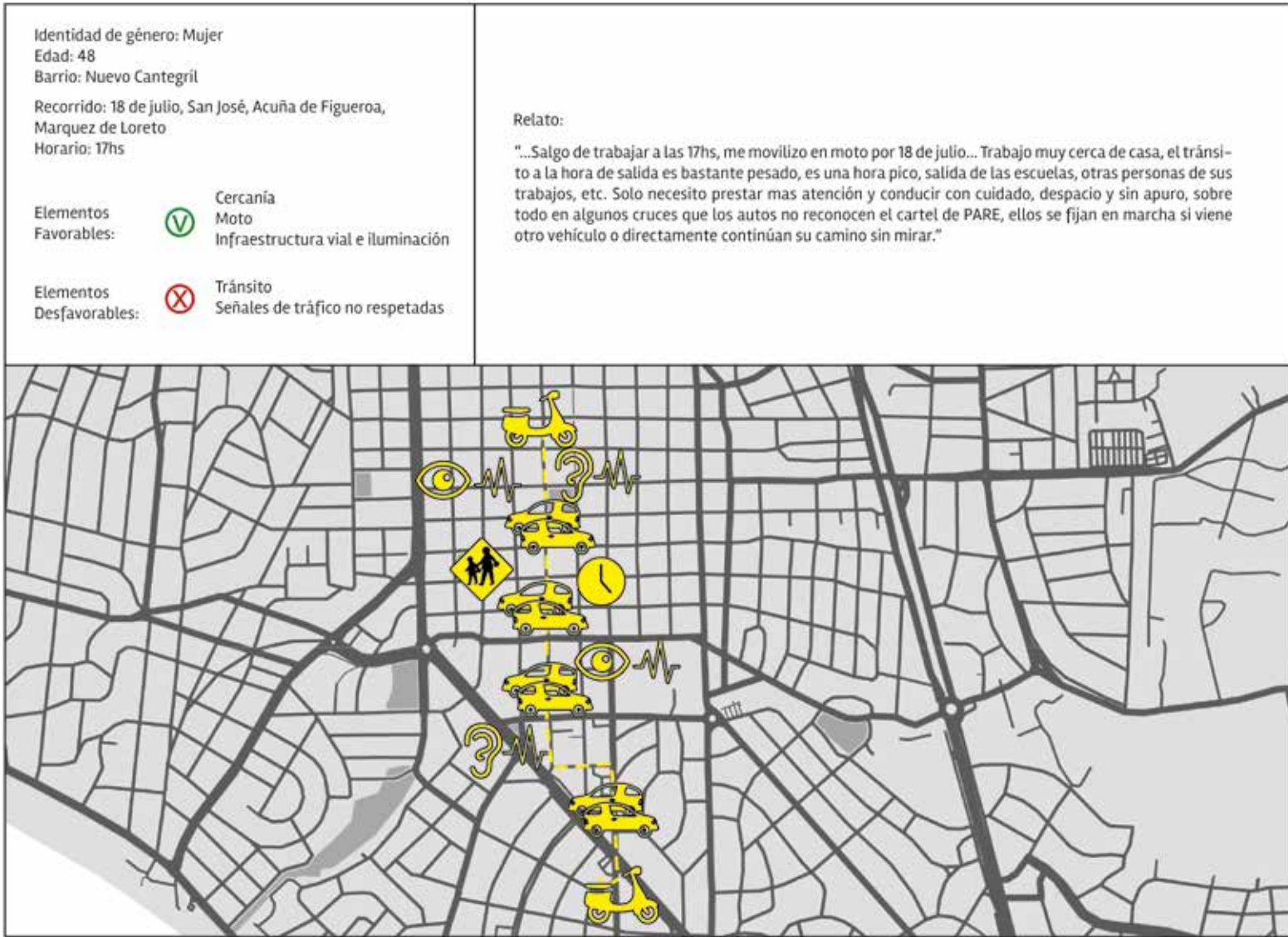
Elementos Desfavorables:  Veredas angostas  
 Mal estado de infraestructura  
 Falta de iluminación

Relato:  
 "... Elegí describir el recorrido de regreso de Joaquín de Viana y Avenida España a mi casa. Es el camino que utilizo para volver de las caminatas con mi perrita. Suelo caminar por el cantero ubicado en el centro de la Avenida Joaquín de Viana hasta la Avenida Lavalleja..."



Elaboración propia.

- |   |  |   |   |   |  |
|---|--|---|---|---|--|
|  Paseando perros |  Poco espacio       |  Contaminación visual |  Negocios ilícitos |  Abuso policial                |  Semáforos    |
|  Caminando       |  Horas pico         |  Visibilidad Atención |  Acoso callejero   |  Redes de amistad Colectividad |  Zonas verdes |
|  En bicicleta    |  Centros de estudio |  Contaminación sonora |  Pasan buses       |  Tránsito                      |  Iluminación  |
|  En moto         |  |   |   |   |  Oscuridad    |



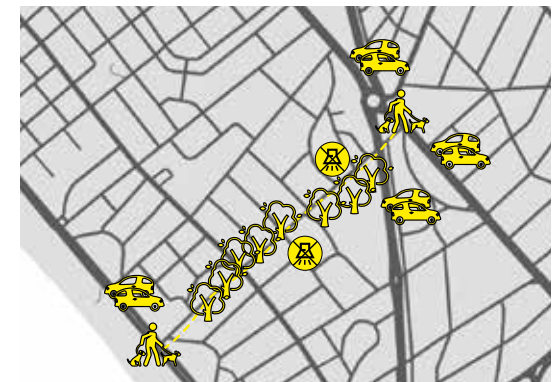
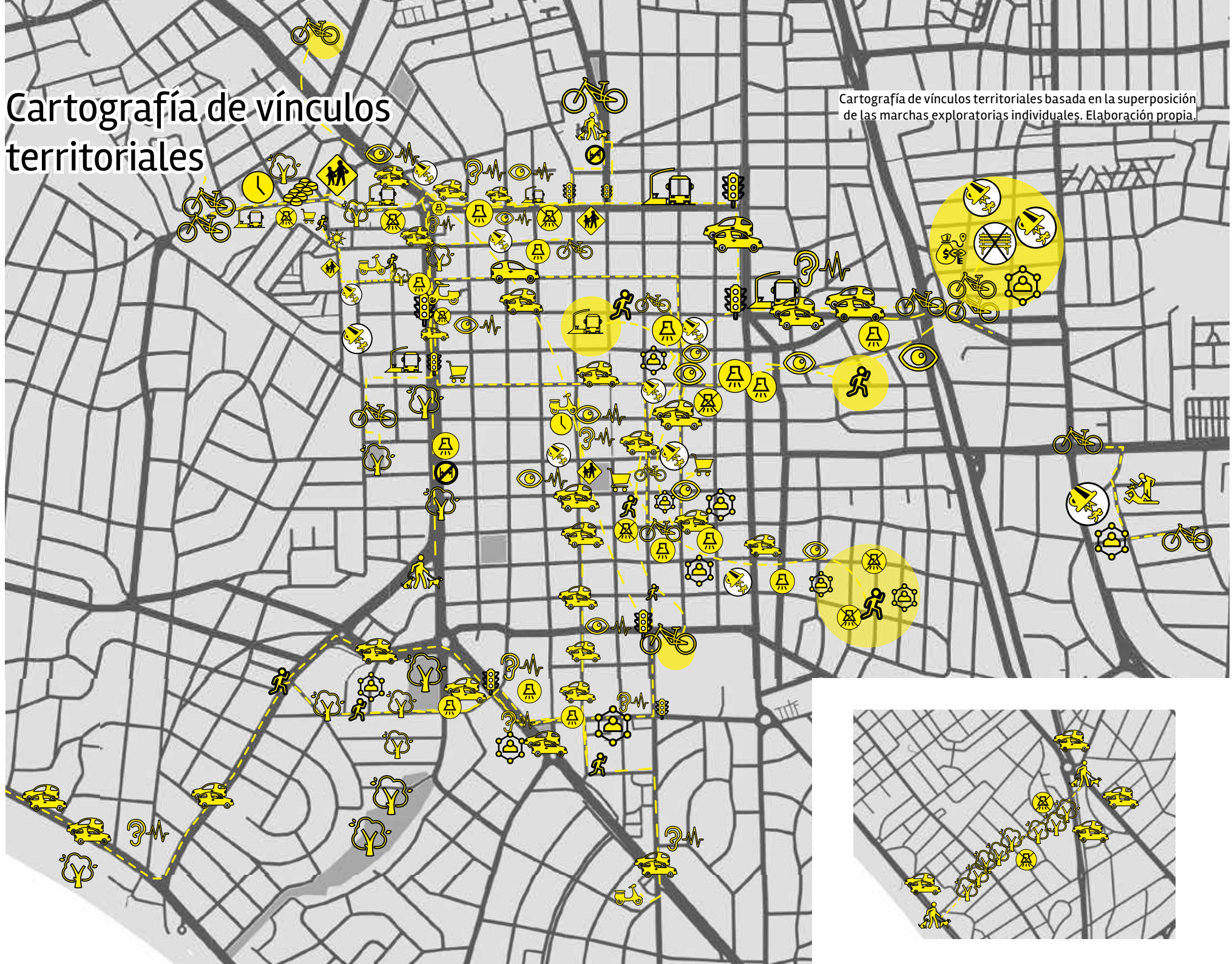
Elaboración propia.

- |  |                 |  |                    |  |                      |  |                   |  |                               |  |              |
|--|-----------------|--|--------------------|--|----------------------|--|-------------------|--|-------------------------------|--|--------------|
|  | Paseando perros |  | Poco espacio       |  | Contaminación visual |  | Negocios ilícitos |  | Abuso policial                |  | Semáforos    |
|  | Caminando       |  | Horas pico         |  | Visibilidad Atención |  | Acoso callejero   |  | Redes de amistad Colectividad |  | Zonas verdes |
|  | En bicicleta    |  | Centros de estudio |  | Contaminación sonora |  | Pasan buses       |  | Tránsito                      |  | Iluminación  |
|  | En moto         |  |                    |  |                      |  |                   |  |                               |  | Oscuridad    |



# Cartografía de vínculos territoriales

Cartografía de vínculos territoriales basada en la superposición de las marchas exploratorias individuales. Elaboración propia.

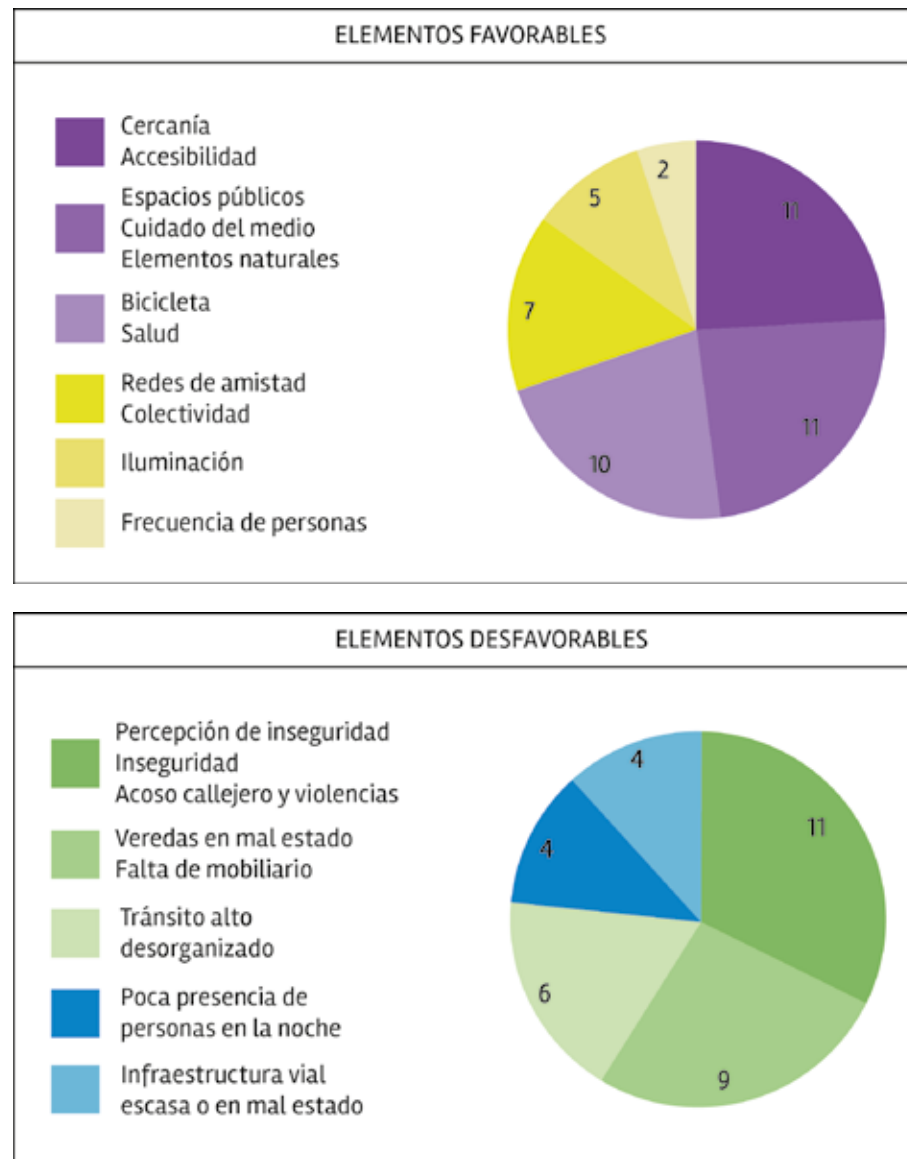




# Resultados

De los resultados obtenidos, se comprende que los elementos urbanos que no son favorables para la autonomía de las personas están relacionados a violencias naturalizadas y a la infraestructura para la movilidad. Dentro de los elementos señalados como favorables para la autonomía, los resultados arrojan una valoración de la cercanía a los lugares de servicio, ocio y consumo, el contacto con espacios naturales y el uso de la bicicleta; también, en un aspecto simbólico, las redes de amistad son un elemento a destacar que queda invisibilizado en el tejido urbano pero esta presente, activo y construye otras formas de habitar.

La población que realizó las marchas exploratorias se encuentra comprendida en un rango de entre 25 y 50 años, reside o realiza la mayor parte de sus actividades dentro del área de estudio.



Elaboración propia.



# APORTES AL DISEÑO URBANO





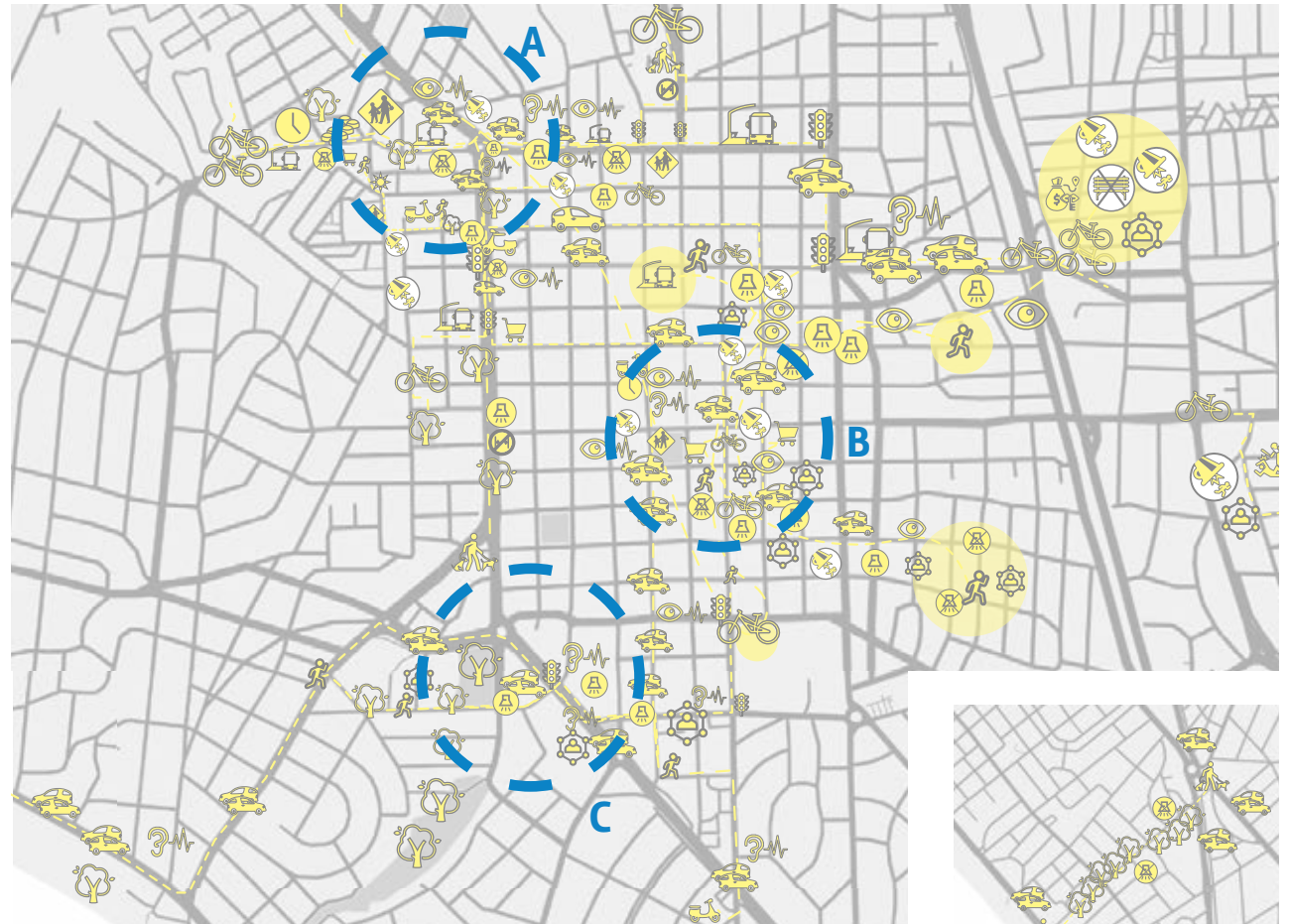
# Metodología

Para la concreción de los aportes al diseño urbano del paisaje de Maldonado desde la perspectiva de género interseccional, se desarrolló una **batería de acciones** teniendo en cuenta los **resultados de las marchas exploratorias**, esto son, **elementos favorables y desfavorables** para la **autonomía** de las personas en la ciudad, **recorridos y experiencias individuales**.

La batería de acciones se aplica a las variables físicas espacio público **calle y vereda**, **equipamiento e infraestructura para la movilidad accesible**, dando respuesta a las problemáticas que se expresan en diferentes zonas de Maldonado. Estas **zonas** fueron elegidas según donde confluyen la **mayor cantidad y diversidad** de elementos de la **cartografía de vínculos territoriales** (derecha). Para constatar las problemáticas y divisar otras, se realizó un recorrido por las zonas elegidas, del cual se identificaron **siete situaciones urbanas** que se diferencian entre sí por su **configuración espacial**.

