

BAHÍA

bahía

El borde costero como espacio de relación ciudad-oceáno y hombre-agua



SANTIAGO COLA DEGREGORIO



pfp

2018 | tdp articardi

COORDINADORES
DR. ARQ. JUAN ARTICARDI
MAG. ARQ. ANA LAURA GOÑI
DOCENTE DE PROYECTO
ARQ. PAULO GONZÁLEZ

SESORES
ING. AGR. PABLO ROSS
MAG. ING. AGR. LUCÍA BERNARDI
MAG. ARQ. MACARENA RISSO
ARQ. ALEJANDRO RECOBA

PROLOGO

Por mi interés y preocupación por el espacio público como concepto y escenario, por su rol en la ciudadanía y su materialización mediante el diseño, me conforta y estimula, enfrentarme a este proyecto de diseño de espacio público. Una propuesta que emerge de un “provocador” del espacio público, quien ha generado una considerable experiencia en el tema, a través de innumerables propuestas y acciones que buscan ensayar el espacio público como concepto, mediante materializaciones de ideas que intentan vislumbrar y examinar relaciones entre el ciudadano con el espacio. Una propuesta que emerge desde una visión integradora que explaya, en este caso, sobre un sitio de urgente complejidad y enorme potencialidad.

Estamos ante un proyecto que realiza un análisis de un punto candente de la ciudad como lo es la Bahía de Montevideo con sus múltiples componentes de carácter social, cultural, ambiental, económico, etc., desde diversas escalas y tópicos, generando una visión y entendimiento global del sitio. Desde una observación exhaustiva de los usos actuales e investigación de los históricos, estudios de su geografía y funcionamiento.

Lo que permitió reconocer las mayores potencialidades a subrayar para cumplir con un claro fin que se visualiza como la problemática principal, que es la desconexión de la ciudad con la bahía como espacio público de enormes singularidades paisajísticas, que no deben quedar aisladas del acceso público por parte de la ciudadanía.

La evidente importancia a nivel nacional de esta zona, como punto de conexión portuaria hacia el exterior e interior del país, como centro neurálgico de la economía nacional y las instalaciones que se han generado para que esto sea posible, han provocado a la vez de ser un punto de conexión a gran escala, una barrera a nivel local, en lo que tiene que ver con la interacción y acceso de la ciudadanía a la bahía como espacio público de derecho.

Es a través de un diseño integral, que toma las potencialidades del entorno estudiado manteniendo la identidad, mediante la reorganización del espacio, reciclando sus materialidades e inmaterialidades existentes más esenciales. Para lo cual se realiza una propuesta de borde, contraponiéndose a la situación actual de barrera.

Se materializa por medio de un sistema de conexiones y atracciones, compuesto específicamente por elementos de diseño que proponen actividades y espacialidades. Provocando el fin primero de conectar y revitalizar este punto tan relevante de la costa montevideana.

LIC. DISEÑO DE PAISAJE EUGENIA GONZÁLEZ

INDICE

CAP1. METROPOLITANO Y REGIONAL
IMPACTOS EXTERNOS Y DINÁMICA DE FLUJOS

02.	Zygmunt Bauman
03.	Ubicación y Contexto local y regional
04.	Cuencas y microcuencas de la bahía

CAP2. BAHIA
APROXIMACIONES

06.	Joan Nogué
07 08.	Línea del tiempo y acontecimientos históricos
09 10.	Satélite
11 12.	Plano base - Zonificación análisis
13 14.	Mapa Industrial
15 16.	Mapa Social
17 18.	Mapa Movilidad urbana
19 20.	Mapa Ambiental
21 22.	Mapa Prospectivo
23.	Problemáticas: Identificación
24.	Problemáticas: Alternativas
25.	Diagnóstico
26.	Síntesis y enfoque escalar

CAP3. BELLA VISTA | CAPURRO
ACERCAMIENTO

28.	Eduard Bru
29 30.	Síntesis: Bella Vista + Capurro
31 32.	Mapa patrimonial local
33 34.	Zona patrimonial “Palacio de la Luz”
35 36.	Zona patrimonial “Parque Capurro”
37 38.	Zona patrimonial “Quintas de Capurro”
39 40.	Mapa ambiental local
42.	Italo Calvino
43 44.	Plano de cortes
45 46.	Cortes 01 y 02
47 48.	Cortes 03 y 04
49 50.	Cortes 05

CAP4. BELLA VISTA CAPURRO			ESTRATEGIA Y CONCEPTOS
	52.		Jordi Borja, Zaída Muji
	53.	Referencias 1: Porto maravilha, Esbjerg beach promenade, The pier Kavaka arqs.	
	54.	Referencias 2: Bostanli sunset lounge, Sugar Beach, Seattle waterfront	
	55 56.	Estrategia y zona de actuación	
	57 58.	Zonificación	
	59.	Relevamiento: Parque Capurro	
	60.	Relevamiento: Rambla Edison	
	61.	Esquemas y composición 1: Movimientos, Nodos y vectores, Programas	
	62.	Esquemas y composición 2: Morfología, Movilidad, Estructura	
CAP5. BELLA VISTA CAPURRO			PROYECTO GENERAL Y DETALLES
	64.		Arq. Juan Pedro Urruzola
	65 66.		Planta general
	68.		Estructuradores #1 - Paradores
	69 70.		Paradores - Proyecto
	72.		Paradores - Perspectiva
	74.		Estructuradores #2 - Estaciones
	75 76.		Estaciones - Proyecto
	77 78.		Estaciones - Planta general Estación Capurro
	80.		Estaciones - Perspectiva Estación Capurro
	81 82.		Estaciones - Plantación Estación Capurro
	84.		Estaciones - Perspectiva Estación Capurro
	86.		Estructuradores #3 - Islas
	87 88.		Islas - Proyecto
	89 90.		Islas - Planta particular
	92.		Islas - Perspectiva
	93 94.		Islas - Plantación bañado
	96.		Islas - Perspectiva bañado
	98.		Islas - Perspectiva
	100.		Estructuradores #4 - Pasarelas
	101-102.		Pasarelas - Proyecto
	104.		Estructuradores #5 - Equipamiento
	105.		Equipamiento - El muro
	106.		Equipamiento - Alcorque
	107-108.		Equipamiento - Iluminación
	109-110.		Conclusión
	112.		Bibliografía y links
	113 114.		Anexo fotogaleria
	116.		Bahía

CAP1. METROPOLITANOY REGIONAL

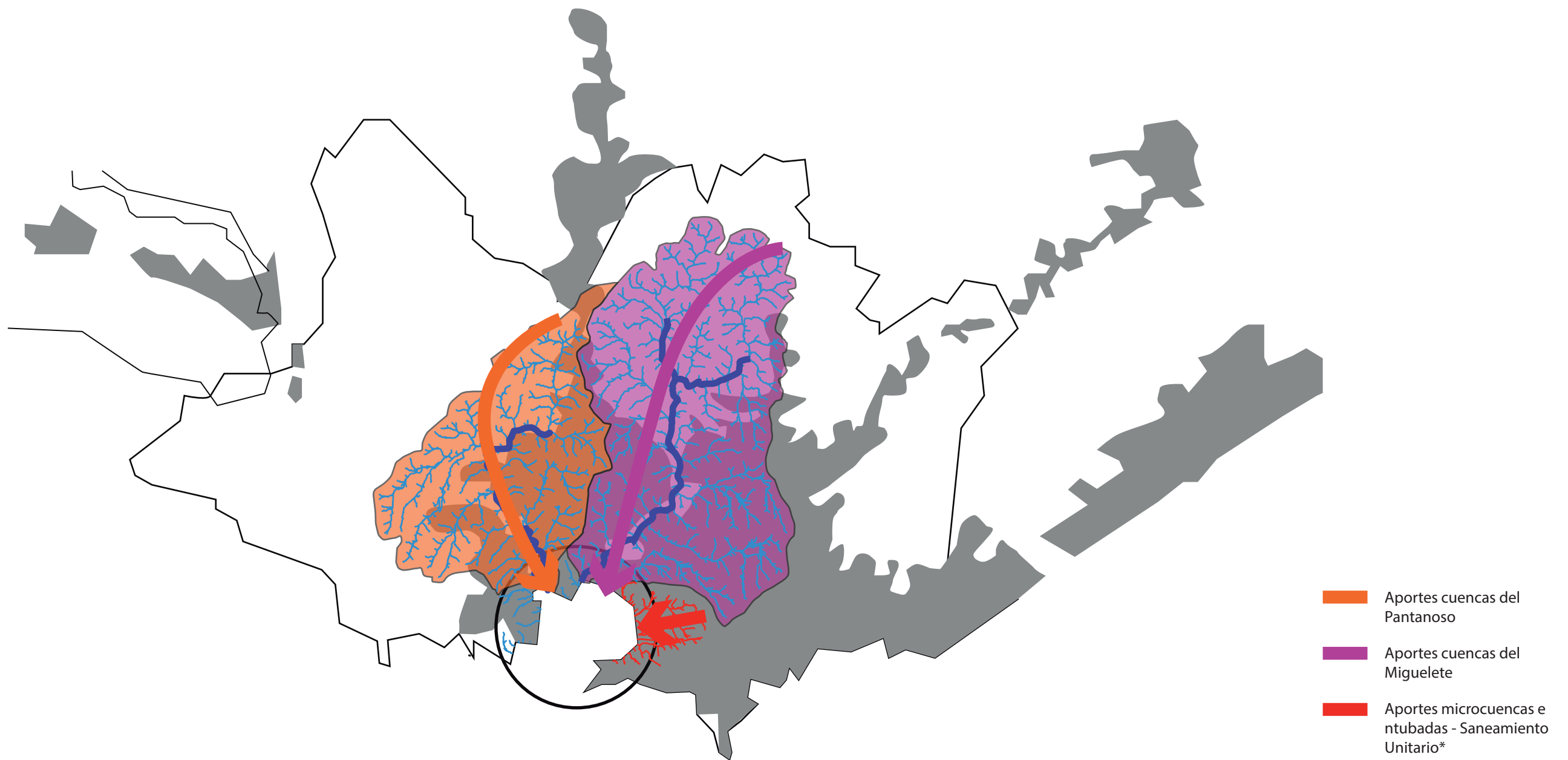
IMPACTOS EXTERNOS Y DINÁMICA DE FLUJOS



“Aldea y ciudad son el terreno donde se confrontan fuerzas que las superan, así como los procesos que tales fuerzas accionan y que nadie (no solamente los campesinos o ciudadanos sino también aquellos que dieron comienzo al proceso) puede comprender y mucho menos controlar.