Estas son:

- 1-Calle de circulación de una vía con vereda angosta (B-Centro)
- 2-Calle de circulación doble vía con vereda ancha (A-Avenida)
- 3-Calle de circulación doble vía sin vereda (C-Barrio jardín)
- 4-Paradas de bus sin mobiliario (B-Centro)
- 5-Paradas de bus ubicada en medio de la vereda (A-Avenida)
- 6-Cruces de cinco esquinas (A-Avenida)
- 7-Rotondas (A/C-Viana-Lussich-Lavalleja y Viana-Roosevelt)



Cartografía de vínculos territoriales. Selección de zonas. Elaboración propia.

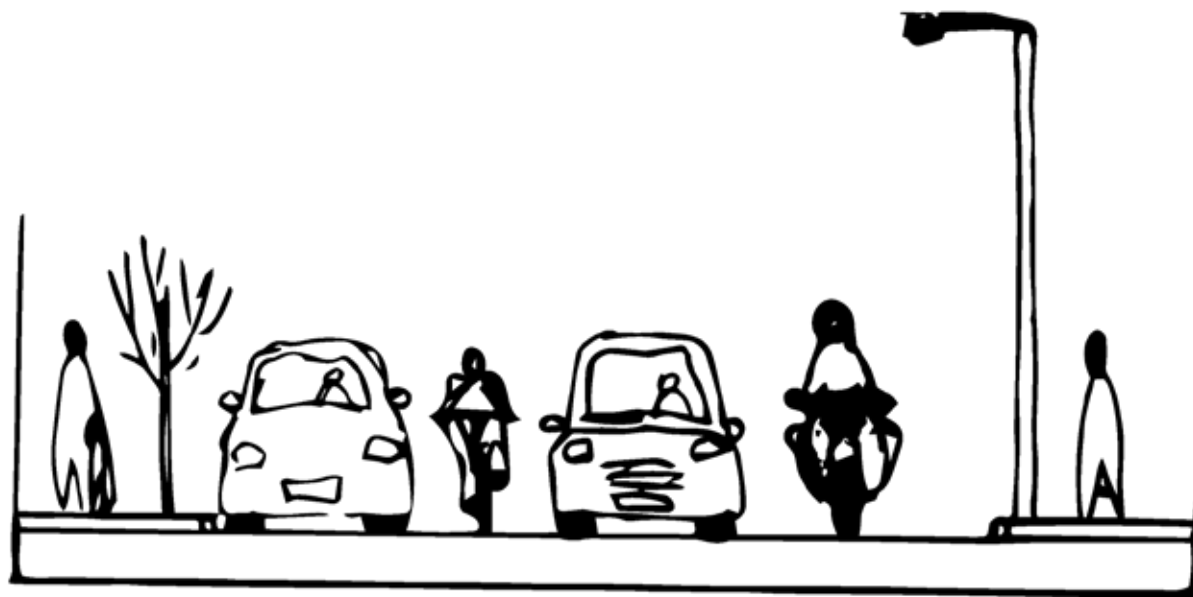
# Situaciones urbanas

Entendemos por situación urbana, a los diferentes tipos de configuraciones espaciales que se dan en la ciudad como patrones, por ejemplo, veredas angostas, veredas anchas, calles de un carril o de carril doble, iluminación baja o alta, entre otros.



## 1-Calle de circulación de una vía con vereda angosta (B-Centro)

En la situación 1, las veredas son angostas miden 1.8m aproximadamente incluyendo el cordón. Las calles quedan atiborradas de vehículos en horas pico, ocupan un ancho de 7m aprox. en el que se desplazan, autos, motos, bicicletas, monopatines eléctricos, camiones chicos y autobuses. Para los vehículos sin motor, que no tienen una senda definida por la cual circular, transitar la calle es una carrera de colarse entre los huecos para avanzar. Los peatones quedan relegados a la vereda por la cual se debe circular en fila debido a la anchura, esquivando pozos, columnas o cartelería que ha quedado atravesada. Las personas mayores no tienen equipamiento donde descansar, y tanto para estas como para personas de baja visión, la noche representa un peligro al transitar debido a que la iluminación responde a la funcionalidad vial, no existe una iluminación a escala peatonal. Los pavimentos rara vez presentan baldosas podo táctiles, si existe un circuito accesible no se encuentra la información en ningún lugar. Las rampas accesibles de las esquinas no se corresponden con la continuidad del pavimento ya sea de vereda o de calle por lo que el desplazamiento no es seguro ni accesible. Por supuesto que las infancias quedan rezagadas al metro ochenta de vereda para inventarse historias y empezar a conocer el mundo. Los arcones son ocupados para dejar el auto, y en ocasiones sirven a algún ciclista animado que avanza por ellos para adelantarse y sortear el embotellamiento de autos.

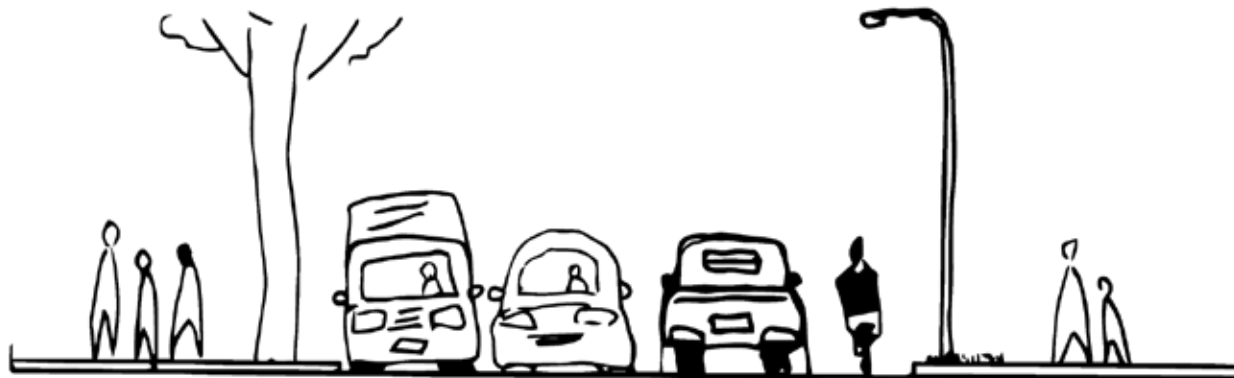






## 2-Calle de circulación doble vía con vereda ancha (A-Avenida)

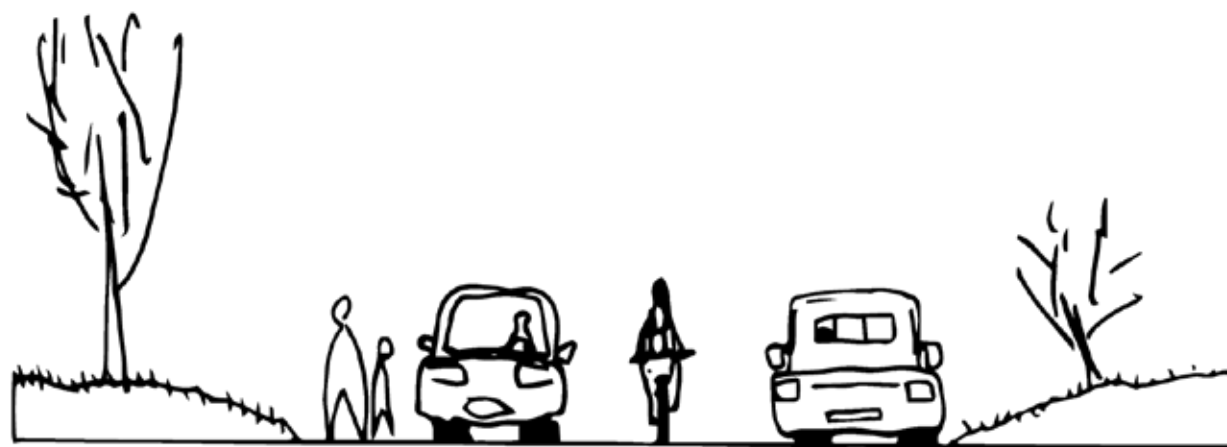
En la situación 2, si bien las veredas son más anchas, se encuentran en muy mal estado, la continuidad de desplazamiento peatonal se ve interrumpida constantemente por falta de baldosas, cambio de pavimentos, rampas de acceso de vehículos a viviendas. La calle es ocupada por autos, motos, camiones pequeños, autobuses, la circulación de bicicletas es insegura. Debido a los grandes ejemplares arbóreos existentes y a la iluminación exclusivamente vial, algunas zonas de la vereda quedan muy oscuras durante la noche, por lo que el tránsito de personas mayores o de baja visión prácticamente no existe, o dependen de otras personas para su seguridad. Tampoco existe equipamiento de descanso.





## 3-Calle de circulación doble vía sin vereda (C-Barrio jardín)

La situación de calle “barrio jardín”, no se presenta exclusivamente en zonas residenciales, también existe en barrios de viviendas de interés social, que repiten el modelo de retiro frontal ajardinado sin contemplar el paso de peatones, que queda resagado a los arcones, conviviendo con el tráfico de los demás vehículos. La iluminación no es a escala peatón, de hecho al presentar más arbolado que en zonas céntricas, se desdibuja el espacio público del espacio privado, generando una sensación de inseguridad debido a la percepción de exposición (Nogue, paisaje miedo agregar en nota al pie). No existe la calle como espacio de encuentro, sino solo y exclusivamente de tránsito.







## 4-Paradas de bus sin mobiliario (B-Centro)

La situación 4 describe los casos en que no existe equipamiento para el transporte público son muchos, no hay donde esperar sentados, no hay información sobre recorridos, horarios, lugares. La parada solo es un cartel, la iluminación se corresponde con el resto, no a escala peatón.





5-Paradas de bus ubicada en medio de la vereda (A-Avenida)

La situación 5 describe las paradas que se encuentran ubicadas en medio de la vereda y generan una interrupción del flujo peatonal y tampoco cuentan con elementos de seguridad, como iluminación, información, y accesibilidad.

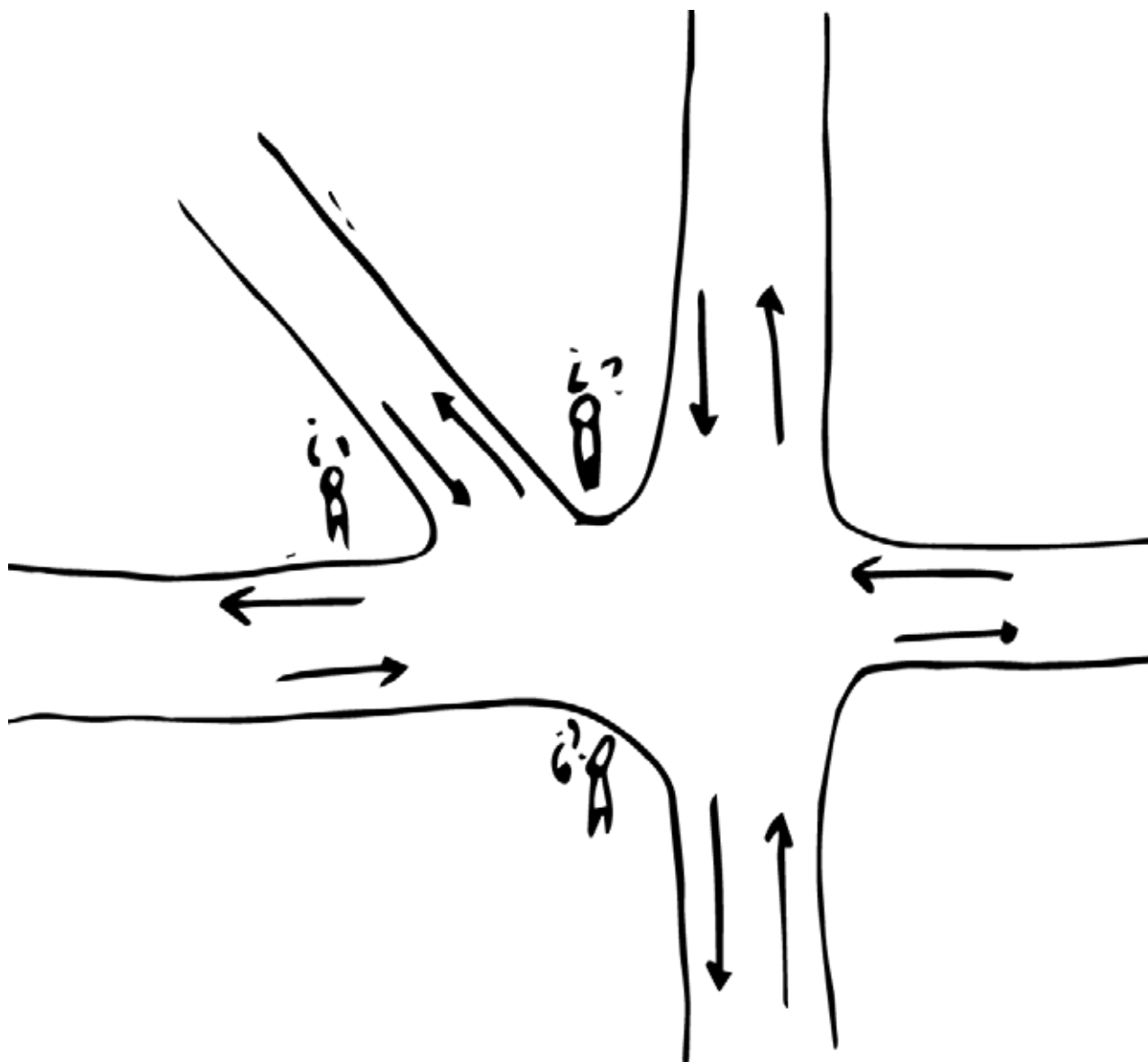






## 6-Cruces de cinco esquinas (A-Avenida)

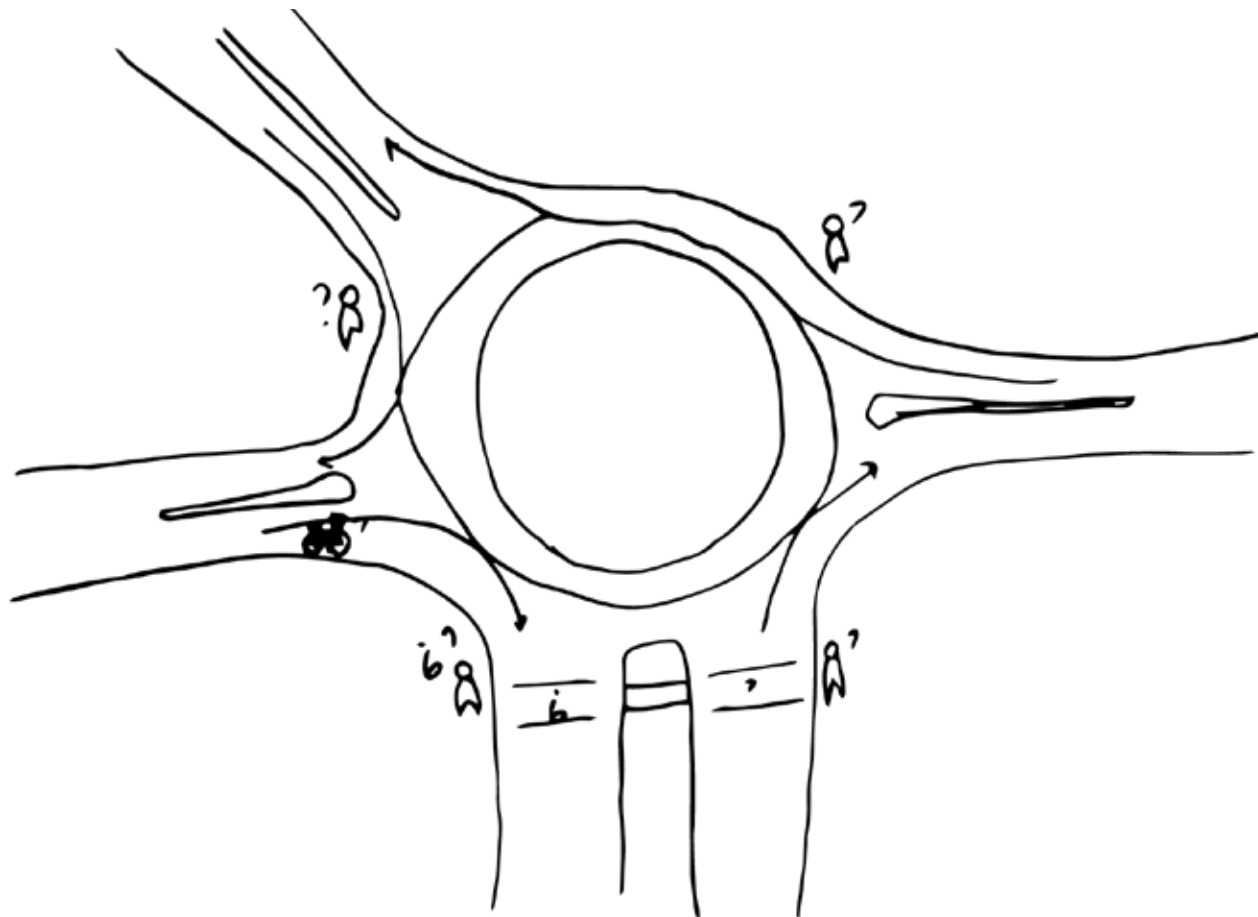
La situación 6 describe los cruces de cinco esquinas son relictos de trazados urbanos producto del crecimiento de la ciudad, se pueden encontrar varios en Maldonado, y todos con la misma particularidad de no tener programado el cruce peatonal seguro y accesible. En algunos casos, es hasta inseguro para vehículos ya que la visibilidad es muy baja. El conocido cruce de las 5 esquinas, esta programado por semáforos, lo que facilita el tránsito, pero tampoco incluye el cruce peatonal en su programación, de hecho sus veredas no cuentan con rampas, ni continuidad en el pavimento.





7-Rotondas (A/C <Av. Joaquín de Viana-Av. Lussich-Av. Lavalleja> y <Av. Joaquín de Viana-Av. Roosevelt>)

La situación 7 describe las rotondas también, abundantes en Maldonado, todas comparten las mismas particularidades, están programadas para el tránsito vehicular con motor. Los cruces peatonales rara vez son respetados, y para quienes circulan en bicicletas es prácticamente una prueba de valor poder circular por la rotonda con éxito.