El viejo proverbio “los hombres disparan, pero es Dios quién provee las balas” debería ser actualizado: los campesinos y los ciudadanos pueden hasta comenzar a lanzar misiles, pero será el mercado global el que se los provea.”

Zygmunt Bauman, 2005, *Confianza y miedo en la ciudad*



- Aportes cuencas del Pantanoso
- Aportes cuencas del Miguelete
- Aportes microcuencas e ntubadas - Saneamiento Unitario*

Las cuencas y microcuencas urbanas que aportan aguas a la bahía de Montevideo conforman un problema a nivel metropolitano, al agrandar la escala de impacto, o de fuentes de impacto, sobre la bahía.

En los márgenes inmediatos de la bahía, completamente urbanizada, los arroyos, cañadas y cursos de agua fueron entubados por completo, en un sistema de saneamiento "unitario"* lo que aporta aguas completamente contaminadas a la bahía, en caudales abundantes y sin ningún tratamiento previo. En la zona de Aguada y Bella Vista las infraestructuras de desagote tienen más de 100 años. Las salidas de cada uno de estos cauces entubados subterráneamente provocan desastres ecológicos en pequeñas escalas: escurrimientos, degradación del suelo y fondo marino, muerte de fauna y flora asociada al ecosistema. Además de generar paisajes de destrucción hostiles para el usuario por imagen y por olor.

Estas infraestructuras deberían ser remodeladas, para mejorar la calidad del agua emergente, a partir del tratamiento de las mismas o mínima separación de aguas servidas y pluviales, debiendo ser cada una tratada de forma diferente.

Las cuencas de los Arroyos Miguelete y Pantanoso cubren el territorio del departamento de Montevideo hasta la frontera con Canelones, juntando aguas de zonas urbanas, sub-urbanas y rurales y desagotando estas, y el material arrastrado, en la bahía.

El trabajo en el mejoramiento de la calidad ambiental de la bahía es posible a partir del trabajo en conjunto a todos los factores que aportan desde el exterior, el sistema hídrico considerado como tal.

Los arroyos cuentan con puntos críticos en su recorrido, muchos han sido mejorados en proyectos de renovación urbana actuales, pero la presencia de asentamientos irregulares en sus márgenes, con población muchas veces dedicada a la clasificación de basura y conexiones cloacales ilegales directas a los mismos, afecta de forma radical al arroyo y a todo el ecosistema.

*Calificación según IM

<http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/concurso/-materiales/saneamiento.pdf>

Sistema Unitario (o combinado):

- Se diseña y construye para recibir y conducir las aguas residuales domésticas, comerciales e industriales y las aguas pluviales.

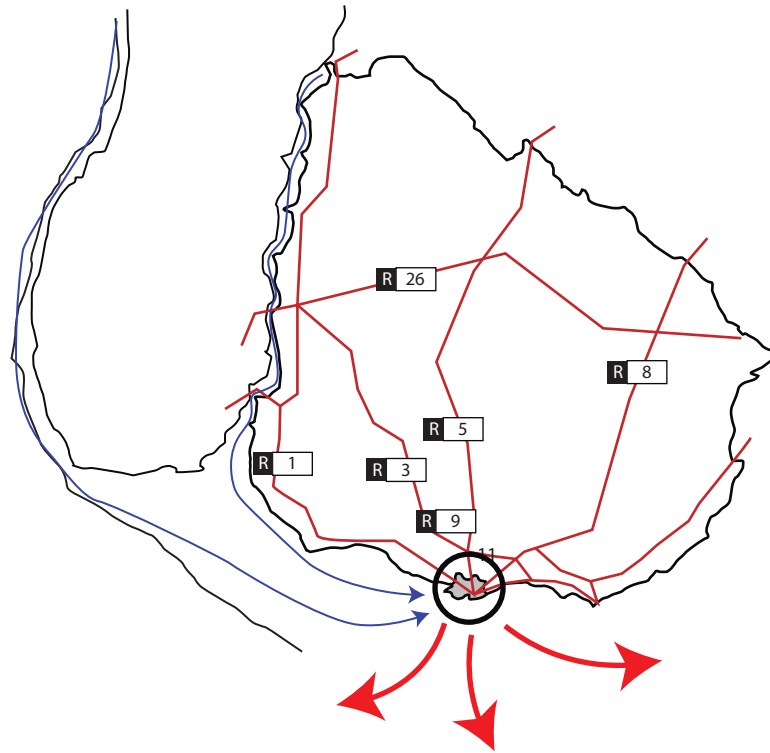
- Se conducen por los mismos colectores las aguas servidas y las aguas de lluvia.

- Las aguas residuales y de lluvia de cada padrón llegan al colector a través de las conexiones prediales.

- Es obligatorio evacuar a través de la conexión predial todas las aguas pluviales que se generan en cada padrón, junto con las aguas servidas.

- Las pluviales externas a los padrones (que caen sobre espacios públicos, vía pública, etc.) se captan a través de las bocas de tormenta (u otras estructuras especiales)

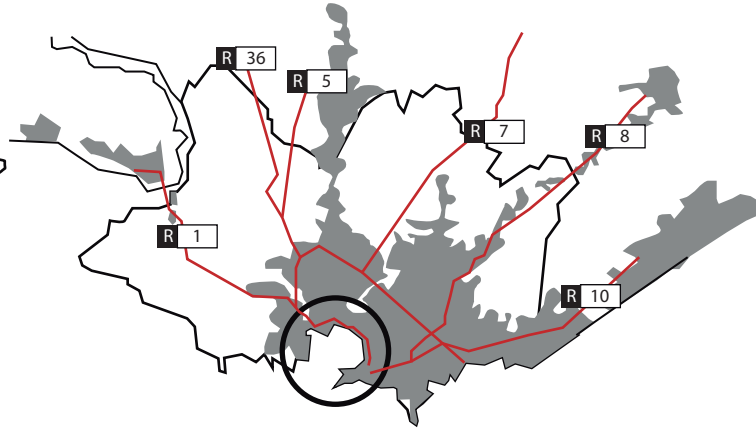
- Las redes de colectores más antiguas de Montevideo son de este tipo.



El primer acercamiento a la bahía de Montevideo debe ser considerada a nivel nacional y extra nacional, ya que sus funciones y dinámicas responden a demandas de comercio e industria de impacto territorial amplio. Estas demandas dan forma a la bahía, su entorno y la infraestructura que esta debe brindar.

En un mapa de las rutas principales del Uruguay extraído de internet podemos ver como las rutas estructuran el país en forma de embudo, teniendo como epicentro la capital Montevideo, estas rutas transportan mercancías, materias primas y personas, conectando la ciudad tanto con el país como con los países limítrofes (Argentina y Brasil). Los productos provenientes del agro y de la industria son entonces cargados a través de esta red de rutas hacia el puerto de Montevideo, donde tras ser cargadas en buques de carga de gran tamaño serán llevadas a otras partes del mundo.

Los canales fluviales del río Uruguay y Paraná conforman dos corredores marítimos estratégicos a nivel regional, su conexión con el puerto de Buenos Aires de un lado y con Montevideo por el otro son esenciales para la entrada y salida de bienes desde y hacia la región.



La entrada de las rutas nacionales a la ciudad de Montevideo se consolida como un agente de expansión territorial de la mancha urbana hacia las zonas rurales, como en el mapa anterior, podemos ver como las diferentes rutas entran más o menos repartidas en las fronteras departamentales con Canelones y San José, sin embargo todas se encuentran al centro de la ciudad, o más bien, en la bahía.

Respondiendo a las mismas lógicas de comercio global antes mencionadas, el puerto de Montevideo (ubicado en la bahía) demanda accesos francos, sin demoras y de tránsito pesado de carga, desde el interior hasta sus hangares y buques cargueros. Estas rutas entonces, a pesar de formar parte de la red pública de tránsito de la ciudad, son de jurisdicción nacional, y las decisiones de planificación sobre el impacto que estas generan en la ciudad supera el poder político de la Intendencia de Montevideo, la que debe adaptar la ciudad a esta situación considerada de primera importancia para el país.

En la mancha urbana del área metropolitana de Montevideo vemos como la presión sobre la bahía se reparte de forma desigual, siendo más fuerte hacia el Este (barrios centrales y más populosos) que en el Oeste, barrios marginales, menores.



Las rutas nacionales dentro de la ciudad conforman ejes de conexión entre zonas distantes de la misma ciudad y entre esta y el interior del país, responden a dinámicas de movilidad en una escala mayor, de forma satisfactoria cuando la velocidad y flujo requerido no se ve entorpecido por la presencia de peatones, vehículos u otros obstáculos urbanos dados del encuentro entre usos viales de diferentes velocidades.

El constante pasaje de vehículos de diferentes tamaños en calles de secciones de más de 4 carriles en cada sentido genera bordes a veces infranqueables, conformando barreras y segmentando la ciudad entre la población de un lado y del otro.

En la bahía encontramos la ruta nacional N°1, calle que no está regulada por la intendencia, como el primer borde identificado entre ciudad y bahía. Los pasajes peatonales y cruces vehiculares son puntuales (2 o 3 en toda su dimensión), dando prioridad al tránsito en sentido Sur-Norte (puerto-país) y perdiendo la posibilidad de conexiones netas entre Este-Oeste (bahía-ciudad).

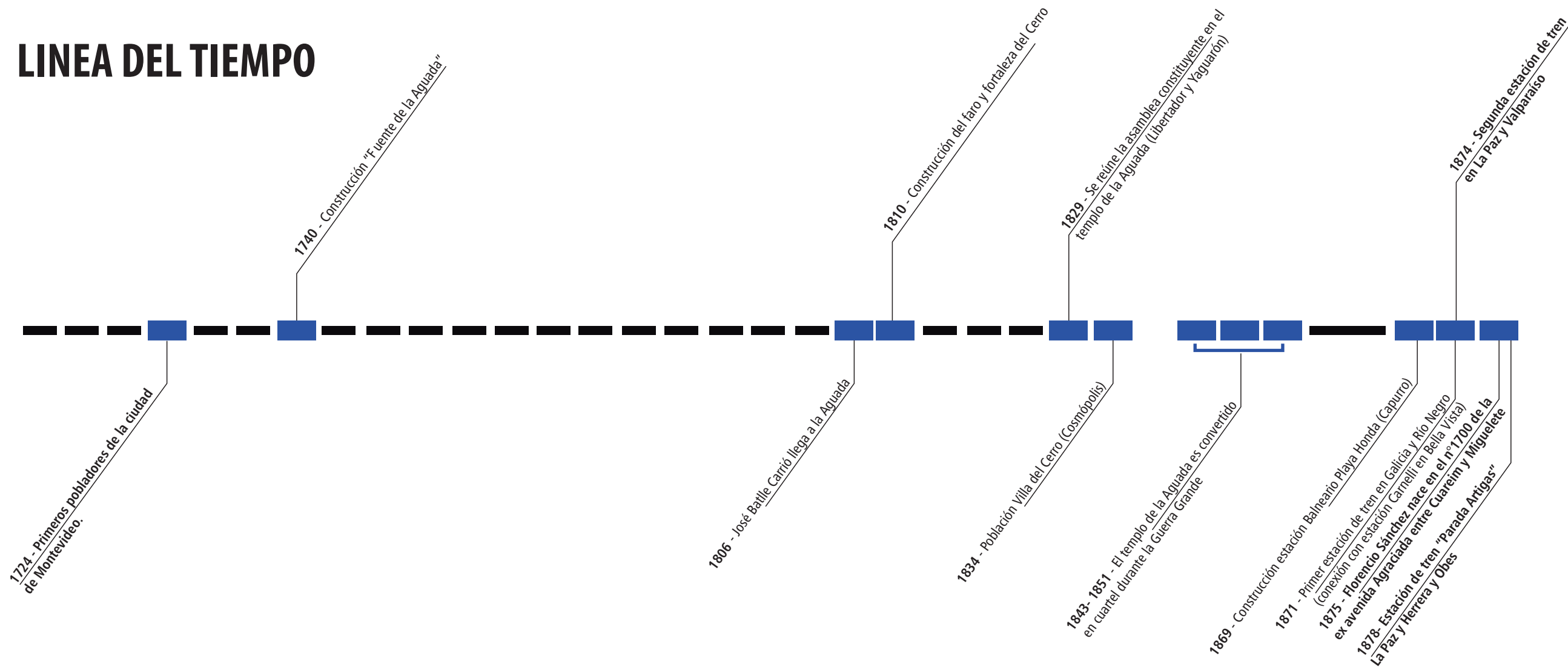


El paisaje es, en buena medida, una construcción social y cultural, siempre anclado, eso sí, en un substrato material, físico.

El paisaje, es a la vez, una realidad física y la representación que culturalmente nos hacemos de ella; la fisionomía externa y visible de una determinada porción de la superficie terrestre y la percepción individual y social que genera. Un tangible geográfico y su interpretación intangible. Es al mismo tiempo, signifiicante y significado, el continente y el contenido, la realidad y la ficción”

JOAN NOGUÉ, 2008

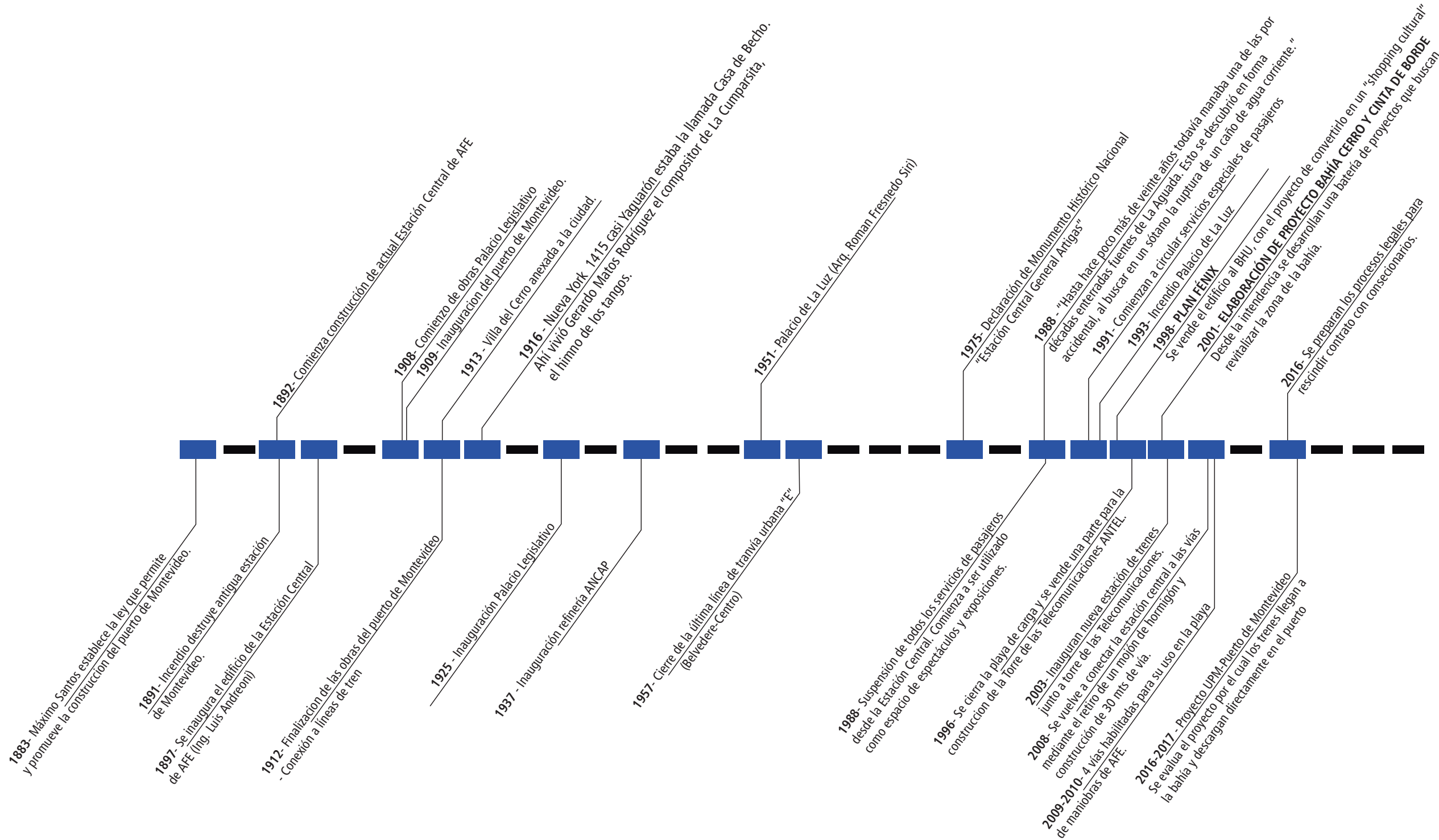
LINEA DEL TIEMPO



Playa Capurro 1910



Parque Capurro 1916



Playa Bella Vista 1918



Tranvía sobre el Arroyo Pantanoso 1955

IMÁGEN AEREA

Base de trabajo para análisis territorial de gran escala
y cruzamiento de datos de diferentes fuentes





PLANO BASE

Al aproximarnos por primera vez a la problemática bahía nos encontramos con problemas diversos, todos dependientes de la condición de borde que implica la línea de costa, frontera que separa, pero a la vez genera un espacio intermedio nuevo, con dinámicas propias y formas resultantes particulares.

La bahía desde principios del siglo XX viene siendo objeto de diversos proyectos, instalaciones y construcciones que fueron convirtiendola cada vez más en una bahía portuaria de vocación industrial. Especialmente en la costa Este (Aguada, Bella Vista) vemos como los predios industriales predominan contra la línea del mar e incluso se adentran en la trama urbana a veces a 4 o 5 cuadras de distancia.