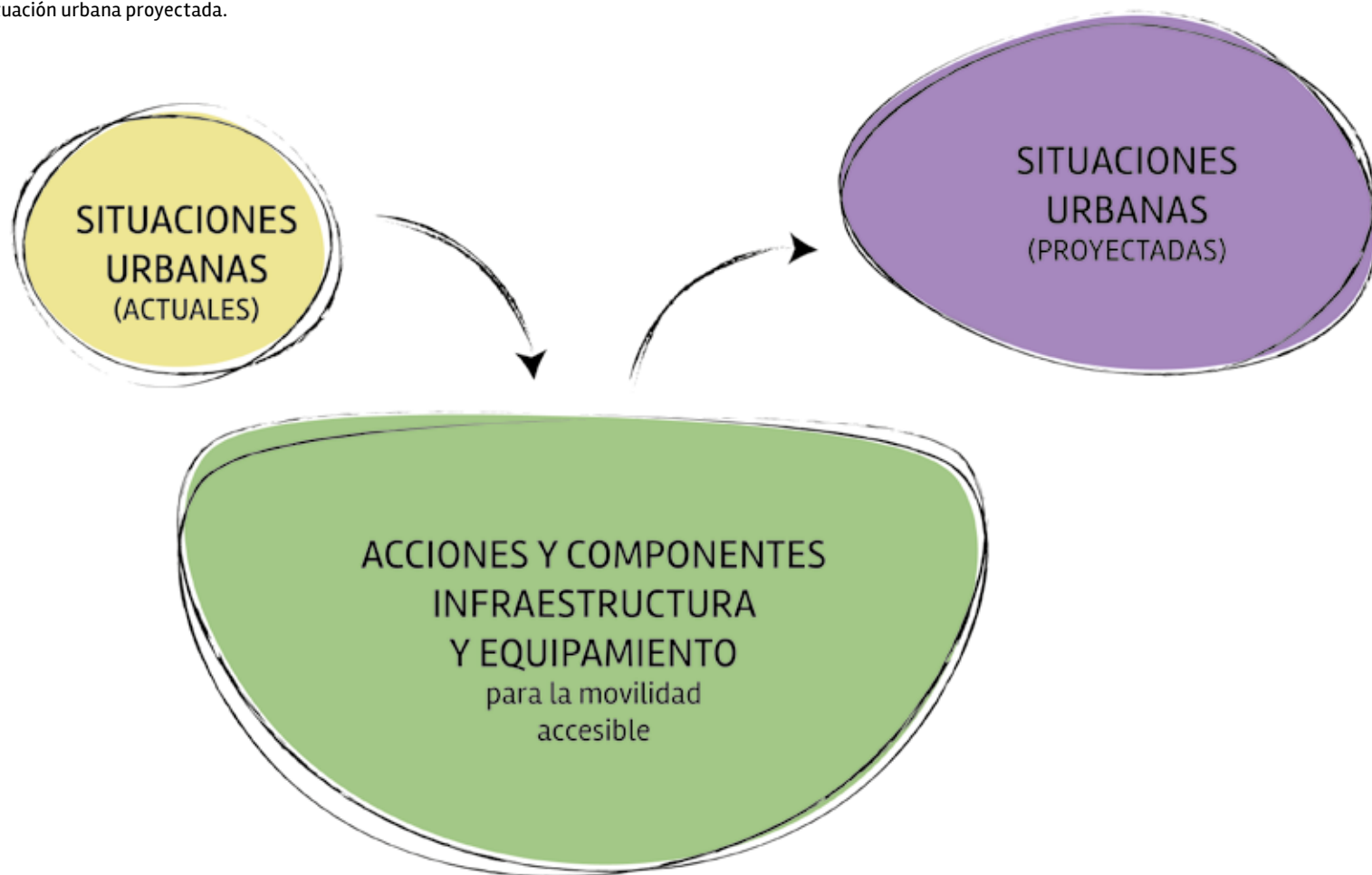






# Batería de acciones

La batería de acciones se aplica a las diferentes situaciones urbanas, dando respuesta a sus problemáticas, mediante configuraciones variadas de los componentes infraestructura y equipamiento para la movilidad accesible; dando como resultado una situación urbana proyectada.