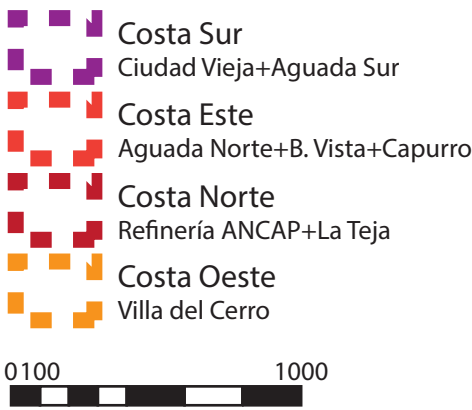
En la porción Norte dominan las instalaciones de ANCAP, el predio industrial más grande (además del puerto), construcción que también, dada su dimensión y junto al Arroyo Pantanoso y Ruta Nº1, separa la costa Este de la costa Oeste y con ello los barrios y la población que los habita.

La costa Oeste, Villa del Cerro, presenta un caracter particular contra la bahía de monteideo, donde los padrones catastrales se hacen difusos y el crecimiento residencial no llegó a completar el amanzanado previsto hasta la costa, quedando muchos terrenos baldíos entre las pocas construcciones que se encuentran en la costa. Los que son ocupados con canchas de fútbol, espacios de acceso y muelles sobre la bahía, o simplemente abandonados. La parte Sur de la bahía (Ciudad Vieja+Aguada Sur) está completamente ocupada por el Puerto de Montevideo, gran predio ocupado por hangares, contenedores y diques, que imposibilita el contacto entre ciudad y bahía en esa línea, tanto perceptivo (visual) como físico (acceso).

Cada porción de la costa de la bahía cuenta con presiones diferentes según su posición dentro de la trama urbana, es así que la costa Este se encuentra completamente construída o en uso y la Oeste, por lo contrario, cuenta con muchos predios desocupados. Estas demandas urbanas son las que determinan estas y otras características de cada lugar, es por eso que se

debe tomar la ciudad entera para considerar cuales son las causas reales del estado actual de la bahía. De esa forma también debemos considerar como condicionante de diseño para cualquier propuesta posterior este mismo factor.

A partir de este primer acercamiento descubrimos como la condición de borde intrínseca a este lugar estructura todas las dinámicas y formas que se encuentran en él mismo. Es así que debemos analizar desde esta perspectiva los diferentes componentes del sistema que cuentan con un rol determinante en las dinámicas de conexión/separación propias de la linea de costa de la bahía de Montevideo.





Industrias:

Conforman un obstáculo, al convertir el espacio a partir de la homogenización del conjunto y el desplazamiento del posible usuario. Generan paisajes particulares que muchas veces son considerados hostiles, desagradables.

Sociedad/Población:

Las concentraciones densas de población generan una demanda por espacios públicos cualificados, paseos, lugares de recreación, que hace que un proyecto de paisaje cercano tenga cierta tendencia al éxito por contar con usuarios potenciales suficientes para justificar su mantenimiento.

Movilidad:

Las grandes avenidas tienen una doble consecuencia dentro de la ciudad, por un lado conectan puntos distantes dentro y fuera de la misma, y por el otro separan barrios y zonas de la ciudad, de un lado y del otro de la misma. La identificación de las mismas es necesaria para conocer un poco más de los flujos internos y externos a la zona de estudio.

La identificación de las calles que cuentan con servicio de transporte público nos informa sobre cuales zonas cuentan con acceso público garantizado y cuales no.

Áreas verdes/Espacios públicos:

La identificación de espacios públicos y áreas verdes no calificadas nos brinda información sobre lugares potenciales de calificación como espacio público. Conocerlos también nos aporta información sobre cual es el uso que se le da hoy en día, y qué relación tienen con la bahía el espacio y los usuarios actuales.

Prospectiva

El estudio de los proyectos existentes para la bahía por parte de la Intendencia de Montevideo da cuenta del interés actual por la revitalización de la bahía. El análisis de estos proyectos, factibles o no, nos plantea imaginarios posibles para este lugar.

INDUSTRIA

predio
portuario

En la Ciudad Vieja y parte sur de Aguada el predio portuario, con sus torres de contenedores y restricción total de acceso, conforma un borde continuo desde la escollera hasta la usina termoeléctrica de UTE.

rambla
peatonal
edison

La rambla peatonal Edison conforma uno de los puntos de acceso visual y peatonal más cualificado, con senda peatonal, bancos y papeleras, este tramo de la costa es el único equipado como espacio público. La estación termoeléctrica de UTE en este punto perjudica el potencial de este espacio al separarlo visualmente de la ciudad y alargar las distancias de desplazamiento entre las viviendas cercanas y la rambla.

barrio
industrial
ferroviario

En la Aguada y Bella Vista la presencia de la estación central de AFE y las vías del tren que salen de esta hacia el Norte, conforman un eje Norte-Sur en el que las vías dejan tan solo 4 cruces en toda su extensión. En esta zona se impulsó históricamente el uso de suelo industrial y comercial, predominando los predios grandes (hasta manzanas enteras) de galpones, maquinaria, chimeneas, silos, etc. Esta cinta continua de vías y predios industriales separa la bahía de la zona residencial ubicada del lado de las calles Libertador y Agraciada.

padrones
costeros

El parque Capurro fue históricamente el punto más representativo de encuentro entre ciudad y bahía, la Playa Capurro era concurrida en verano por Montevideanos de todos los barrios, y el parque era un paseo urbano único. En la década de 1980 se construyeron sobre el parque Capurro los accesos de Montevideo, degradando la zona y eliminando el anterior contacto y flujo entre el barrio Capurro y la Bahía. Hoy en día el único predio utilizado de forma recreativa para aprovechamiento de las visuales que la bahía brinda es una rotonda que restó de la obra del lado de la bahía, a la que se accede atravesando el puente en la avda. Capurro sobre la ruta N°1.

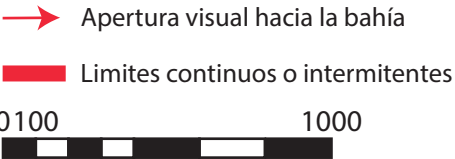
Siguiendo por la línea de la costa llegamos al único tramo de la costa Este en la que existen padrones costeros, y el acceso a la bahía se da de forma puntual en cada boca calle que desemboca en el mar, con amplias visuales hacia el cerro de Montevideo del otro lado. Sin embargo estos accesos no están equipados como tales, sino que son calles de tierra que en la mayoría de los casos son utilizados como estacionamientos de las empresas cercanas.

refinería
ancap

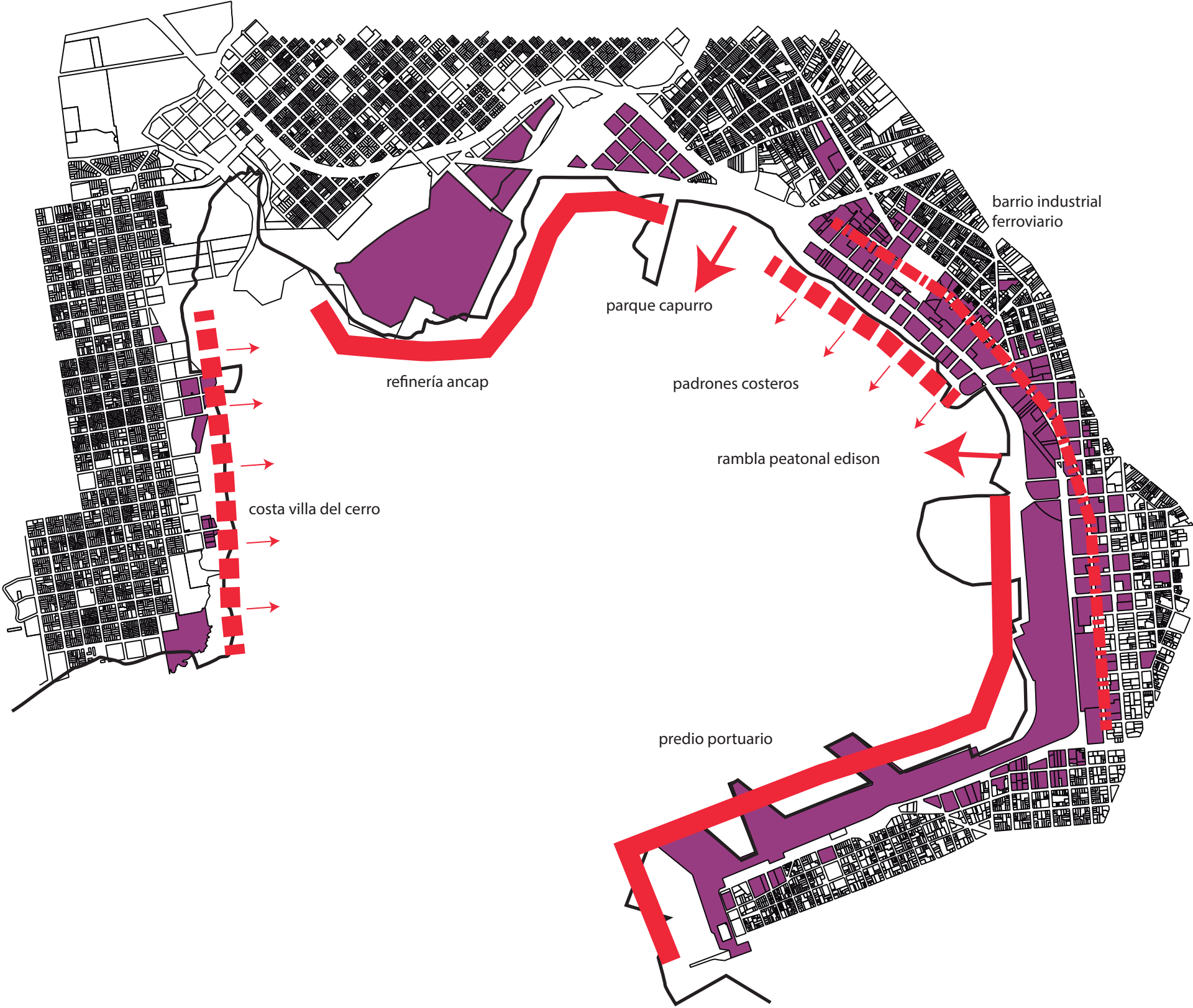
La refinería de ANCAP (inaugurada en 1937) es un punto estratégico en lo que refiere a la bahía, su presencia esta asociada a la misma como componente cultural remarcable, y consolida la ruptura entre Este y Oeste, aislando los barrios de Villa del Cerro y Casabó del Centro y Este de la ciudad. El gran terreno ocupado por las instalaciones de ANCAP, donde el acceso es restringido únicamente a funcionarios de la planta desplaza al potencial usuario de una gran porción de la bahía, a su vez, su dimensión rompe cualquier posibilidad de trazado de costa continuo, al eliminar la calle paralela a la costa que existe en todo el resto de la bahía.