## ACCIONES Y COMPONENTES – INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PARA LA MOVILIDAD ACCESIBLE



Vereda 2m o +



Estacionamiento reducido



Iluminación a dos alturas



Bancos



Señalética



Pavimento podotáctil



Cebreado



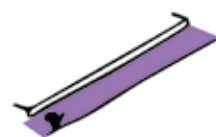
Arbolado urbano



Zona de descanso



Parada de bus



Bicisenda



Senda peatonal



Arbolado en maceta



Bicicleteros



Basureros



Rampas

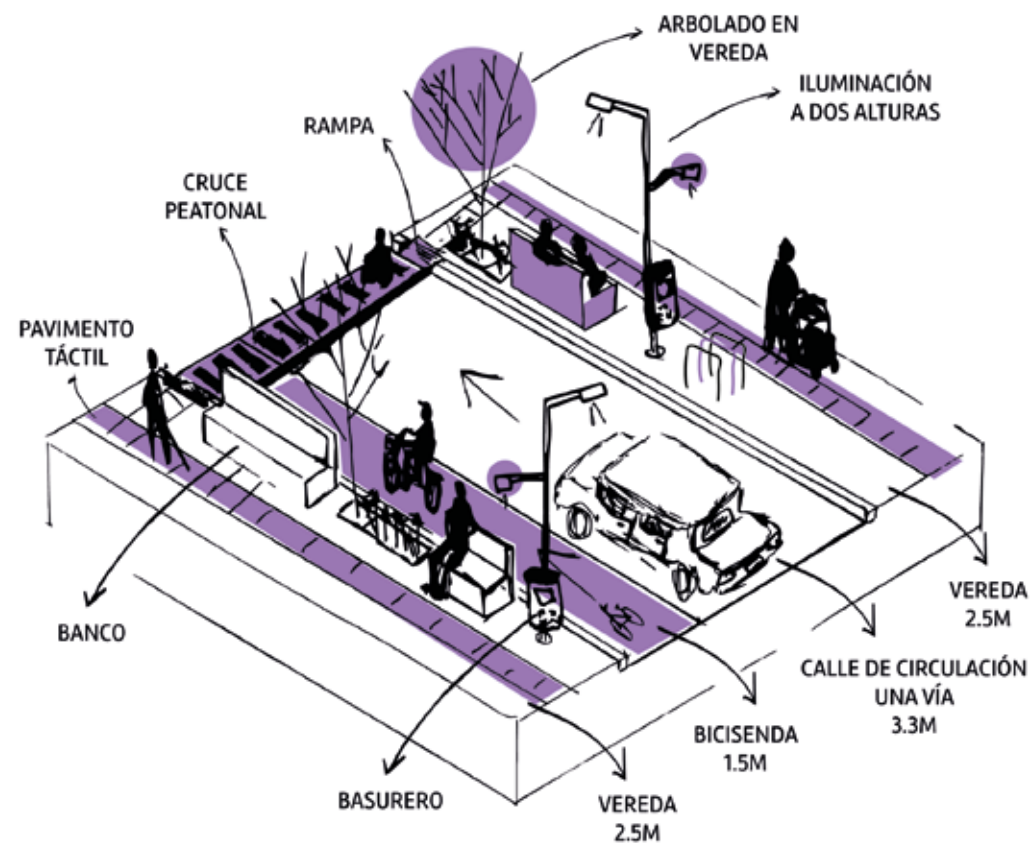
SITUACIÓN URBANA ACTUAL

ACCIONES Y COMPONENTES

SITUACIÓN URBANA PROYECTADA

SITUACIÓN 1

Calle de circulación de una vía con vereda angosta



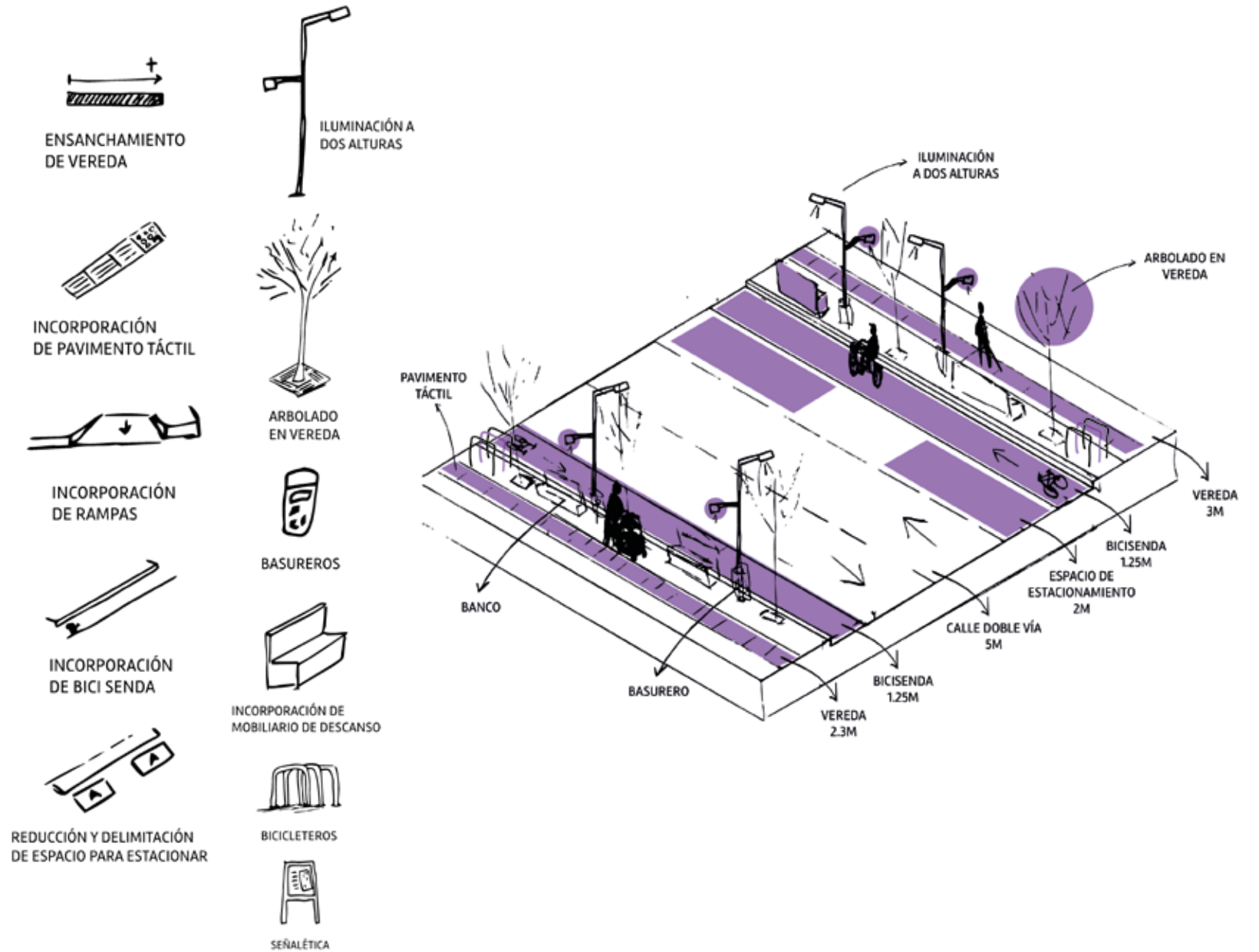
**SITUACIÓN URBANA ACTUAL**

**ACCIONES Y COMPONENTES**

**SITUACIÓN URBANA PROYECTADA**

**SITUACIÓN 2**

Calle de circulación doble vía con vereda ancha





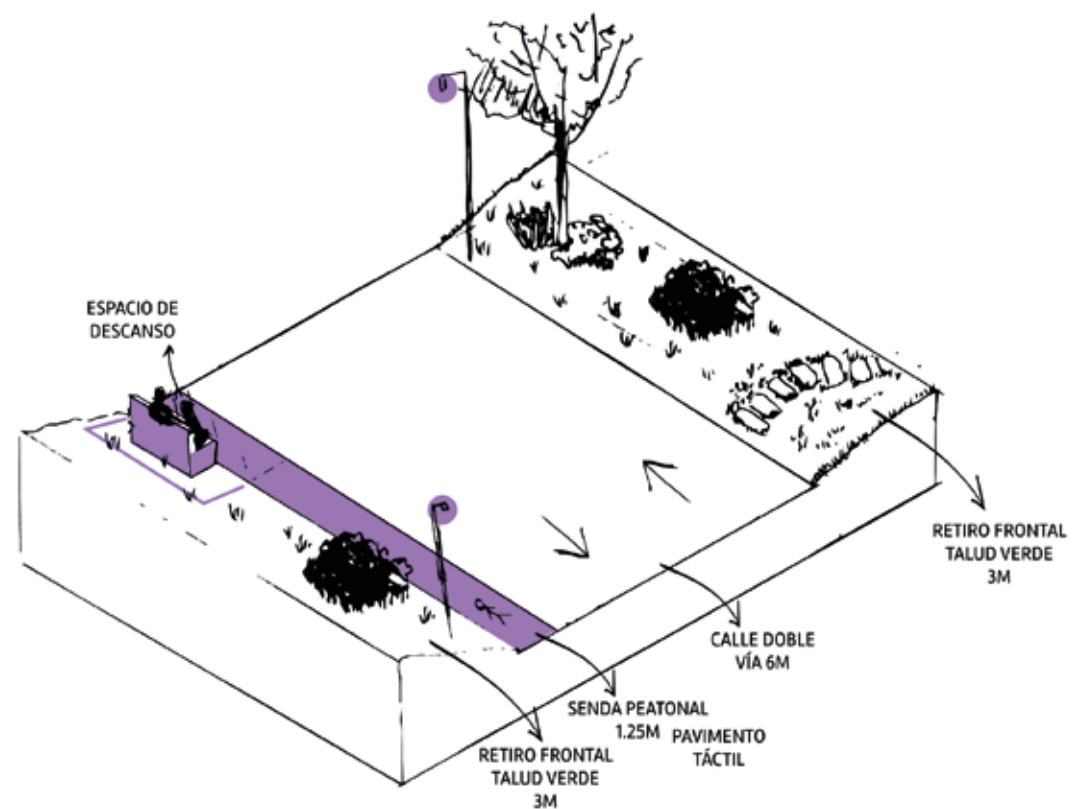
### SITUACIÓN URBANA ACTUAL

### ACCIONES Y COMPONENTES

### SITUACIÓN URBANA PROYECTADA

#### SITUACIÓN 3

Calle de circulación doble vía sin vereda



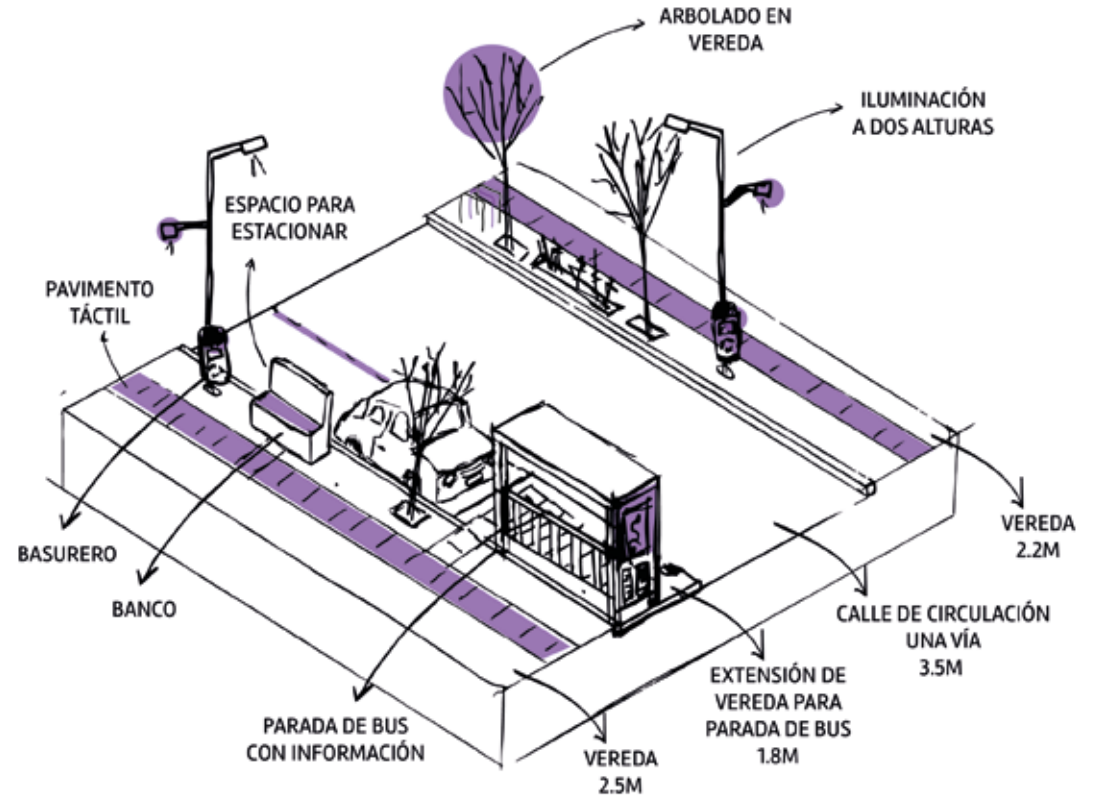
**SITUACIÓN URBANA ACTUAL**

**ACCIONES Y COMPONENTES**

**SITUACIÓN URBANA PROYECTADA**

**SITUACIÓN 4**

Paradas de bus sin mobiliario



SITUACIÓN URBANA ACTUAL

ACCIONES Y COMPONENTES

SITUACIÓN URBANA PROYECTADA



INCORPORACIÓN DE BICI SENDA



INCORPORACIÓN DE MOBILIARIO DE DESCANSO



ILUMINACIÓN A DOS ALTURAS



INCORPORACIÓN DE PAVIMENTO TÁCTIL



PARADA DE BUS



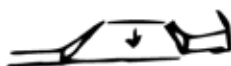
CEBREADO



ARBOLADO EN VEREDA



SEÑALÉTICA



INCORPORACIÓN DE RAMPAS



REDUCCIÓN Y DELIMITACIÓN DE ESPACIO PARA ESTACIONAR



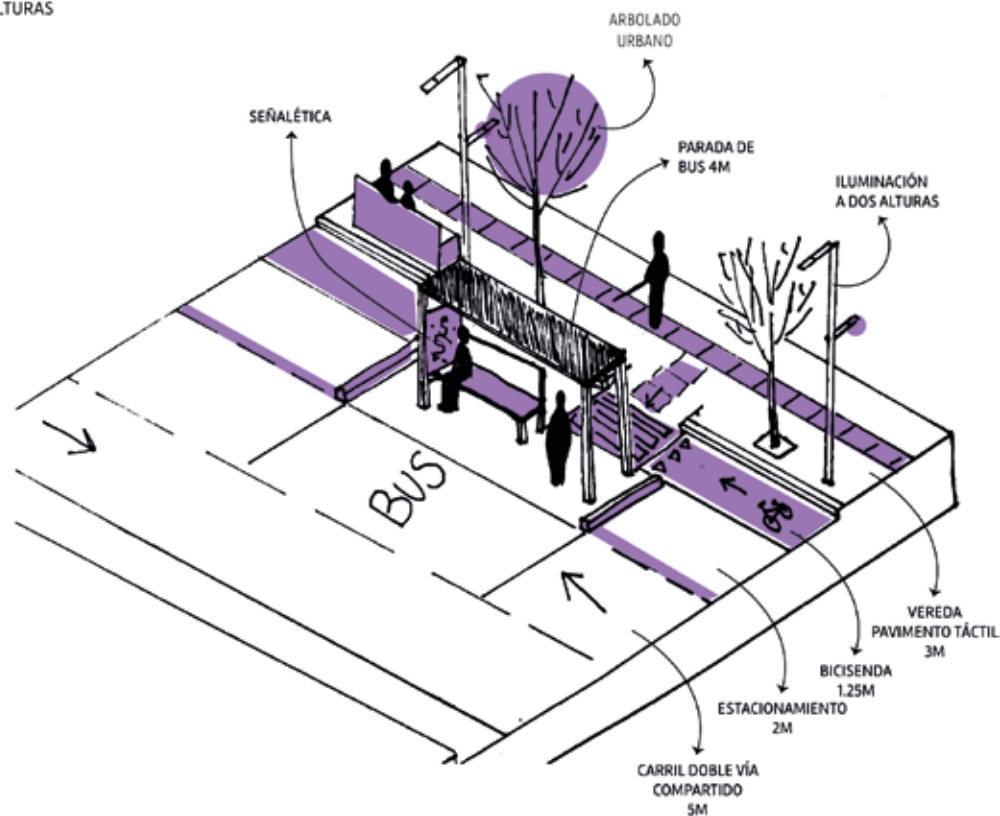
BICICLETEROS



BASUREROS

SITUACIÓN 5

Paradas de bus ubicada en medio de la vereda



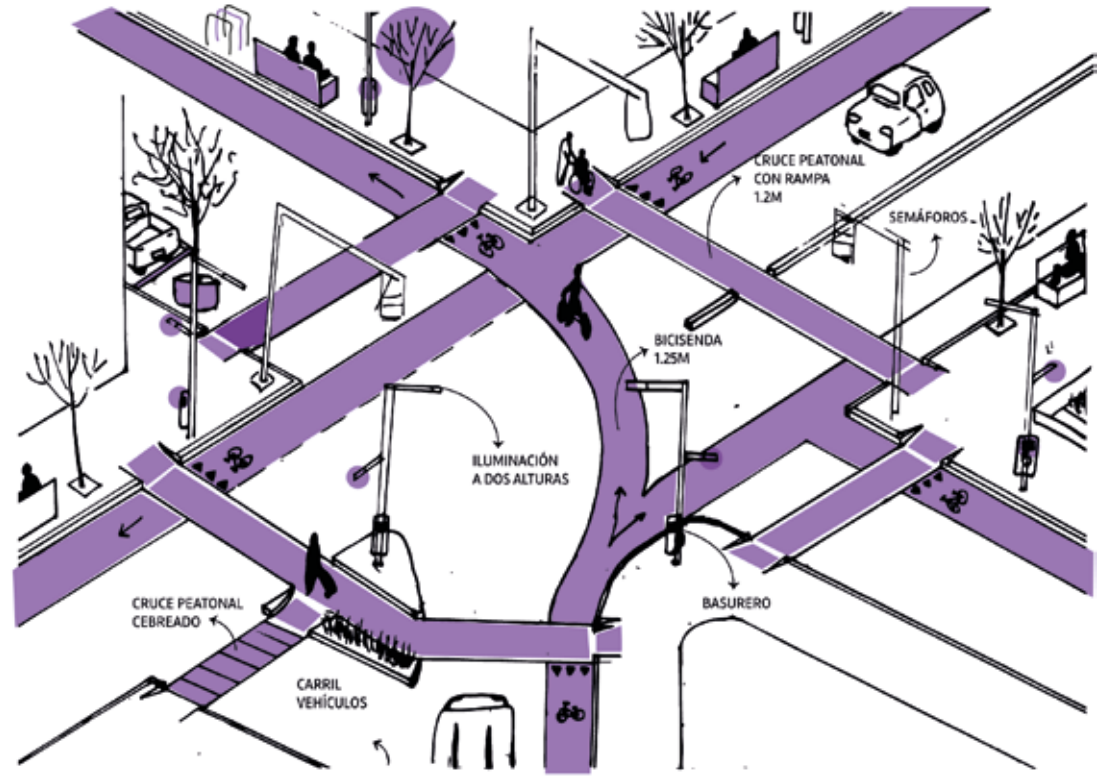
## SITUACIÓN URBANA ACTUAL

## ACCIONES Y COMPONENTES

## SITUACIÓN URBANA PROYECTADA

### SITUACIÓN 6

Cruces de cinco esquinas





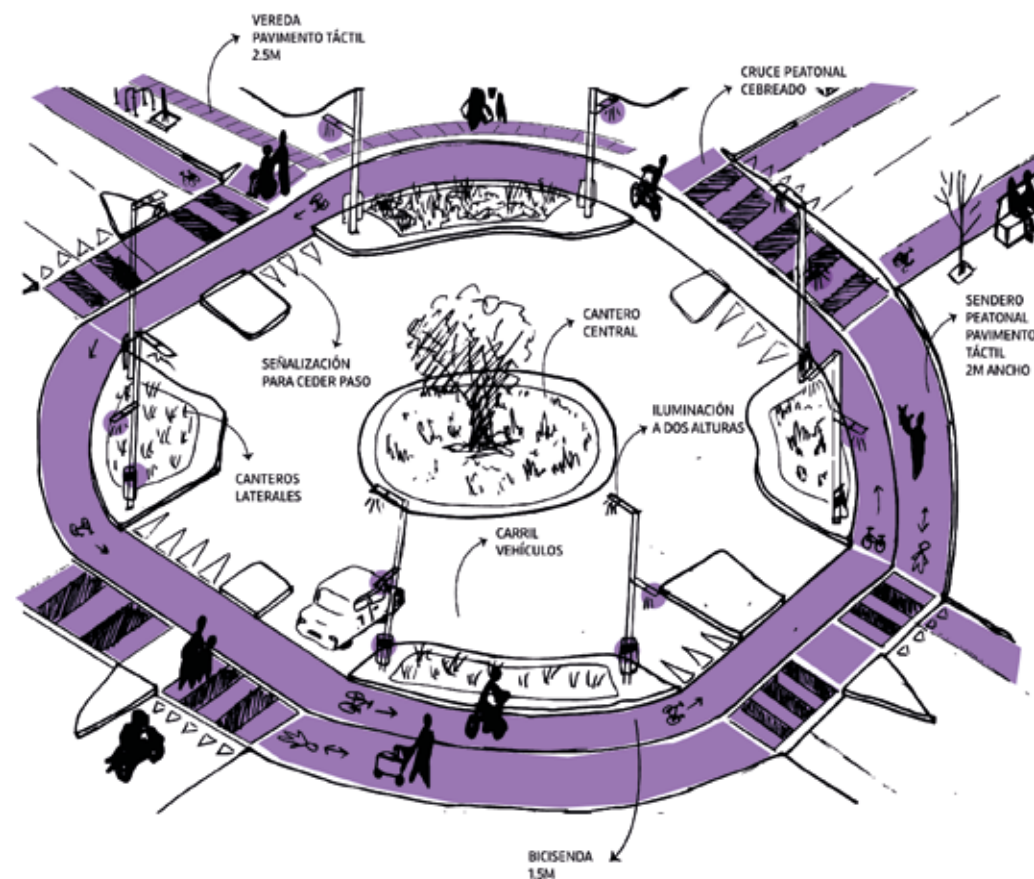
SITUACIÓN URBANA ACTUAL

ACCIONES Y COMPONENTES

SITUACIÓN URBANA PROYECTADA

SITUACIÓN 7

Rotondas



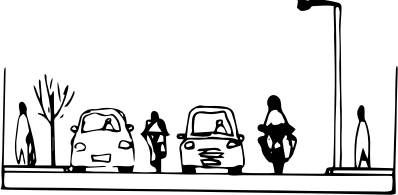
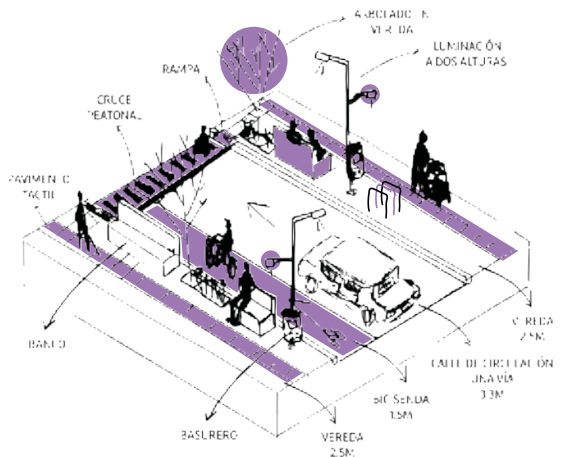
En la siguiente tabla se muestra, a modo de resumen, los componentes a aplicar en las diferentes situaciones urbanas, para responder a las problemáticas identificadas, desde la perspectiva de género interseccional, y sus respectivas situaciones proyectadas.

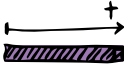
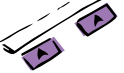














**SITUACIONES URBANAS (ACTUAL)**

**ACCIONES Y COMPONENTES INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PARA LA MOVILIDAD ACCESIBLE**

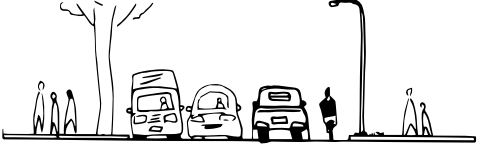
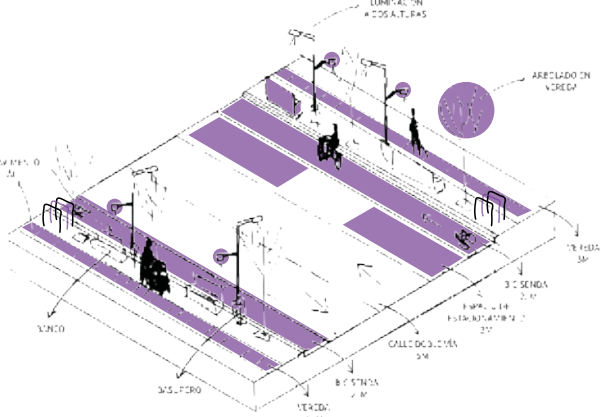
**SITUACIONES URBANAS (PROYECTADA)**

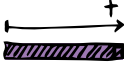









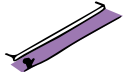





**SITUACIÓN 1**  
Calle de circulación de una vía con vereda angosta

 Vereda 2m o +	 Estacionamiento reducido/delimitado	 Iluminación a dos alturas	 Bancos	 Señalética
 Pavimento podotáctil	 Cebreado	 Arbolado urbano	 Zona de descanso	 Parada de bus
 Bicisenda	 Senda peatonal	 Arbolado en maceta	 Bicicleteros	 Basureros
 Rampas				

**SITUACIÓN 2**  
Calle de circulación de doble vía con vereda ancha

 Vereda 2m o +	 Estacionamiento reducido/delimitado	 Iluminación a dos alturas	 Bancos	 Señalética
 Pavimento podotáctil	 Cebreado	 Arbolado urbano	 Zona de descanso	 Parada de bus
 Bicisenda	 Senda peatonal	 Arbolado en maceta	 Bicicleteros	 Basureros
 Rampas				

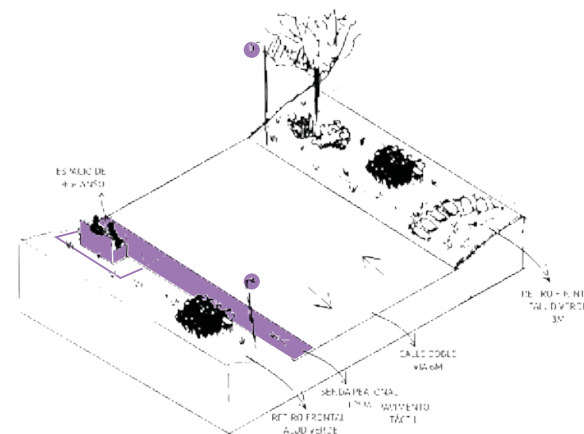
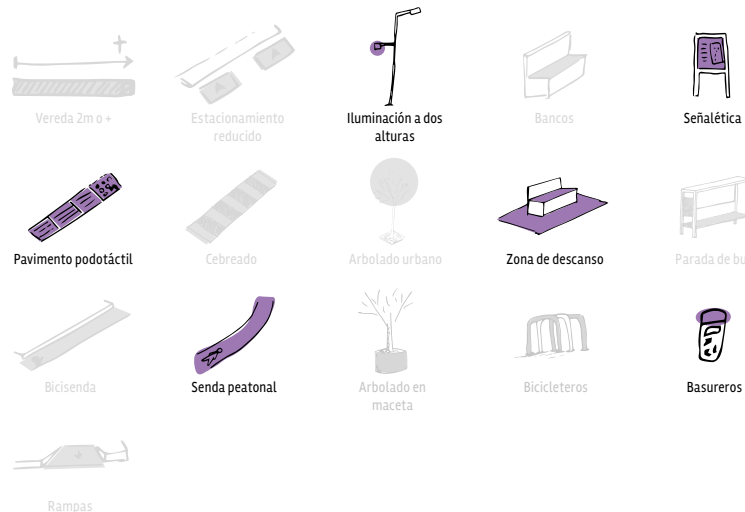
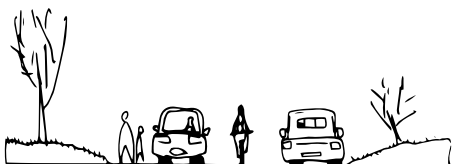
SITUACIONES URBANAS  
(ACTUAL)

ACCIONES Y COMPONENTES  
INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PARA LA MOVILIDAD ACCESIBLE

SITUACIONES URBANAS  
(PROYECTADA)

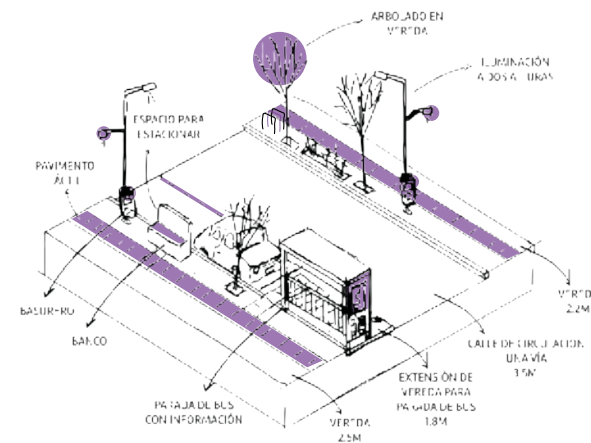
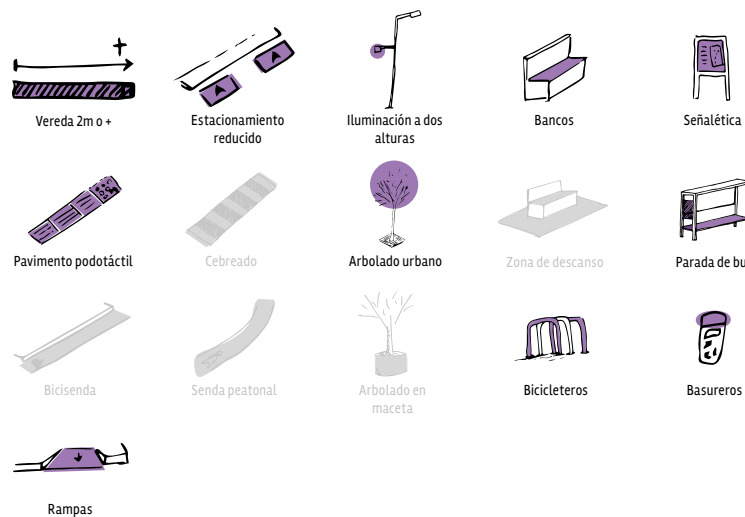
SITUACIÓN 3

Calle de circulación de doble vía sin vereda



SITUACIÓN 4

Paradas de bus sin mobiliario







### SITUACIONES URBANAS (ACTUAL)

### ACCIONES Y COMPONENTES INFRAESTRUCTURA Y EQUIPAMIENTO PARA LA MOVILIDAD ACCESIBLE

### SITUACIONES URBANAS (PROYECTADA)

**SITUACIÓN 7**  
Rotondas

The diagram illustrates the proposed accessible infrastructure for a roundabout. It includes a plan view of the roundabout on the left, a central grid of 15 infrastructure components, and a detailed perspective view of the roundabout on the right showing the application of these components.

Vereda 2m o +	Estacionamiento reducido	Iluminación a dos alturas	Bancos	Señalética
Pavimento podotáctil	Cebreado	Arbolado urbano	Zona de descanso	Parada de bus
Bicisenda	Senda peatonal	Arbolado en maceta	Bicicleteros	Basureros
Rampas				

**PROYECTADA (Detalle de la Rotonda):**

- VEREDA 2M O +
- ESTACIONAMIENTO REDUCIDO
- ILUMINACIÓN A DOS ALTURAS
- BANCOS
- SEÑALÉTICA
- PAVIMENTO PODOTÁCTIL
- CEBREADO
- ARBOLADO URBANO
- ZONA DE DESCANSO
- PARADA DE BUS
- BICISENDA
- SENDA PEATONAL
- ARBOLADO EN MACETA
- BICICLETEROS
- BASUREROS
- RAMPAS



# Aplicación in situ

Llevando las situaciones estudiadas in situ, entendemos que se cruzan y se conectan de diferentes formas, en diversas zonas de la ciudad, por lo que con el objetivo de verificar la viabilidad de la batería de acciones, se realiza su aplicación en un sitio concreto y tres aportes en otras situaciones.

Cruzando los datos de las marchas exploratorias, las situaciones urbanas que más se repiten en los recorridos son:

- Centro (Situación 1 y 4) con 9 coincidencias
- Avenida (Situación 2 y 5) con 7 coincidencias
- Rotondas con 6 coincidencias
- Barrio jardín con 5 coincidencias

En la zona "A" se identifican la mayor cantidad de situaciones urbanas estudiadas, por lo que se elige un fragmento de recorrido que se extiende desde calle Doderá esq. Gutiérrez Ruiz, Av. Lavalleja, cruzando la rotonda de Av. Lavalleja, Av. Joaquín de Viana y Av. Lussich, continuando por Av. Lavalleja hasta el cruce de cinco esquinas dado por las calles (Alfredo Chiossi, Teros y Av. Lavalleja).