villa
del cerro

La costa Oeste de la Bahía, barrio Villa del Cerro, es particular por ser el único tramo de la costa con predominancia de uso de suelo residencial, la costa todavía no está ocupada en su totalidad por ningún uso en particular, contando en un punto con una planta de Fripur y una cooperativa de vivienda un poco más al sur. El resto se compone tan solo de terrenos baldíos. El acceso a la bahía se reparte en toda la línea, en diferentes puntos, cuando la propiedad privada deja un paso público o las calles se continúan adentrando en los terrenos costeros.



El relevamiento de los predios industriales en la zona de estudio nos permite identificar cuales son los predios que perjudican el contacto entre ciudad y bahía, conformando fronteras más o menos sólidas y perceptivamente perjudiciales.

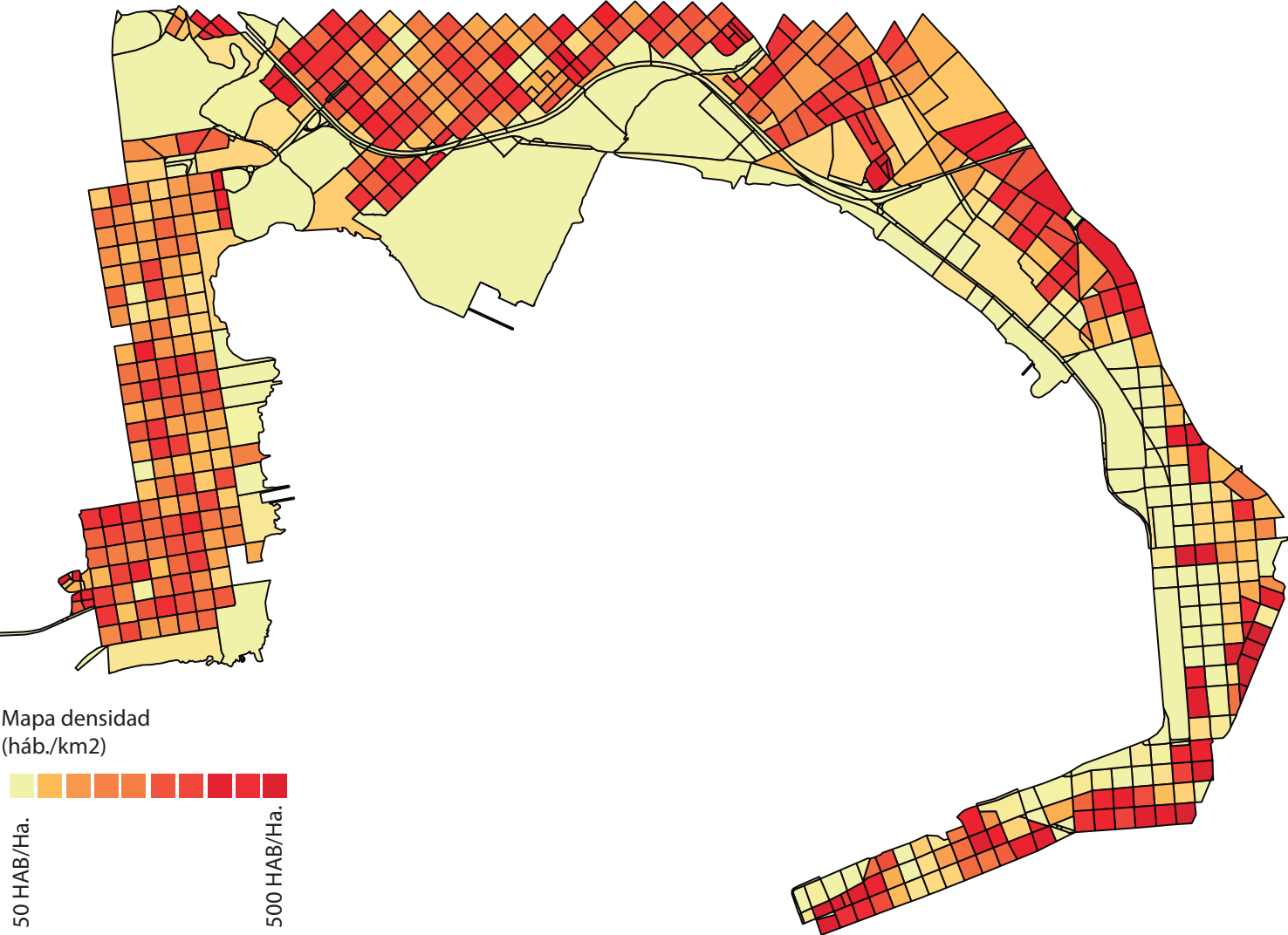


SOCIAL

Tomando informacion del sitio web del sistema de informacion geografico (SIG) de la Intendencia de Montevideo se realizo un mapeo de cantidad de poblacion por manzana y un relevamiento de instituciones educativas de todos los niveles.

Encontramos que en nuestra poligonal el total de poblacion es de 50685 (censo INE 2011), siendo 23439 hombres (47%) y 27246 mujeres (53%) viendose como la distribucion de la misma no es homogenea, encontramos 4 zonas de densidad mayor: Aguada en la zona proxima al centro y sobre avda. Libertador, Bella Vista contra avda. Agraciada y Capurro, La Teja y Villa del Cerro de forma mas homogenea. Las zonas mas densas identificadas tienen una densidad de poblacion que va de 100 a 500 habitantes por hectarea, lo que se puede considerar como una densidad de poblacion alta (barrio Pocitos tiene un promedio de 200 hab. por ha.).

Densidades identificadas en los barrios habitacionales consolidados de forma mas homogenea y en Aguada mas puntualmente, dependiendo de la construccion en altura permitida en esa zona. Otro dato comparativo surge de la poblacion menor de 14 años, la que en este caso supera por un 50% la del barrio Pocitos, evidenciando un crecimiento mayor poblacional en la zona de estudio. Estas zonas mas pobladas de la bahia son las principales demandantes de acceso a la misma, y son barrios ya consolidados que se favorecerian mucho con un proyecto que proponga la calificacion de la bahia como espacio publico



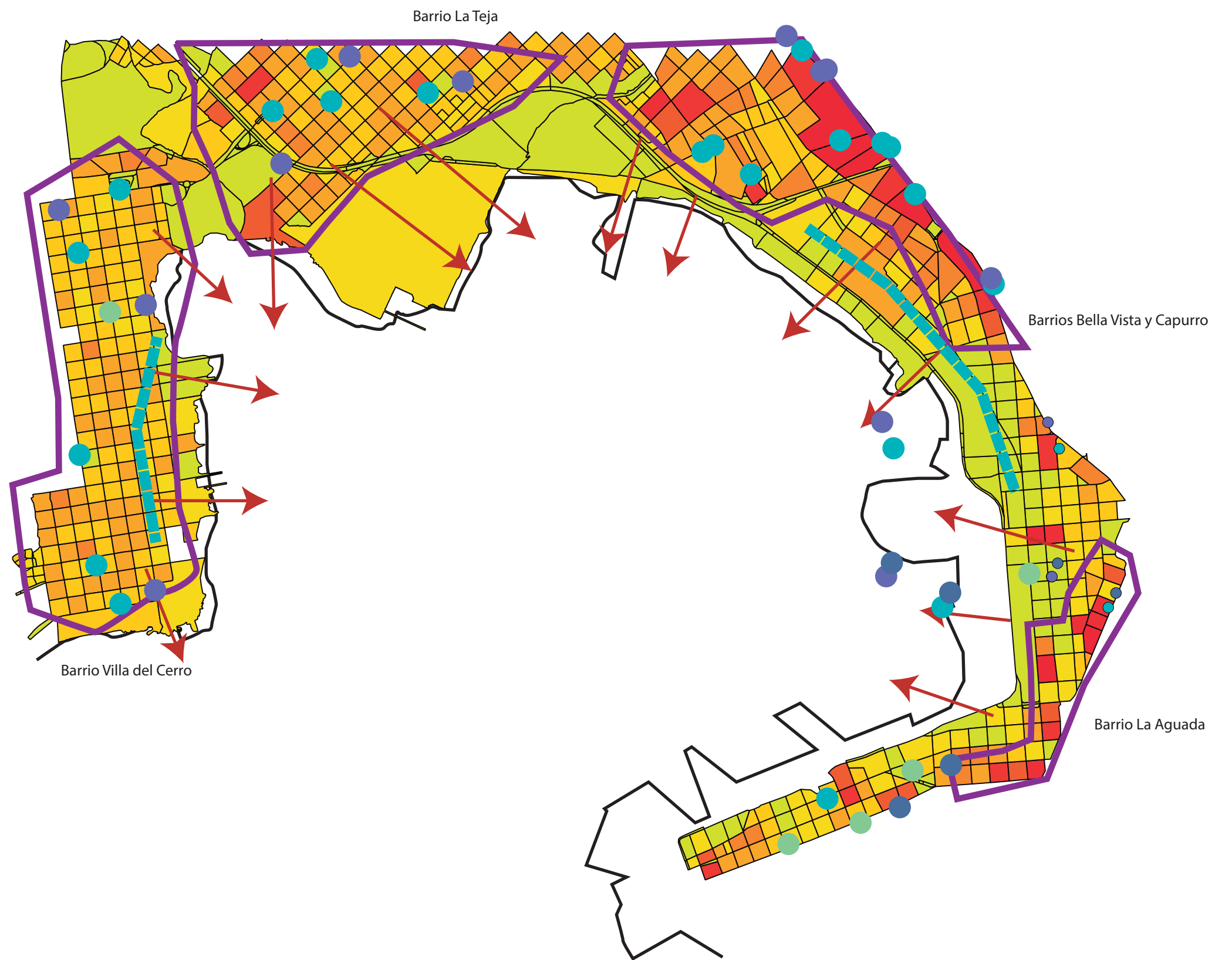
población **50.685**
hombres **23.439 (47%)**
mujeres **27.426 (53%)**
niños (0 - 14 años) **9.412 (18%)**