A continuación se presenta el mapa general de aplicaciones "in situ", cortes con información de ubicación, preexistencias, componentes a aplicar y fotomontajes que expresan los aportes a la transformación del paisaje urbano desde la perspectiva de género.

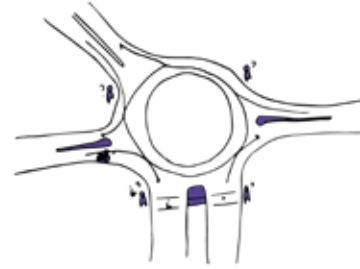




SITUACIÓN 6  
Cruce de cinco esquinas



SITUACIÓN 2  
Calle de circulación doble vía con vereda ancha



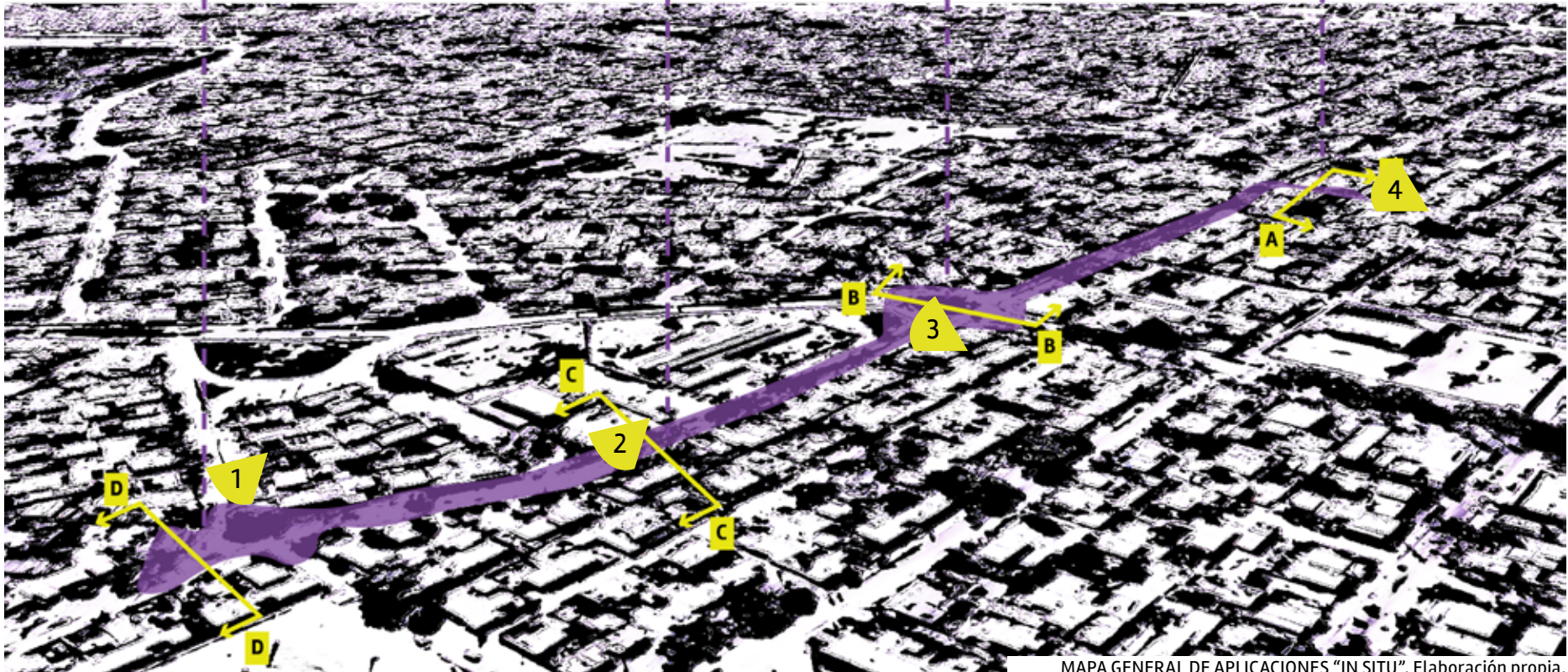
SITUACIÓN 7  
Rotonda

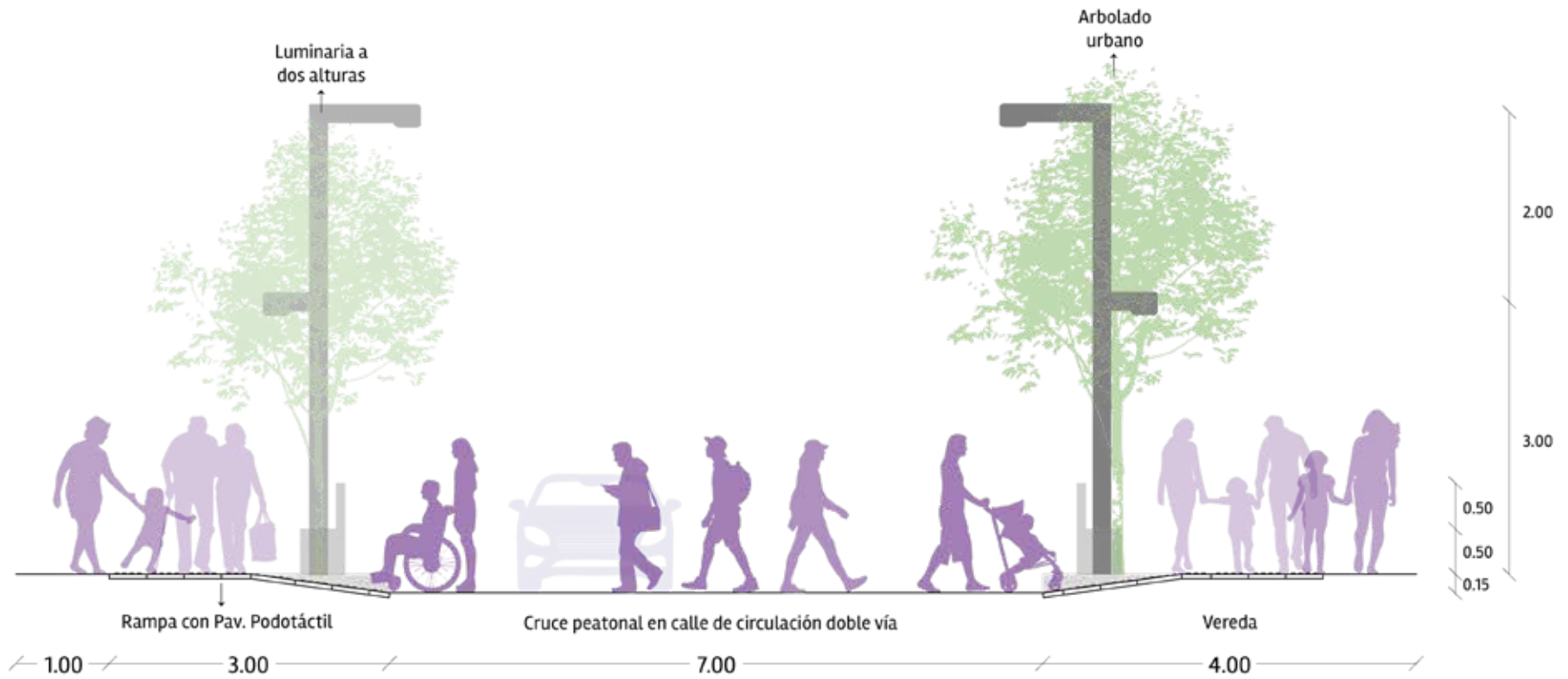


SITUACIÓN 1  
Calle de circulación una vía con vereda angosta



SITUACIÓN 4  
Parada de bus sin mobiliario





CORTE D.D.  
ESCALA 1:50



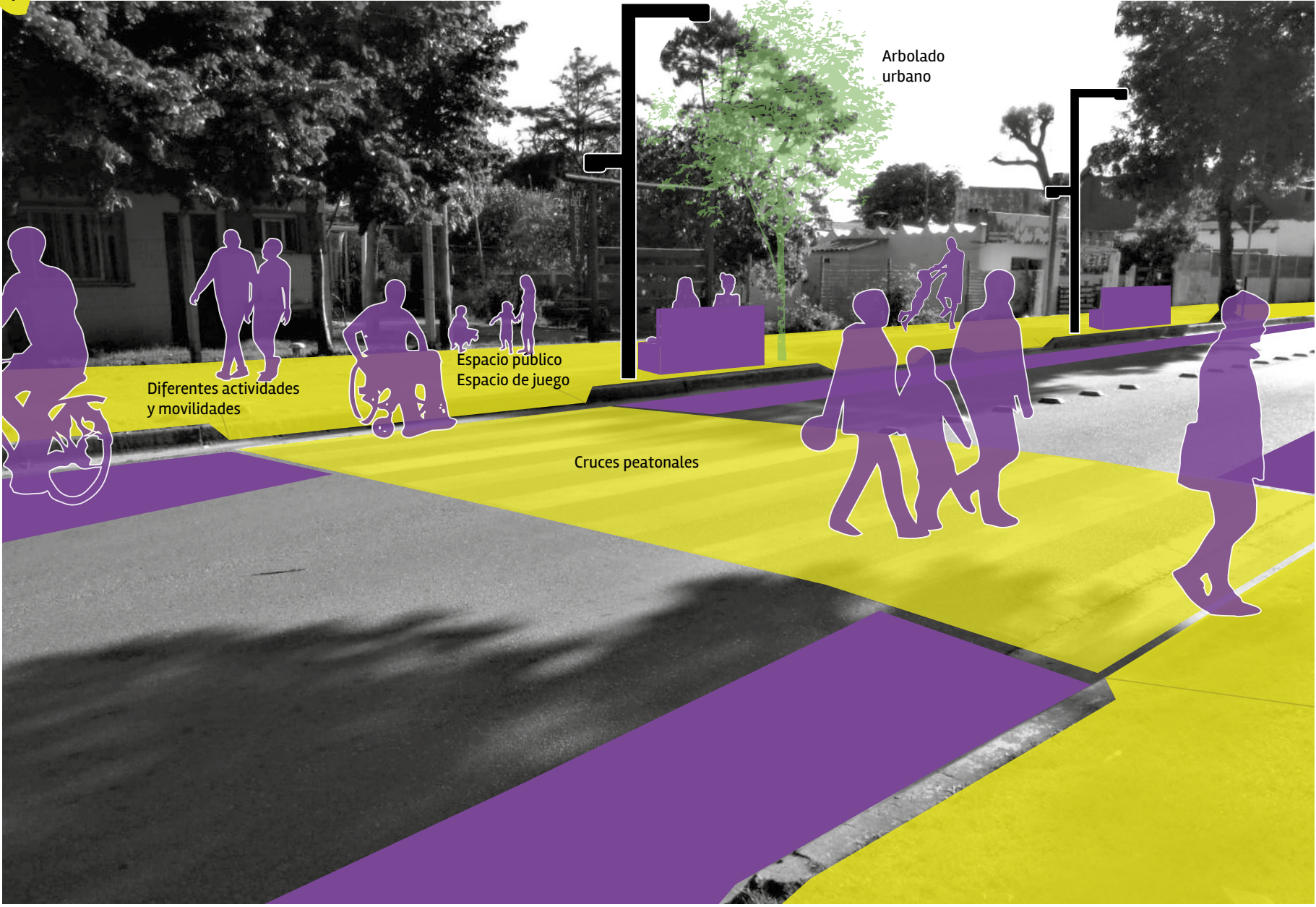
UBICACIÓN  
Av. Lavalleja, Alfredo Chiossi, Teros

SITUACIÓN URBANA 6 Cruce de cinco esquinas

COMPONENTES



1



peatonal y vial

Arbolado urbano

Espacio publico  
Espacio de juego

Diferentes actividades  
y movilidades

Cruces peatonales



CORTE C.C.  
ESCALA 1:50

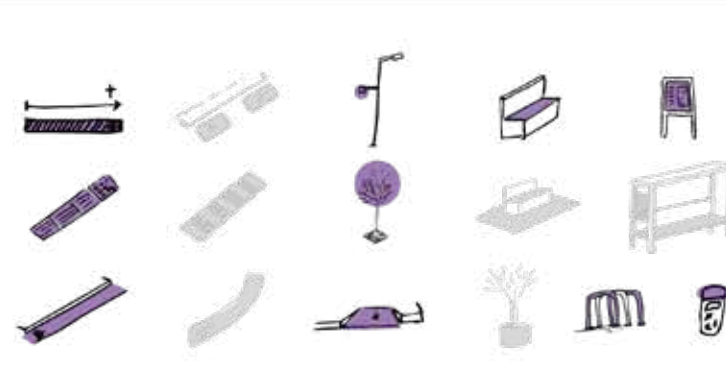


UBICACIÓN  
Av. Lavalleja



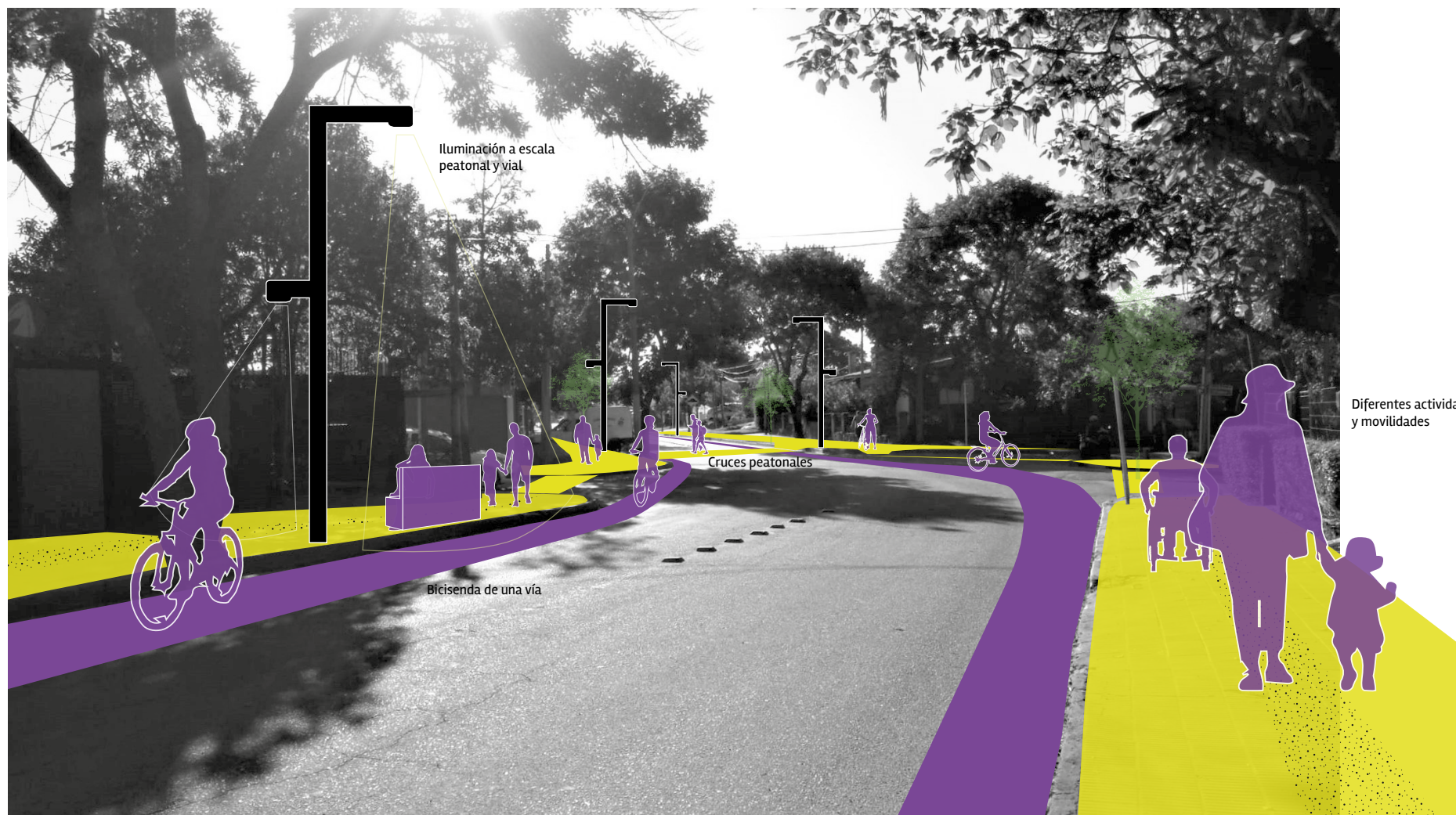
SITUACIÓN URBANA 2

Calle circulación doble vía  
vereda ancha



COMPONENTES





Carril de circulación vehicular doble vía

Bicisenda

Vereda para circulación peatonal con pavimento podotáctil



**CORTE B.B.**  
**ESCALA 1:150**



**UBICACIÓN**  
 Rotonda Av. Lavalleja, Av. Lussich, Av. Joaquín de Viana

**SITUACIÓN URBANA 7**  
 Rotonda

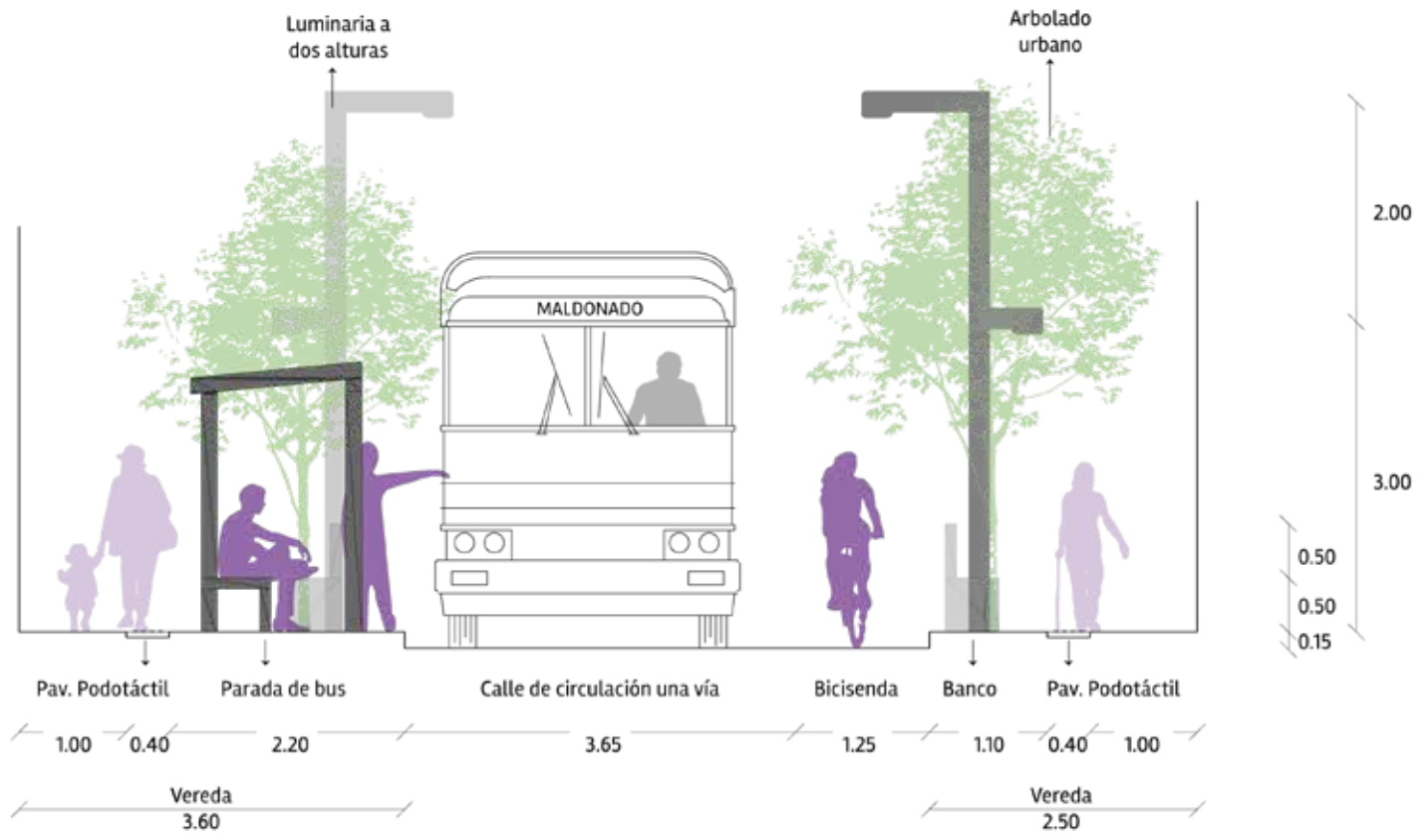
**COMPONENTES**

3

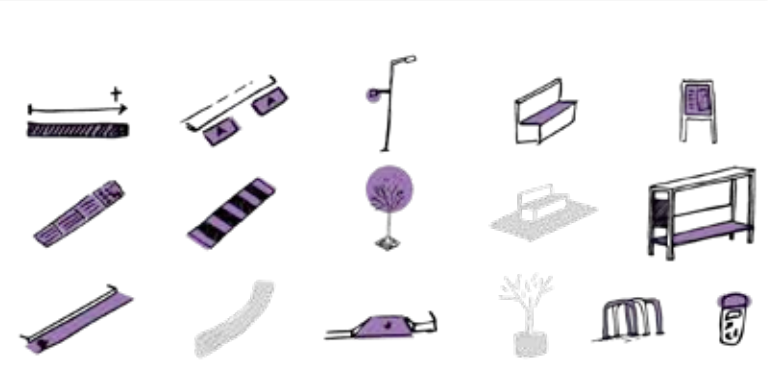


Por último, y a los efectos de cumplir con los requerimientos docentes, se plantea el desarrollo de una de las situaciones urbanas con detalles específicos de aplicación de componentes.





CORTE A.A.  
ESCALA 1:50

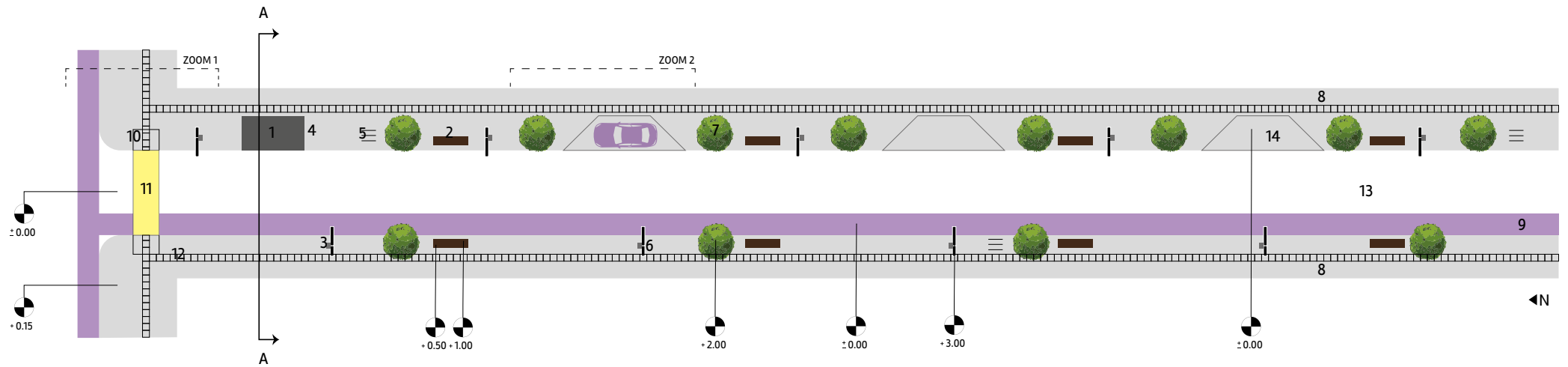


UBICACIÓN  
Calle Dodera esquina Av. Lavalleja

SITUACIÓN URBANA 1  
SITUACIÓN URBANA 4  
Calle de una vía vereda angosta  
Parada de bus sin mobiliario

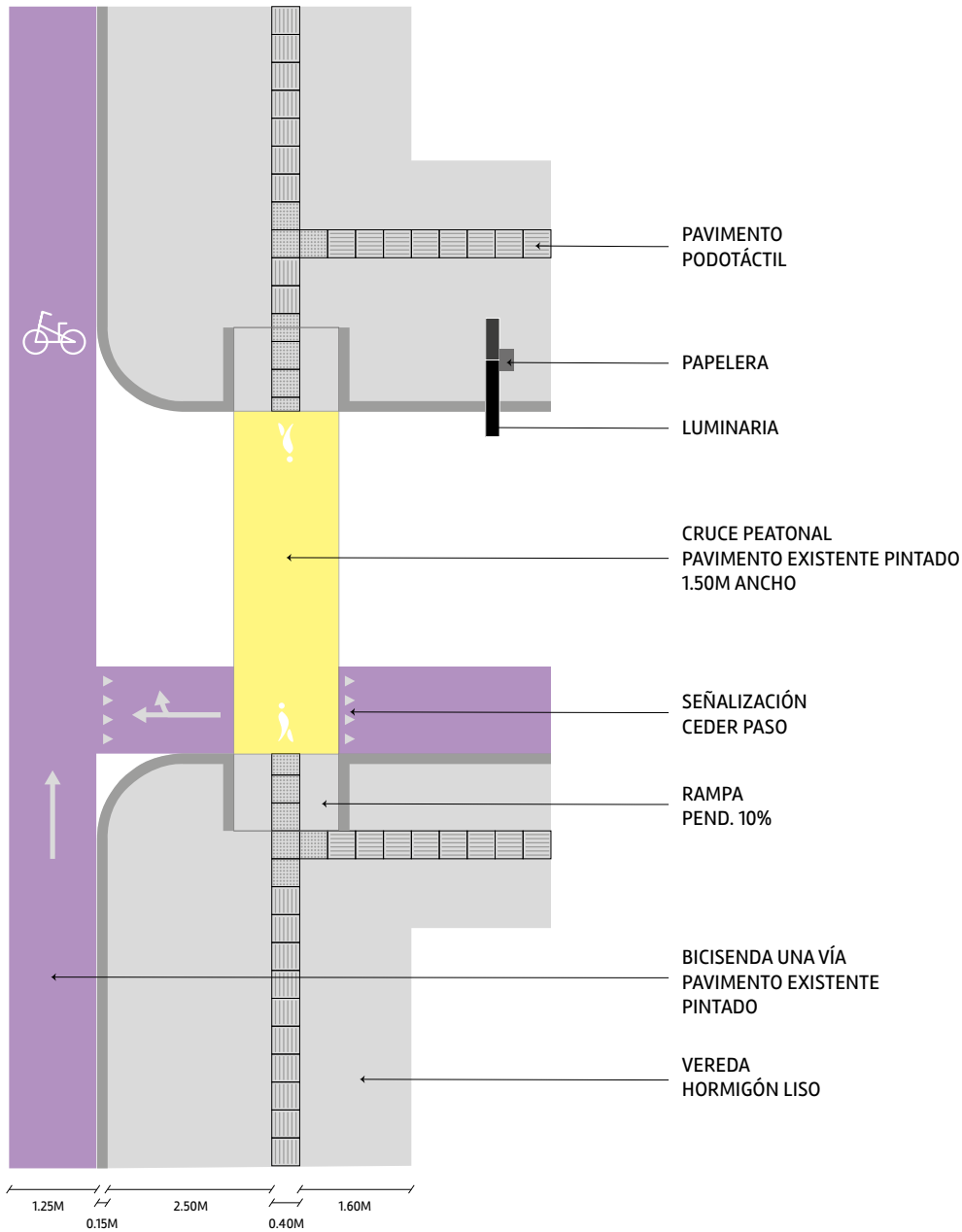
COMPONENTES

SITUACIÓN URBANA 1  
 PLANTA GENERAL  
 ESCALA 1:250



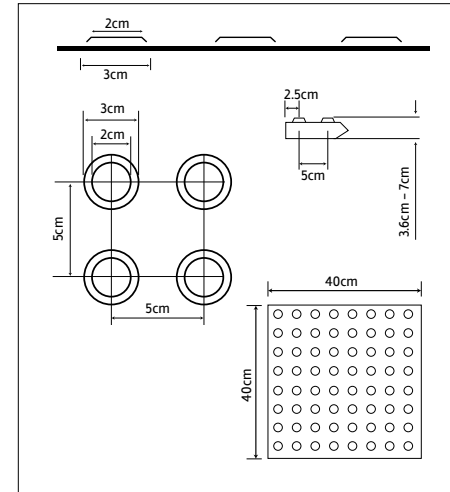
- |                           |                              |                     |                          |                                   |
|---------------------------|------------------------------|---------------------|--------------------------|-----------------------------------|
| 1. PARADA DE BUS          | 4. SEÑALÉTICA                | 7. ARBOLADO URBANO  | 10. RAMPA                | 13. CARRIL DE CIRCULACIÓN UNA VÍA |
| 2. MOBILIARIO DE DESCANSO | 5. BICICLETERO               | 8. VEREDA ACCESIBLE | 11. CRUCE PEATONAL       | 14. ESPACIO PARA ESTACIONAR       |
| 3. PAPELERA               | 6. ILUMINACIÓN A DOS ALTURAS | 9. BICISENDA        | 12. PAVIMENTO PODOTÁCTIL |                                   |

SITUACIÓN URBANA 1  
ZOOM 1  
ESCALA 1:100

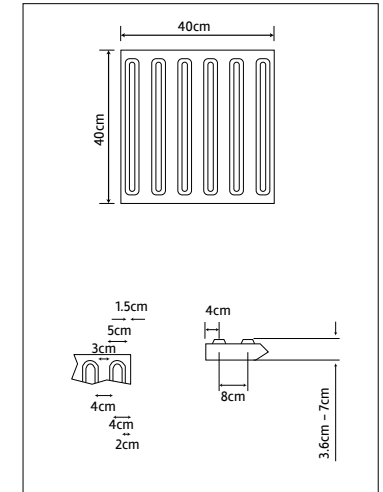


PAVIMENTO PODOTÁCTIL  
Detalle Baldosas

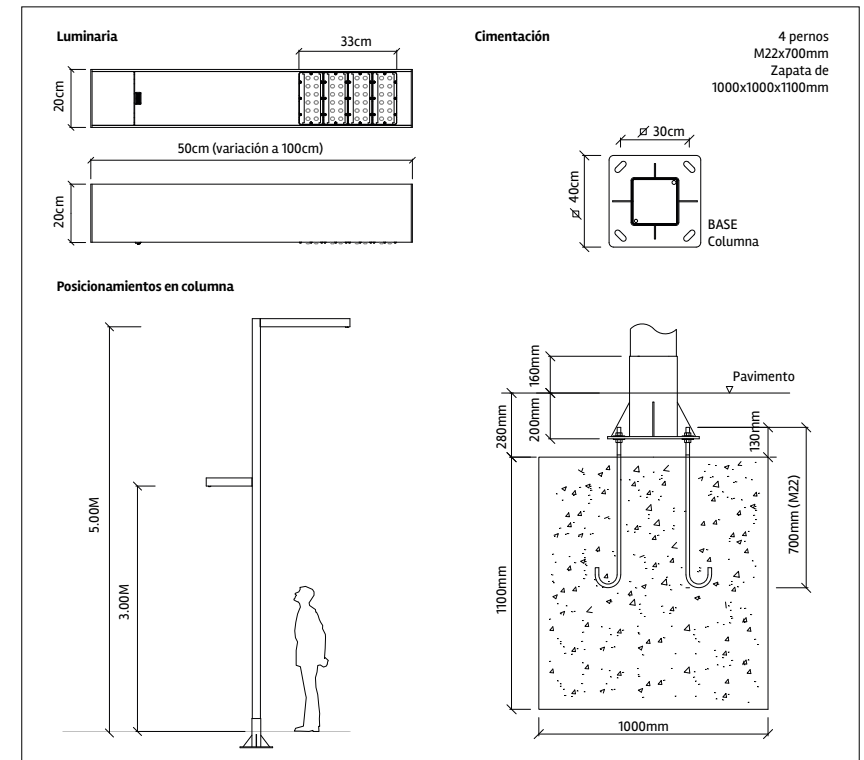
Alerta

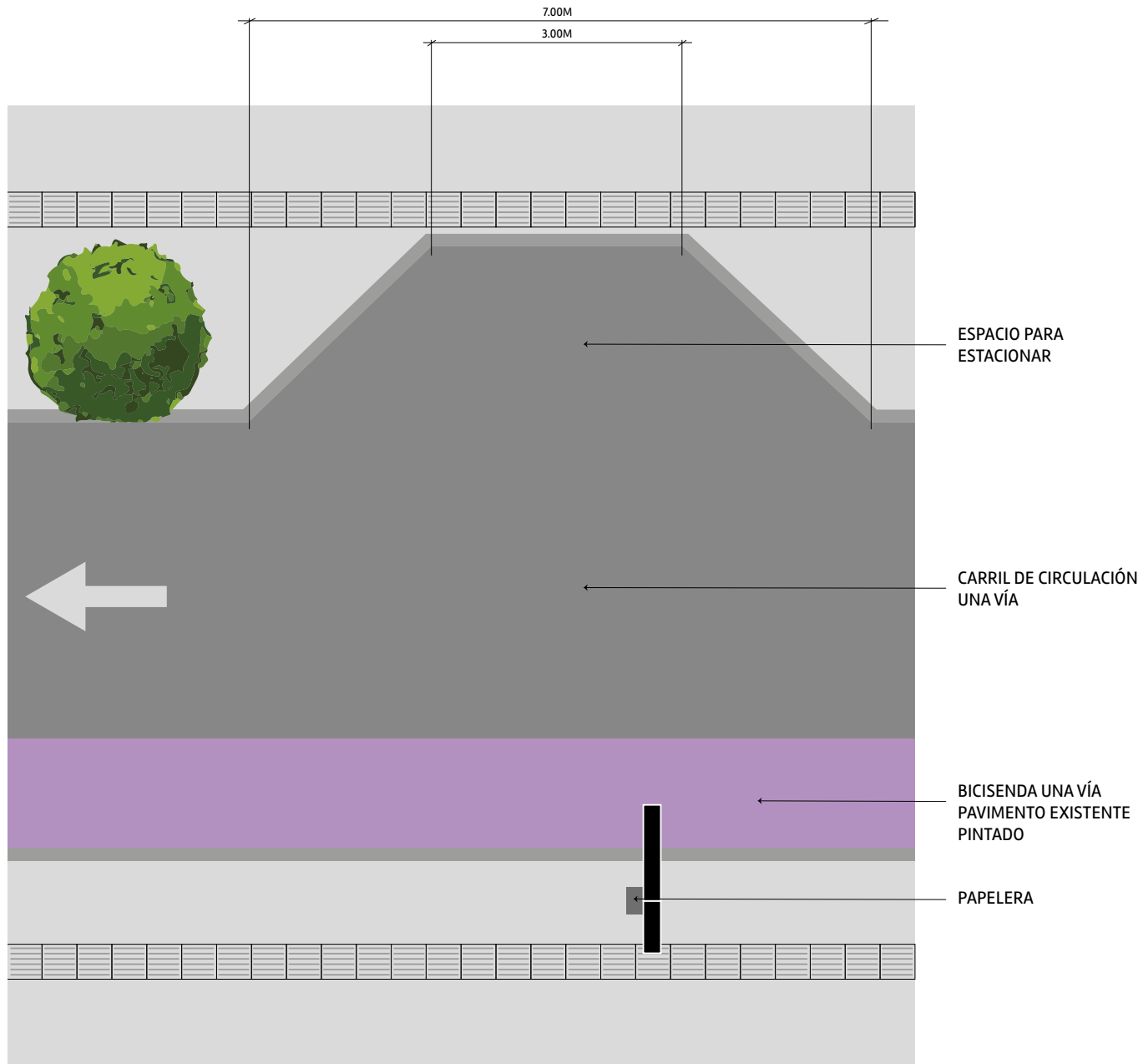


Direccionamiento y avance



LUMINARIA  
Detalle



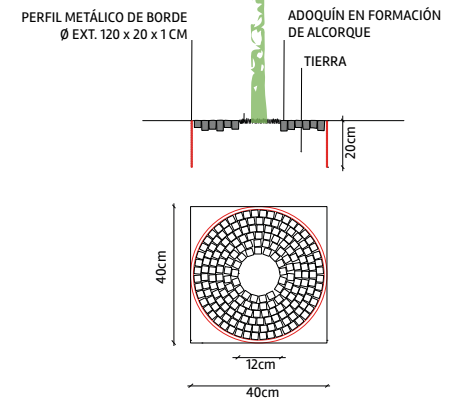


ARBOLADO URBANO  
 Detalle

Especie: Espumilla  
 Nombre científico: *Lagerstroemia indica*



Arbusto de gran porte, de 3 a 6 metros de altura. Las hojas son pequeñas y verde oscuras las cuales se desprenden de sus ramas en otoño, tornándose amarillas y anaranjadas. Posee flores muy llamativas rosadas, blancas o purpuras. Aunque se desarrolla mejor en suelos profundos y frescos, se adapta a cualquier tipo de suelos. Prefiere el pleno sol y es resistente a las heladas y vientos. Funciona muy bien en el sitio ya que es parte del arbolado existente.