- Instituciones educativas
- Educación terciaria
 - Educación secundaria
 - Educación primaria
 - Educación inicial

- ▲ Areas urbanas sin instituciones educativas
- ▭ Zonas urbanas de mayor densidad. 100-500 hab/ha2
- Demanda - Tensión





MOVILIDAD

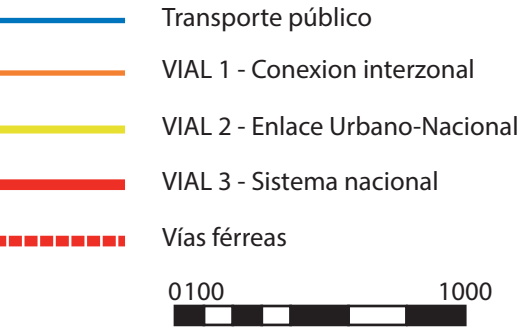
La zona de estudio se encuentra en un punto estratégico dentro de la zona metropolitana de Montevideo. Esto hace a las redes de transporte desde y hacia el lugar, las cuales conectan a nivel territorial con la ciudad, el departamento y el país. El puerto es el principal atractor de estos flujos de personas y mercancías, pero las industrias también conforman un atractor a materias primas que llegan desde el interior del país.

La circulación pesada se concentra sobre la zona Este contra la bahía, desde el norte por la ruta N°1 y luego en la Rambla Sudamérica, corriendo de Norte a Sur, aquí prima el transporte de mercancías en camiones con zorra. Hacia la ciudad se reparten avenidas de diferente importancia, por las que circula transporte particular y colectivo. La Avda. Agraciada está categorizada como enlace urbano metro-

politano, con circulación de vehículos de transporte público que conectan con la zona Oeste y Norte del departamento, mientras que Paraguay y Rondeau, calles de conexión interzonal, conectan barrios aledaños a la zona de estudio. Al Norte la Avda. Carlos María Ramírez es la única calle que conecta los barrios Cerro y Casabó con la ciudad.

Se identifican en el plano de movilidad los puntos en los que el encuentro entre una o más avenidas con la bahía genera un potencial acceso de la ciudad hacia la Bahía. Considerando la presencia de transporte público como un agente democratizador de este acceso.

Vemos como en toda la línea de costa sólo existen tres puntos potenciales; la calle San Fructuoso cerca del Palacio de la Luz, conecta avda. Agraciada con la bahía, contando con varias líneas de omnibus que pasan por este tramo de la calle de tan solo 4 cuadras. En capurro se identifican la llegada de la calle Bulevar Artigas (a partir de ahí ruta nacional) y avda. Capurro como dos calles que podrían generar atravesamientos entre la trama urbana para acceder a la bahía. En la costa Oeste los accesos no son claros, sino que se conforma en forma de peine con muchas calles locales que desembocan en la bahía, en este caso el transporte público corre de forma paralela a la costa a 4 cuadras de distancia. El acceso se consolida como tal recién llegando a la playa del Cerro





AMBIENTAL

En el plano ambiental se identifican los espacios verdes, públicos y privados, equipados y no equipados, los cuales conforman una red de pulmones verdes con funciones ambientales claras, en algunos casos, y otros simplemente como espacio vacante en una trama urbana densa y continua.

La presencia de estos espacios en la línea de costa genera dinámicas ambientales propias del borde marítimo, régimen de crecidas y depósito de nutrientes son dos de los aspectos esenciales que son regulados primeramente por los bordes de los arroyos Pantanoso y Miguelete, para luego ser filtrados por sus respectivos humedales en su desembocadura y así llegar a la bahía.

El estado actual de los arroyos, sobretudo el impermeabilizado Miguelete, hace que la deposición de nutrientes y contaminantes en la bahía sea excesiva, llegando los desechos de toda una ciudad a sus costas, las que quedan tupidas de plásticos y vidrios de todo tipo.

La problemática de las costas verdes de la bahía entonces presenta dos perspectivas, la presencia de vegetación en la costa funciona, en todos los ecosistemas acuáticos, como filtro de nutrientes y retención de suelo y material sólido, aquí esta función se cumple, reteniendo en las costas cada vez más basura, la que no es retirada por ausencia completa de mantenimiento y limpieza en todos los márgenes de la bahía. Es así que estos espacios verdes son al mismo tiempo una situación problema que debe ser resuelta y también un potencial espacio público verde con características ambientales particulares.

La presencia de espacios públicos calificados pre-existentes muestra cuáles son las zonas que ya están equipadas y qué zonas no, se consideran estos espacios como valores a conservar, formando parte de la memoria colectiva del lugar, el Parque Capurro fue históricamente el lugar de referencia en la bahía de Montevideo, construido como paseo urbano que conectaba el

barrio Capurro con la anterior Playa Honda (Playa Capurro) a través de las barrancas arboladas del parque. La construcción del puerto de Montevideo y de la refinería de ANCAP, así como el crecimiento de los balnearios Pocitos y Carrasco, dejó relegada la playa de Capurro, la que se fue deteriorando a lo largo de los años hasta el año 1980 cuando se construyeron sobre el parque los accesos de Montevideo, obra que rompió con el último espacio de intercambio pleno entre ciudad y bahía.

“En las zonas urbanas la contaminación de los ríos viene protagonizada por los vertidos de aguas residuales procedentes de los hogares y de las actividades comerciales. El vertido de aguas residuales con ausencia de un sistema de depuración, implica una desoxigenación del agua y su entrada en descomposición.

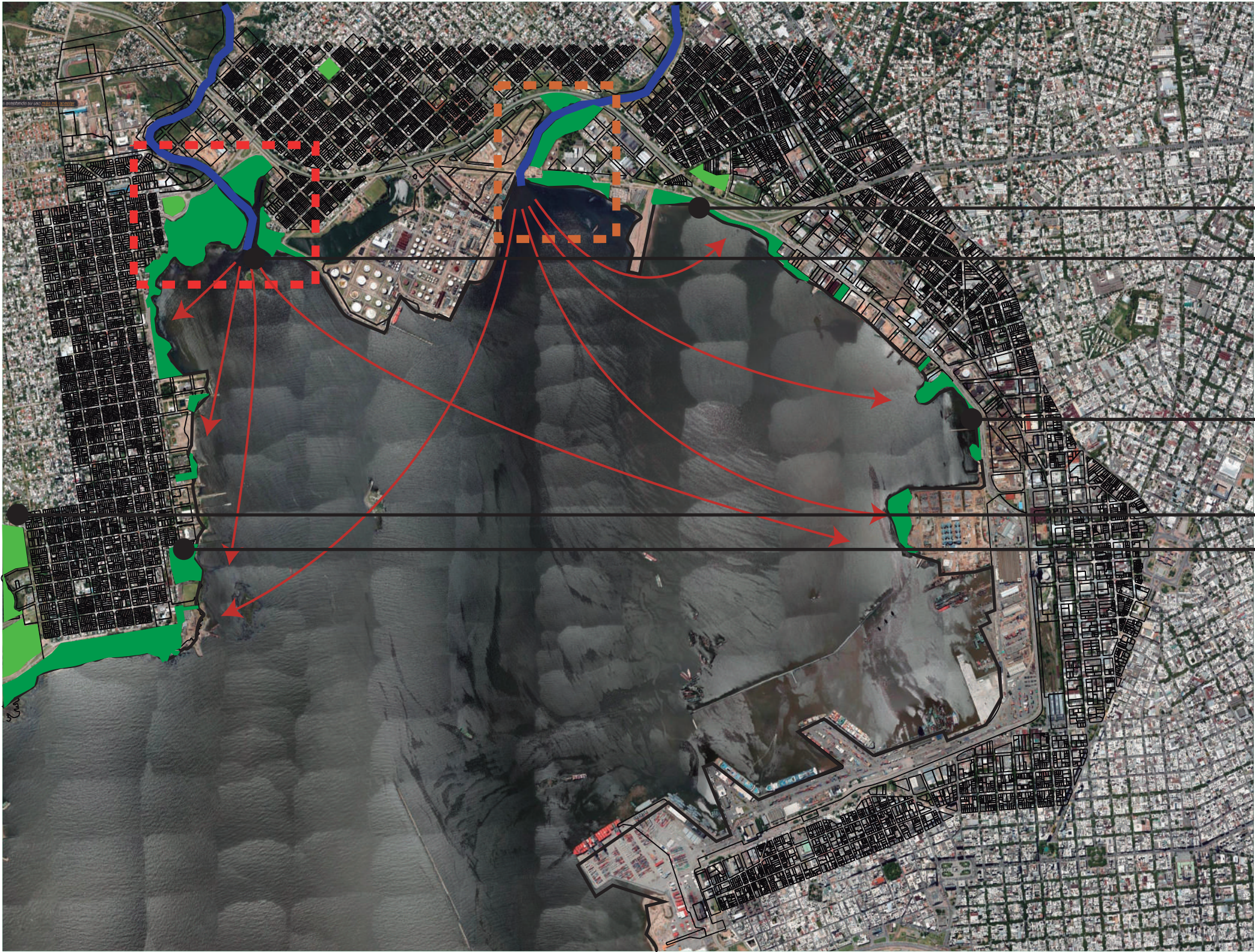
La actividad doméstica produce principalmente residuos orgánicos, pero, además, el alcantarillado arrastra todo tipo de sustancias como por ejemplo las procedentes de las emisiones de los automóviles (hidrocarburos, Pb, otros metales, etc.), sales, ácidos, etc.