Arbolado urbano

Iluminación escala peatonal y vial

Espacio para estacionar

Vereda para circulación peatonal con pavimento podotáctil  
Hormigón liso

Mobiliario para descanso

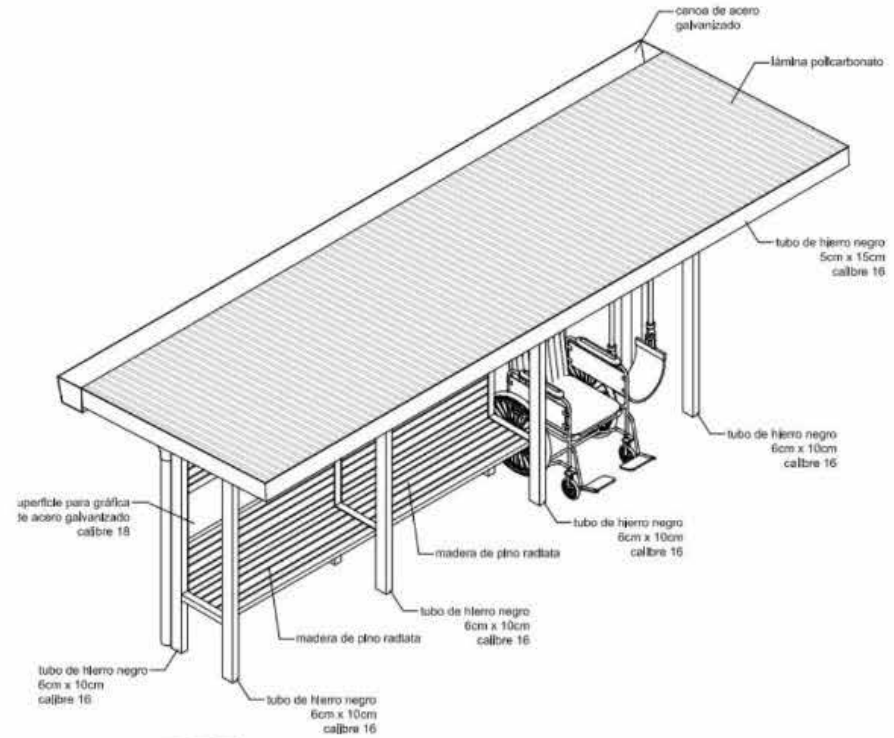
1. PARADA DE BUS  
Catálogo Curridabat

**TABLA RESUMEN**

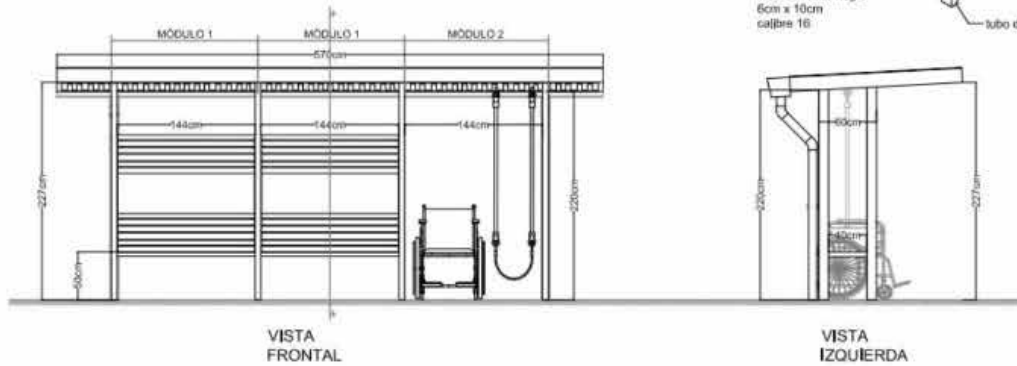
**Dimensiones generales:**  
153cm x 552cm 284cm

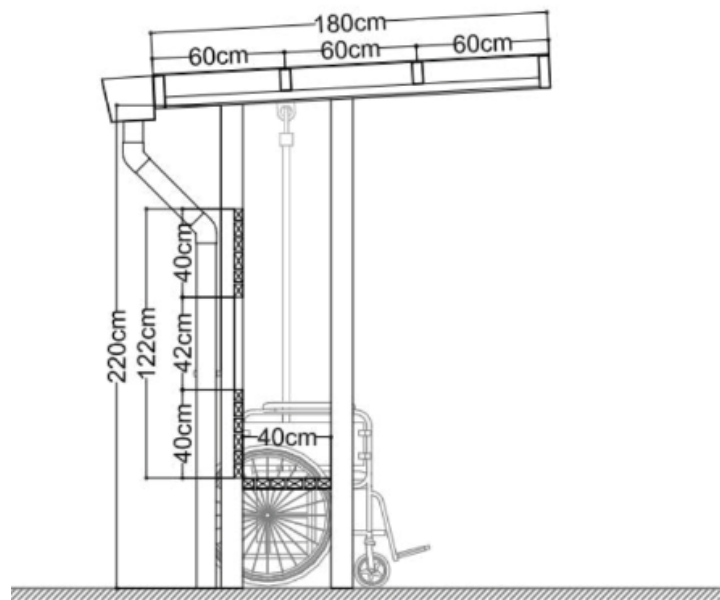
**Acabado y materiales:**

- Hierro negro acabado "acero corten".
- Hierro galvanizado acabado natural.
- Lámina de techo rectangular de acero galvanizado acabado esmaltado verde.
- Fijaciones (tomillos, tuercas, arandelas, pernos, etc) en acero inoxidable.
- Madera pino radiata acabado satinado transparente.
- Rotulación en Vinilo Autoadhesivo 3M™ Controllac™ con Comply™ (o similar).
- Acabado de concreto expuesto sin repellar.

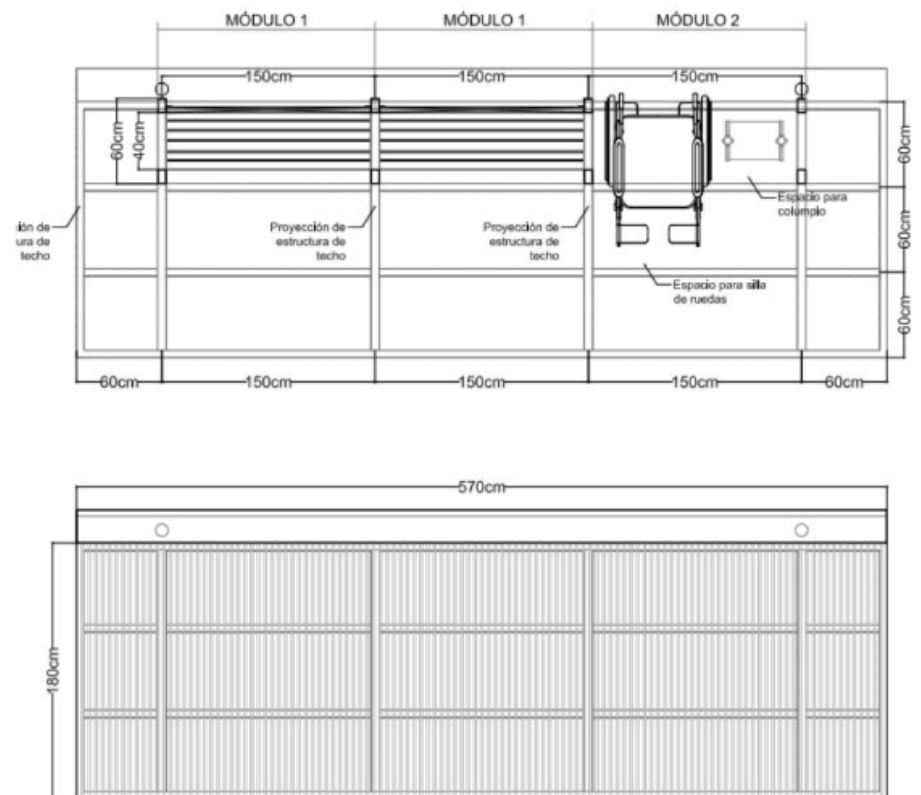


ISOMÉTRICO





CORTE



PLANTA

2. MOBILIARIO DE DESCANSO  
Catálogo Curridabat

## TABLA RESUMEN

**Dimensiones generales:**

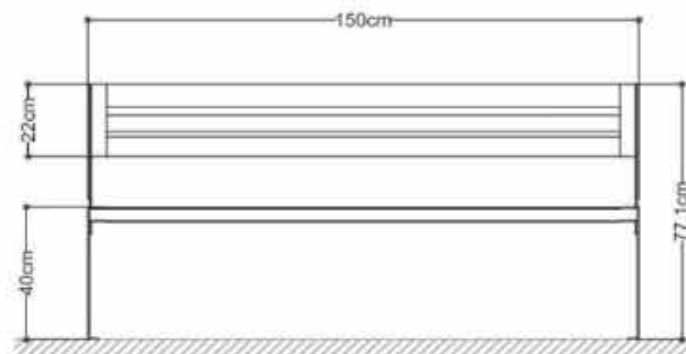
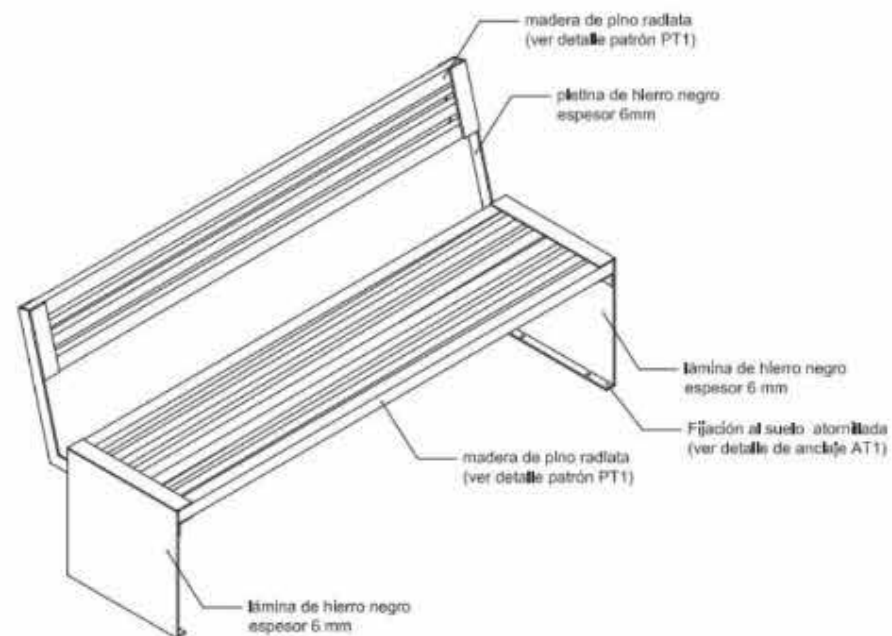
150cm x 54cm x 77cm

**Acabado y materiales:**

Hierro negro acabado "acero corten".

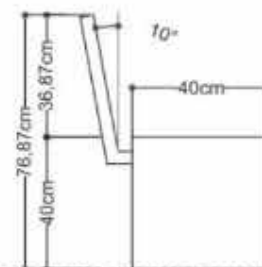
Fijaciones (tornillos, tuercas, arandelas, pernos, etc) en acero inoxidable.

Madera pino radiata acabado satinado transparente.



VISTA FRONTAL

## ISOMÉTRICO



VISTA IZQUIERDA





## TABLA RESUMEN

### Dimensiones generales:

44cm x 30cm x 100cm

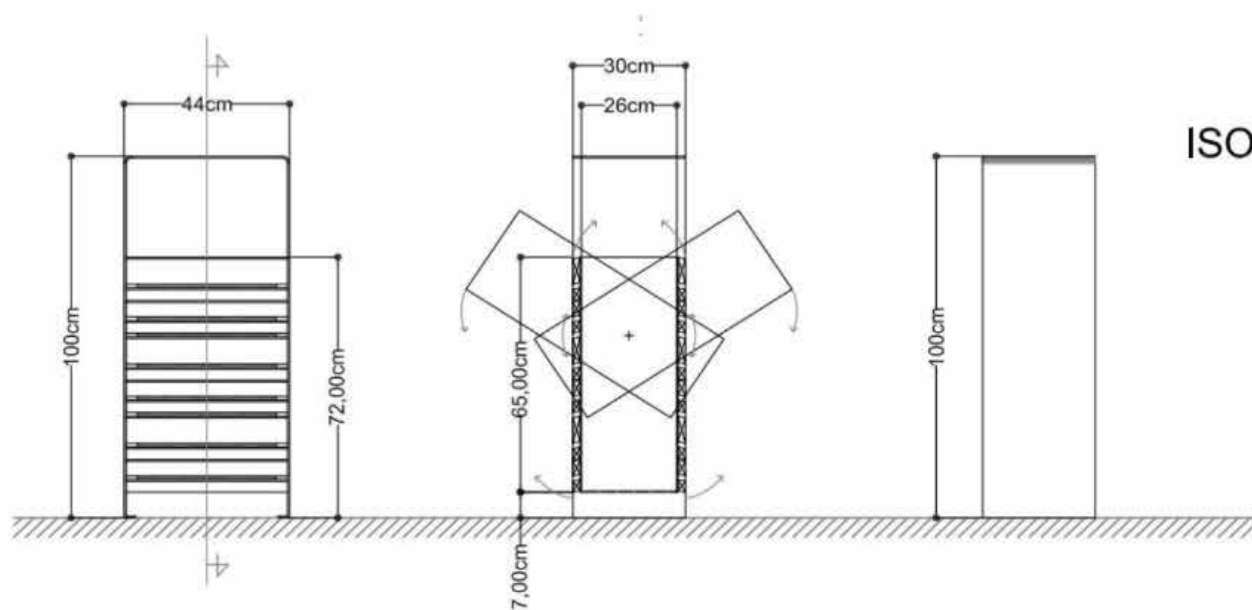
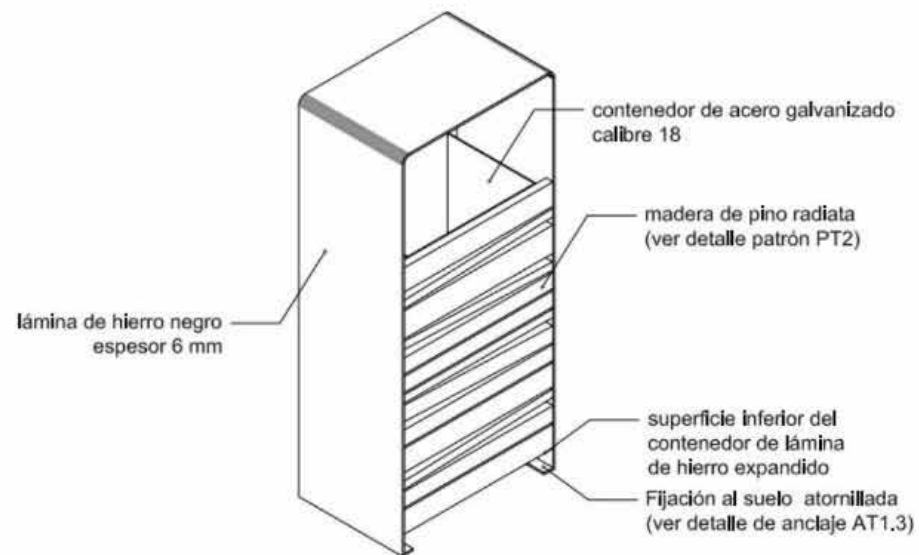
### Acabado y materiales:

Hierro negro acabado "acero corten".

Hierro galvanizado pintura CORROSTYL (o similar) color negro.

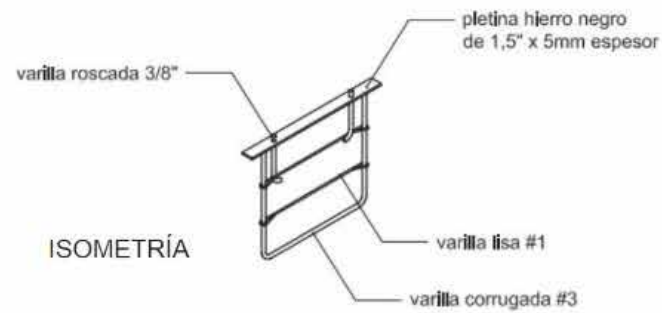
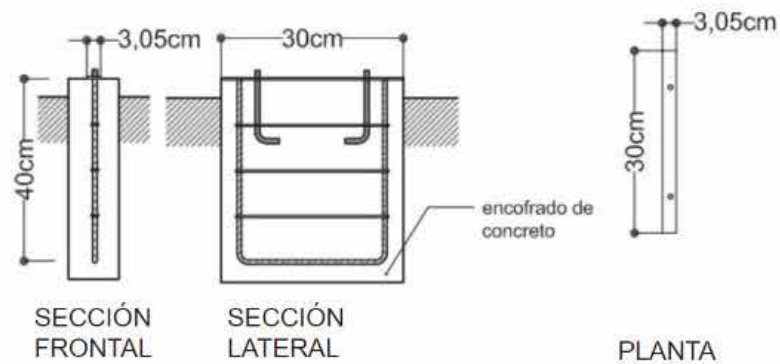
Fijaciones (tornillos, tuercas, arandelas, pernos, etc) en acero inoxidable.

Madera pino radiata acabado satinado transparente.



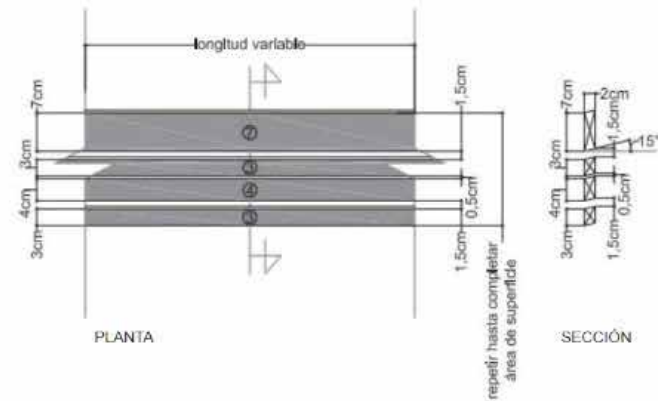
## ISOMÉTRICO

DETALLE DE ANCLAJE BASURERO (AT1.3)

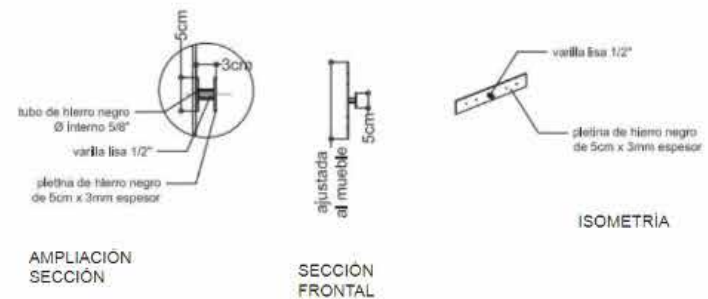


ISOMETRÍA

DETALLE DE PATRÓN DE MADERA (PT2)



DETALLE DE PIVOTE (PVT1)



AMPLIACIÓN SECCIÓN

SECCIÓN FRONTAL

ISOMETRÍA



## TABLA RESUMEN

### Dimensiones generales:

8cm x 35cm x 180cm

### Acabado y materiales:

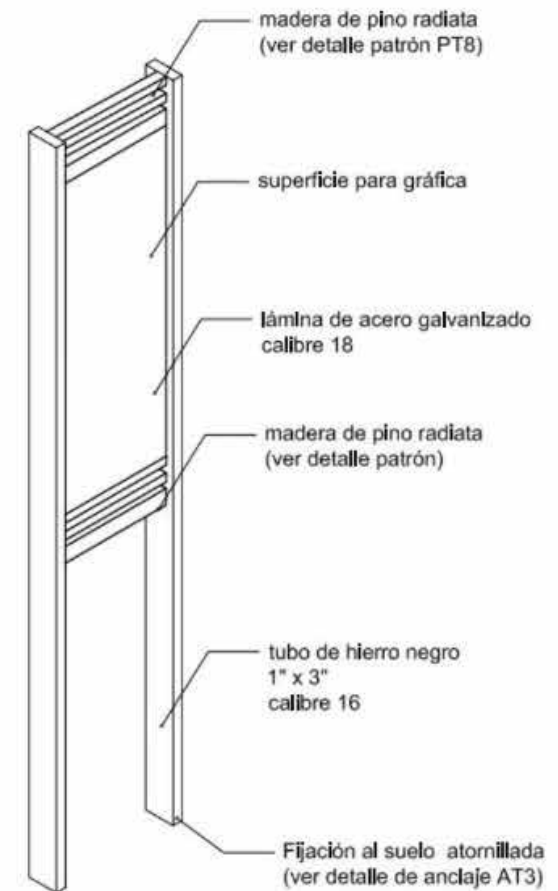
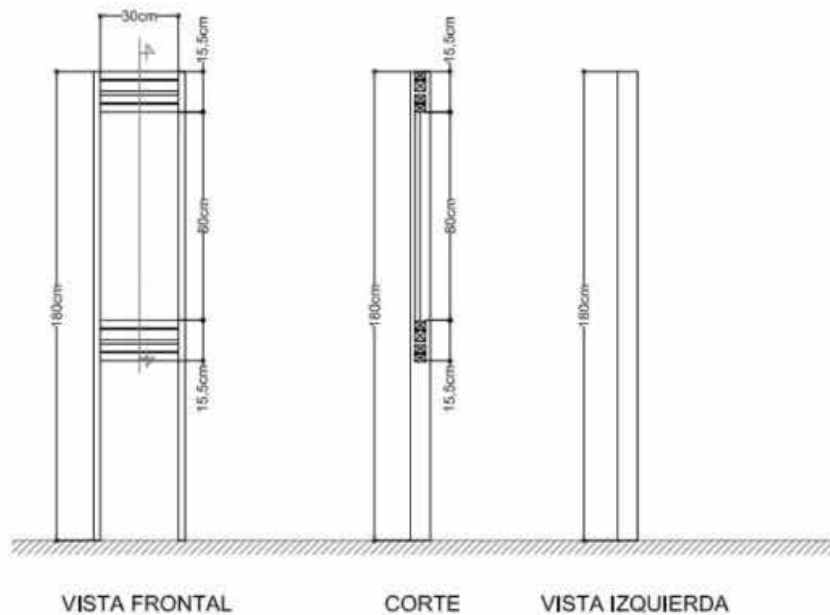
Hierro negro acabado "acero corten".

Hierro galvanizado acabado natural.

Fijaciones (tornillos, tuercas, arandelas, pernos, etc) en acero inoxidable.

Madera pino radiata acabado satinado transparente.

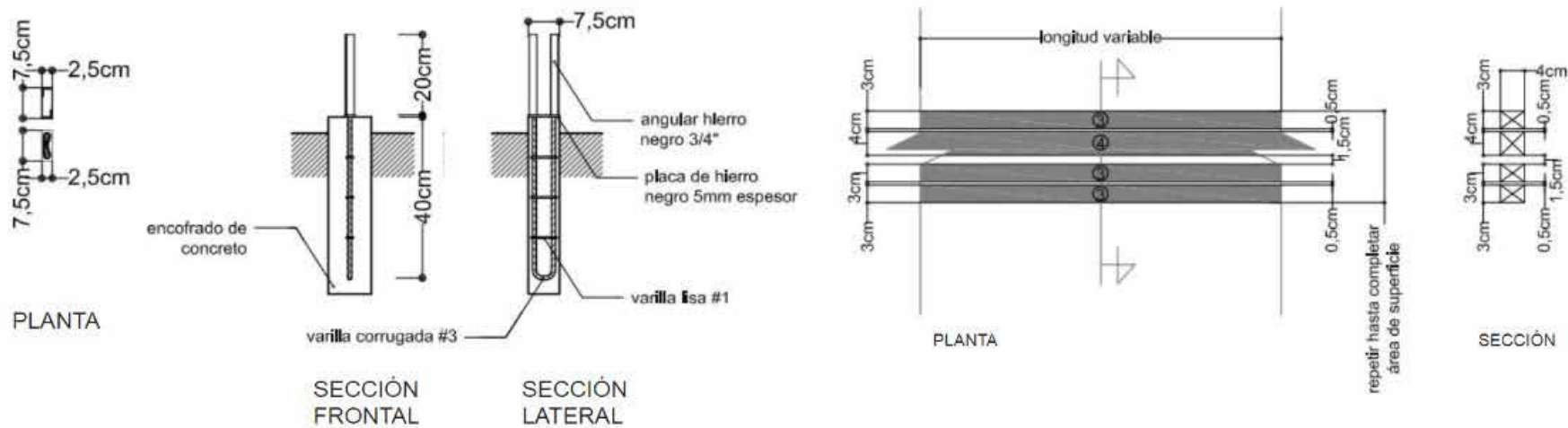
Rotulación en Vinilo Autoadhesivo 3M™ Controltac™ con Comply™ (o similar).



ISOMÉTRICO



DETALLE DE ANCLAJE SEÑALES (AT3)



## TABLA RESUMEN

**Dimensiones generales:**  
38cm x 42cm x 105cm

**Acabado y materiales:**

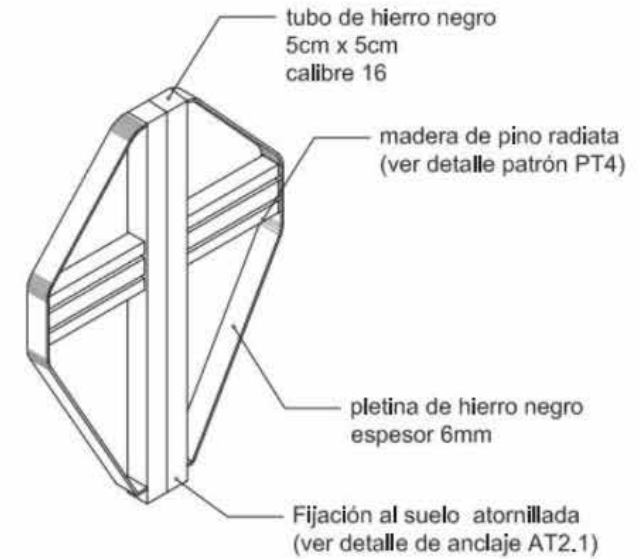
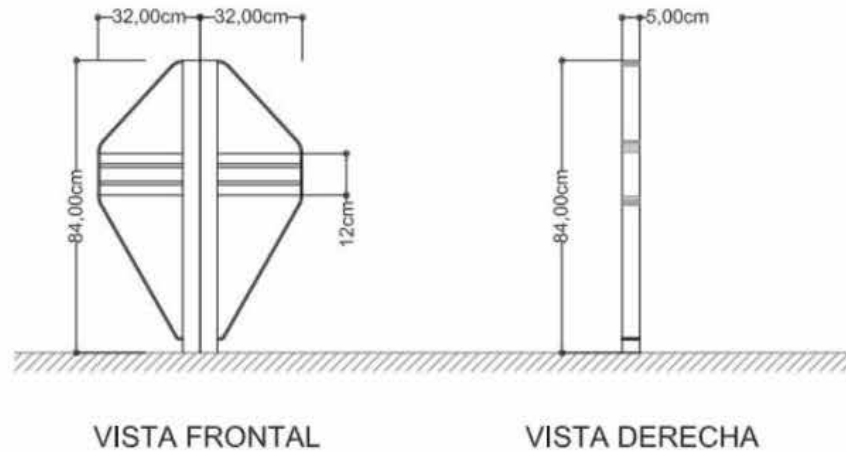
Hierro negro acabado "acero corten".

Hierro galvanizado acabado natural.

Fijaciones (tornillos, tuercas, arandelas, pernos, etc) en acero inoxidable.

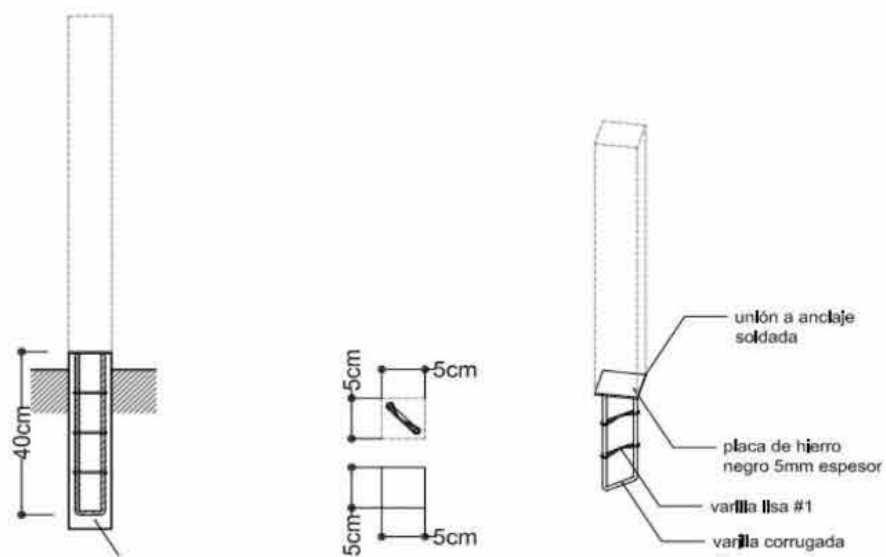
Madera pino radiata acabado satinado transparente.

Rotulación en Vinilo Autoadhesivo 3M™ Controltac™ con Comply™ (o similar).



ISOMÉTRICO

DETALLE DE ANCLAJE BICIPARQUEO (AT2.1)



DETALLE DE PATRÓN DE MADERA (PT4)

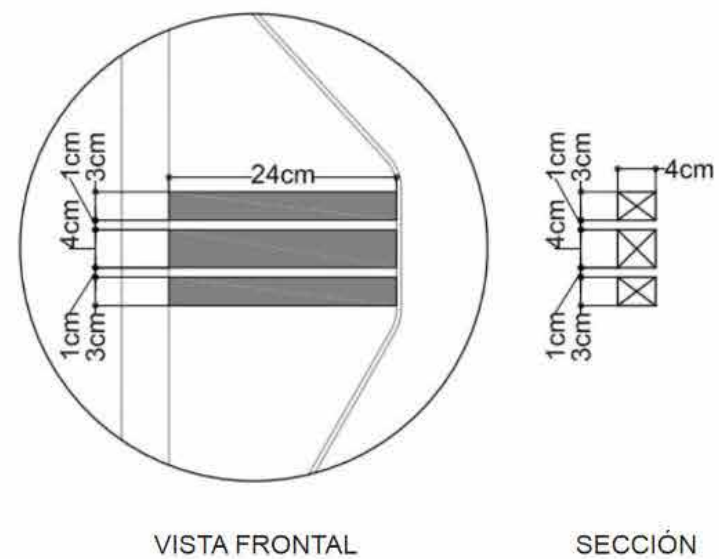




Foto de Martín Germino





## Consideraciones finales

Al comienzo de este trabajo planteábamos que al mirar la **ciudad** desde la perspectiva de género, se entiende que su **planificación** no contempla la diversidad de personas que la habitan, sino que **responde a roles binarios** asignados tradicionalmente, **dejando afuera otras formas de habitar los espacios urbanos**.

Para cambiar esta realidad, no hace falta rehacer el paisaje urbano, sino, realizar transformaciones sobre el mismo, que construyan otros paisajes, con la participación de les habitantes, cambiando el foco de planificación, teniendo en cuenta la diversidad, integrando las comunidades, y sobre todo, basándose en las experiencias cotidianas, es decir, creando **paisajes interseccionales**.





# Bibliografía

- 1 JACOBS, Jane. 1961 "Muerte y vida de las grandes ciudades americanas". Editado por Capitán Swing en abril de 2011. España. ISBN: 978-84-938985-0-2. Pp. 411
- 2-3 NOGUÉ, Joan. 2007 "La construcción social del paisaje". Editado por Biblioteca Nueva. España. ISBN: 978-84-9742-624-4. Pp. 12, 13.
- 4 COL-LECTIU PUNT 6, CIOCOLETTA, Adriana; CASANOVAS Roser; FONSECA, Marta; ORTIZ, Sara; VALDIVIA, Blanca. 2019. "Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida". Editado por Virus Editorial en noviembre de 2019. España. ISBN: 978-84-92559-99-2. Pp 131, 132.
- 5-6 BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. 2003. "El espacio público: ciudad y ciudadanía". Editado por Electa. España. ISBN: 84-8156-343-9. Pp. 7, 8.
- 7 BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. 2003. "El espacio público: ciudad y ciudadanía". Editado por Electa. España. ISBN: 84-8156-343-9. Pp. 11.
- 8 BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. 2003. "El espacio público: ciudad y ciudadanía". Editado por Electa. España. ISBN: 84-8156-343-9. Pp. 15.
- 9 DURÁN, María Ángeles. 2007. "Paisajes del cuerpo". En NOGUÉ, Joan. "La construcción social del paisaje". Editado por Biblioteca Nueva. España. ISBN: 978-84-9742-624-4. Pp. 30.
- 10 JACOBS, Jane. 1961 "Muerte y vida de las grandes ciudades americanas". Editado por Capitán Swing en abril de 2011. España. ISBN: 978-84-938985-0-2. Pp. 110
- 11 JACOBS, Jane. 1961 "Muerte y vida de las grandes ciudades americanas". Editado por Capitán Swing en abril de 2011. España. ISBN: 978-84-938985-0-2. Pp. 115.
- 12 BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. 2003. "El espacio público: ciudad y ciudadanía". Editado por Electa. España. ISBN: 84-8156-343-9. Pp. 7.
- 13 DE PAZOS, Florencia. 2019. "Cuerpos abyectos. Mujeres trans y su relación con el espacio público montevideano". Tesis de grado. Universidad de la República. Facultad de Ciencias Sociales. Departamento de trabajo social. Licenciatura en Trabajo Social. Uruguay. Pp. 40, 43.
- 14 LINDÓN, Alicia. 2007. "La construcción social de los paisajes del miedo. En NOGUÉ, Joan. "La construcción social del paisaje". Editado por Biblioteca Nueva. España. ISBN: 978-84-9742-624-4. Pp. 228.
- 15 LINDÓN, Alicia. 2007. "La construcción social de los paisajes del miedo. En NOGUÉ, Joan. "La construcción social del paisaje". Editado por Biblioteca Nueva. España. ISBN: 978-84-9742-624-4. Pp. 235.
- 16 JACOBS, Jane. 1961 "Muerte y vida de las grandes ciudades americanas". Editado por Capitán Swing en abril de 2011. España. ISBN: 978-84-938985-0-2. Pp. 55

- 17 JACOBS, Jane. 1961 "Muerte y vida de las grandes ciudades americanas". Editado por Capitán Swing en abril de 2011. España. ISBN: 978-84-938985-0-2. Pp. 56
- 18 Cotidiano Mujer; Intersocial Feminista; Articulación Feminista Marcosur. 2020. "Asamblea feminista de Montevideo. Por una ciudad feminista - Ecofeminista". Octubre 2020. D.L. 377537. Pp. 6.
- 19 COL-LECTIU PUNT 6, CIOCOLETTO, Adriana; CASA-NOVAS Roser; FONSECA, Marta; ORTIZ, Sara; VALDIVIA, Blanca. 2019. "Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida". Editado por Virus Editorial en noviembre de 2019. España. ISBN: 978-84-92559-99-2. Pp. 161, 162.
- 20 COL-LECTIU PUNT 6, CIOCOLETTO, Adriana; CASA-NOVAS Roser; FONSECA, Marta; ORTIZ, Sara; VALDIVIA, Blanca. 2019. "Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida". Editado por Virus Editorial en noviembre de 2019. España. ISBN: 978-84-92559-99-2. Pp. 162,163.
- 21-22-23 COL-LECTIU PUNT 6, CIOCOLETTO, Adriana; CASA-NOVAS Roser; FONSECA, Marta; ORTIZ, Sara; VALDIVIA, Blanca. 2019. "Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida". Editado por Virus Editorial en noviembre de 2019. España. ISBN: 978-84-92559-99-2. Pp. 165.
- 24 COL-LECTIU PUNT 6, CIOCOLETTO, Adriana; CASA-NOVAS Roser; FONSECA, Marta; ORTIZ, Sara; VALDIVIA, Blanca. 2019. "Urbanismo feminista. Por una transformación radical de los espacios de vida". Editado por Virus Editorial en noviembre de 2019. España. ISBN: 978-84-92559-99-2. Pp 158.
- 25 JACOBS, Jane. 1961 "Muerte y vida de las grandes ciudades americanas". Editado por Capitán Swing en abril de 2011. España. ISBN: 978-84-938985-0-2. Pp. 381.
- 26 SÁNCHEZ DE MADARIAGA, Inés. 2004 "Urbanismo con perspectiva de género". Editado por Instituto Andaluz de la Mujer: Consejería de Economía y Hacienda en 2011. España. ISBN: 84-7921-101-6. Pp. 88, 89.
- 27 GERBER, Eliane. 2015. "Significados y usos de la alteridad. Una aproximación etnográfica a los procesos de producción de subjetividad vinculados a la movilidad geográfica en la ciudad de Maldonado". Tesis de Maestría en Psicología Social. Universidad de la República. Facultad de Psicología. Uruguay. Pp. 08.
- 28 BORJA, Jordi; MUXÍ, Zaida. 2003. "El espacio público: ciudad y ciudadanía". Editado por Electa. España. ISBN: 84-8156-343-9. Pp. 37.