La principal causa de contaminación por vertidos urbanos se debe a la descarga a los ríos de aguas residuales sin tratar.

No obstante, una pérdida de caudal de los ríos (por ejemplo por sobreexplotación) lleva asociada una pérdida de su sistema autodepurador. Los cauces deben circular con una mínima cantidad de agua para mantener la capacidad autodepuradora del río.”

<http://www.miliarium.com/ConsultorVirtual/Fichas/-CG2003052301.asp>





-  Espacios verdes no calificados
-  Espacio público calificado
-  Baños Miguelete
-  Baños Pantanoso
-  Deposición de material

-  Parque y Playa Capurro
-  Humedales del Arroyo Pantanoso
-  Rambla Peatonal Edison
-  Parque Vaz Ferreira

PROSPECTIVA

PROYECTO ACCESO NORTE



El proyecto re-codifica este sector, sustituyendo los galpones del antiguo tejido y permitiendo resolver positivamente el encuentro de la retícula con la costa. Se crea un nuevo espacio público como continuación del parque portuario de la rambla 25 de Agosto. De esta manera, las debilidades de la trama actual se convierten en oportunidades al plantear en nuevos términos la relación entre el suelo privado y el suelo público. El abanico de usos y actividades que la propuesta incorpora favorece la confluencia de diversos sectores sociales (profesionales, trabajadores, empresarios y vecinos) en el espacio público que se proyecta. Mediante esta intervención se procura establecer las condiciones propicias para el intercambio social así como rescatar el valor patrimonial del casco histórico.

BAHIA CERRO

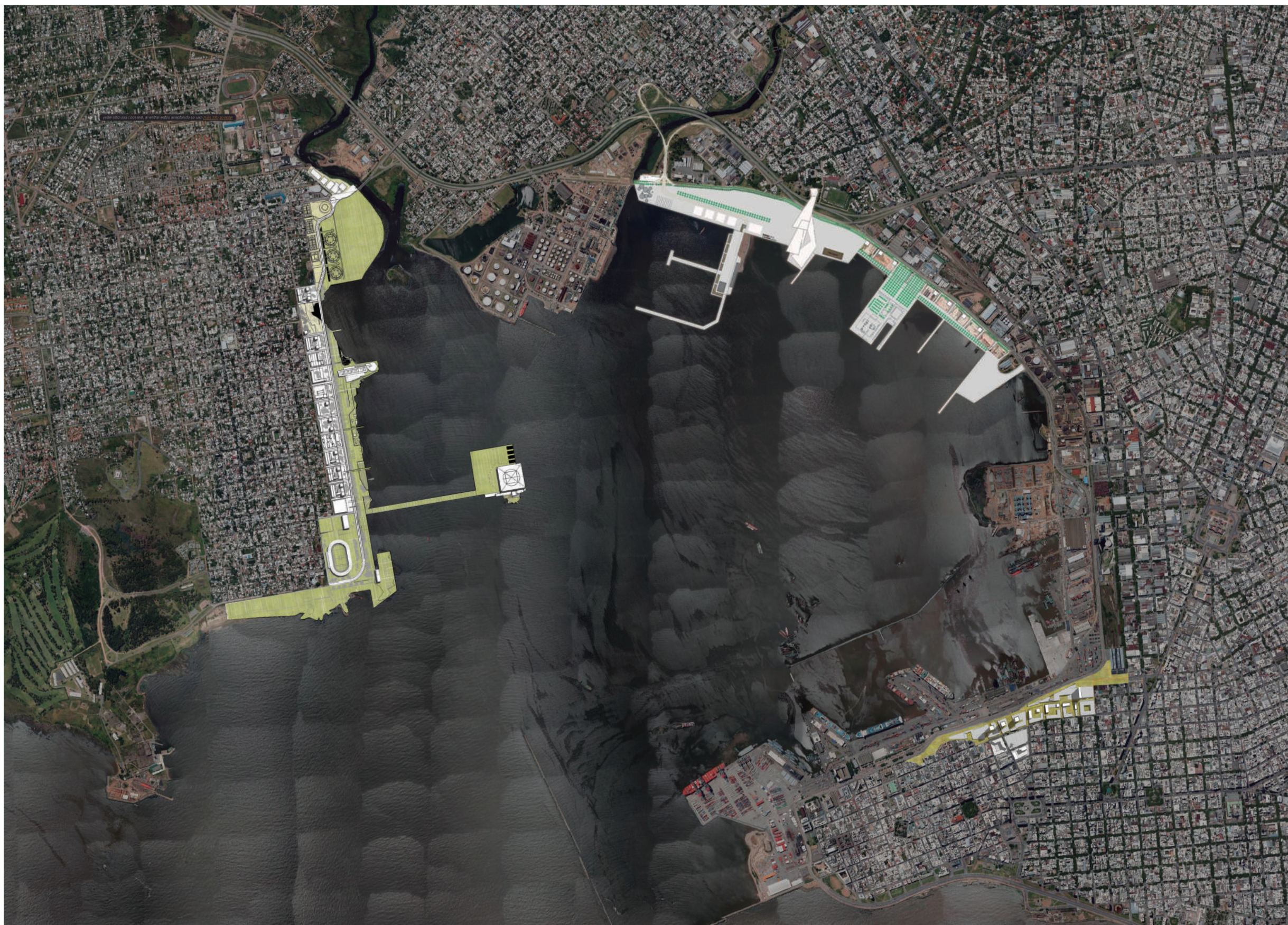


El Plan Bahía del Cerro determinará una importante intervención en el borde costero de la bahía del Cerro, en el tramo comprendido por las calles Berna y Francia. A través de una rambla costanera dotada de espacios públicos equipados y accesibles se logrará mayor apertura física y visual hacia el río. De esa manera se busca recuperar el vínculo de ese barrio con su frente costero. La obra incluye la construcción de calzada, vereda, saneamiento y un centro cívico cultural. La ejecución comenzará en el tramo comprendido por las calles Rusia y Francia.

PROYECTO CINTA DE BORDE BELLAVISTA-CAPURRO



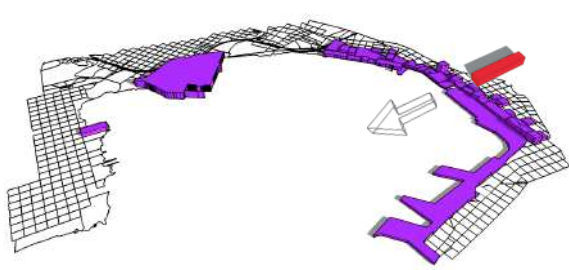
El proyecto surge como una oportunidad de integrar en forma armónica las instalaciones portuarias, relacionadas con la pesca nacional e internacional, que están previstas en la zona de la Bahía. Frente al barrio de Capurro los desarrollos inmobiliarios, producto de la demanda de inversionistas del sector, colaborarán en rescatar tan reclamado balcón de la ciudad hacia la bahía, procurando el disfrute de la población a través de la generación de espacio público de calidad. El proyecto integrará ordenadamente usos diferentes: torres de funciones mixtas, vivienda (participación mínima 30%) y oficinas; centro de convenciones; parques, con especial énfasis en la restauración del histórico Parque Capurro; equipamientos deportivos; parque de actividades infantiles; hotel de 4 o 5 estrellas dotado de los más avanzados servicios.



nota: imagenes y textos extraídos del sitio oficial de la intendencia www.montevideo.gub.uy

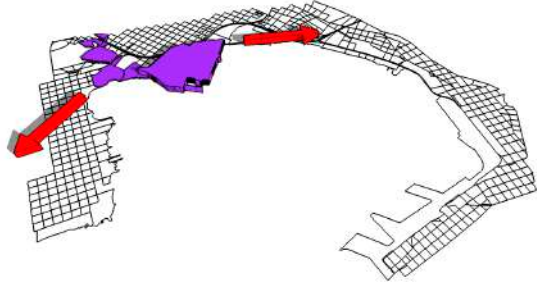
PROBLEMÁTICA

borde industrial | barrera



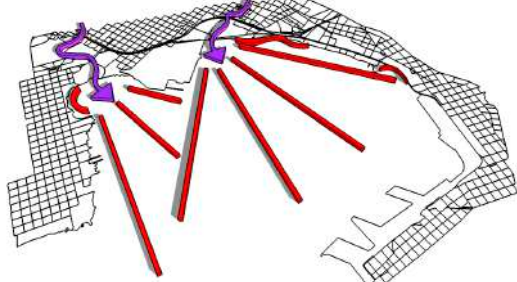
El borde continuo de industrias, predio portuario, ruta nacional de acceso y líneas ferroviarias conforma una barrera que separa a la parte Este de la ciudad (más populosa) de la bahía. El atravesamiento de este borde ocurre en unos pocos puntos, los que no son agradables ni accesibles, quedando el acceso a la bahía restringido a los usuarios que llegan en automóvil desde los accesos de Montevideo

marginación Este | Oeste



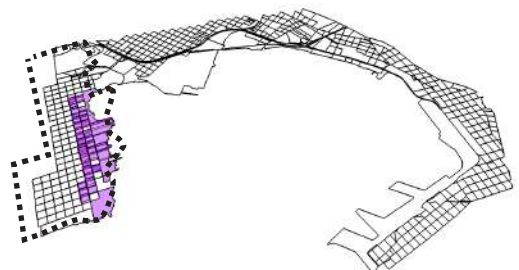
La presencia predominante de la refinería de ANCAP en la bahía de Montevideo (construida en 1937) junto con la desembocadura del arroyo Pantanoso divide la zona de estudio, y la ciudad, entre Este y Oeste, quedando los barrios Villa del Cerro y Casabó segregados, únicamente conectados con la ciudad por la calle Carlos María Ramírez.

aportes negativos



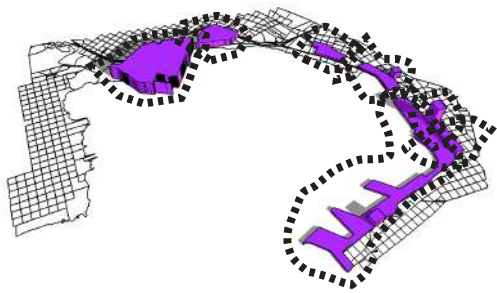
Los arroyos Pantanoso y Miguelete desembocan en la bahía llevando sedimentos, contaminantes y desechos de la ciudad y del campo del departamento. Las aguas altamente autrofitizadas colmatan el ecosistema de la bahía, la que ha sido declarada insalubre para baño por la Intendencia de Montevideo. Los desechos flotantes (mayormente plásticos) encallan en los márgenes de la bahía, los que quedan completamente cubiertos de desechos.

abandono rambla cerro



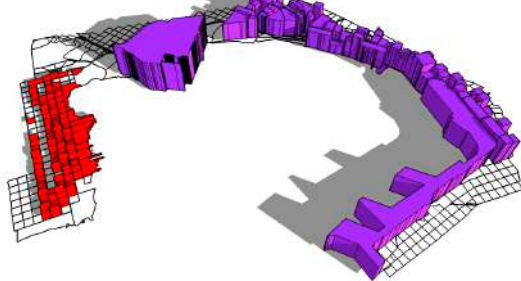
La Costa Oeste, en el barrio Villa del Cerro, cuenta con pocas iniciativas de recuperación, en su mayor parte abandonada, así como las manzanas aledañas a la bahía, donde las viviendas presentes están deterioradas y las calles y veredas sin mantenimiento. Esta ausencia general de mantenimiento, uso y planificación efectiva acaba convirtiendo el lugar en un gran baldío, en el que el abandono hace a la apropiación indebida del lugar, para descarga de escombros y desechos o para ocupación irregular de vivienda.

conflicto nacional-ciudadano



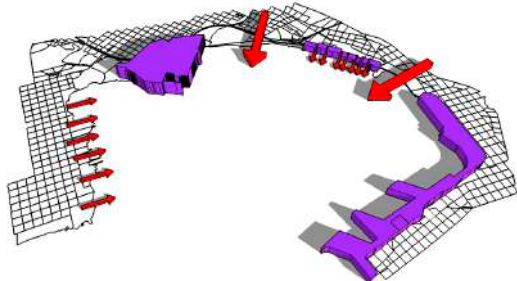
La presencia de los predios estatales del puerto de Montevideo (ANP-MTOP) y de la refinería de ANCAP (MIEM) hace que el mapa de actores y tomadores de decisión dentro de la bahía se amplíe a nivel nacional y supra-nacional. Estos emprendimientos cuentan con intereses propios, los que nos siempre están alineados a las políticas públicas de planificación realizadas por la Intendencia de Montevideo, ni a las necesidades o beneficios directos de la población de la ciudad. Fue así que desde principios del siglo XX la bahía fue convirtiéndose cada vez más en una zona de la ciudad de vocación industrial-portuaria, desplazando a la población en general para consolidar estos emprendimientos en función de intereses nacionales por sobre los intereses ciudadanos.

asimetría metropolitana



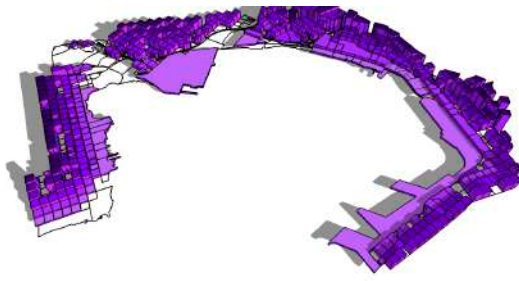
Existe una clara diferencia entre costa Este y costa Oeste, diferencia que responde a factores metropolitanos externos a la condición propia de la bahía. Siendo la costa Este la más densa, con mayores índices de población, de mezcla de usos de suelo y de proyectos a futuro de modificación, espacio de disputa entre puerto, industrias y planes de renovación públicos que priorizan la vivienda por sobre los usos existentes. La marginación de los barrios occidentales de la ciudad hace que el interés por la costa Oeste sea menor. El espacio de disputa, de complejidad mayor, se aglomera entonces en los barrios Aguada, Bella Vista y Capurro.

obstáculos | aperturas visuales



La costa de la bahía presenta muy pocos puntos de acceso calificados, siendo la rambla Edison frente a la Termoeléctrica de UTE la única con vocación de rambla peatonal, con espacial protagonismo en la relación con el agua y el paisaje. El resto de la costa se cierra y abre de forma visual según presencia/ausencia de predios industriales que cortan el contacto visual con la bahía. Es en los espacios de apertura, como en frente al Parque Capurro o en las instalaciones de Fripur en el Cerro que la población adapta el espacio para contemplar la bahía; llevando sus propias sillas y accediendo en automóvil.

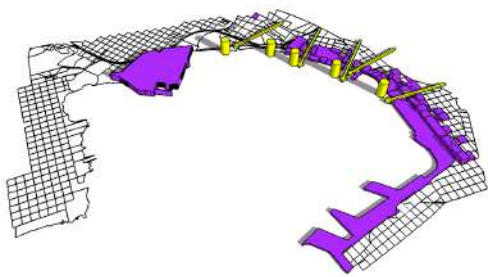
gradiente poblacional



Las zonas con mayor densidad de población se encuentran en los márgenes de la bahía; la costa de la bahía, por diferentes situaciones, en ningún punto cuenta con manzanas consolidadas de vivienda. La ausencia de usuarios fijos, cotidianos, hace que la costa de la bahía, como espacio público, pierda vigilancia social y/o apropiación, cualidades que favorecerían la imagen general, como el estado actual y futuro del espacio público bahía.

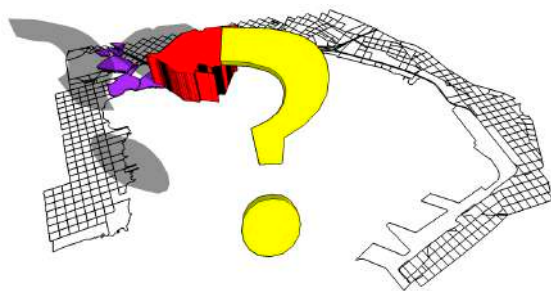
POTENCIAL

borde industrial | barrera



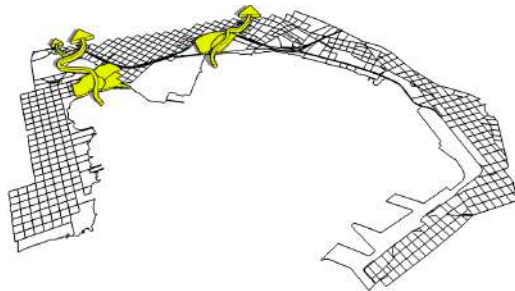
La barrera conformada por el borde industrial entre ciudad y bahía se debe trabajar a partir de dos estrategias; la de atravesamiento calificado y la de punto de interés costero. La conformación de accesos puntuales calificados conecta la bahía y la ciudad en la escala local, el acceso peatonal y vehicular de la gente que habita los barrios cercanos. Mientras que la ubicación de elementos de atracción y de uso urbano a escalas mayores genera el flujo de usuarios necesarios hacia la bahía.

marginación Este | Oeste



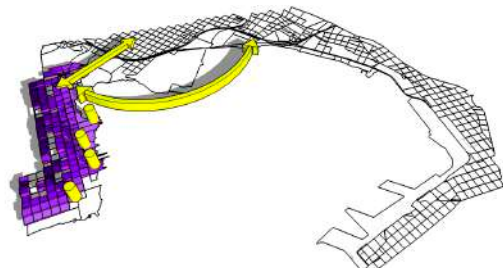
La importancia nacional de la refinería de ANCAP hace que cualquier proyecto urbano que perjudique minimamente su funcionamiento quede obsoleto y la escala de la misma también imposibilita el planteamiento de soluciones externas al predio ocupado que conecte costa Este y Oeste de la bahía. Para solucionar esta problemática en el pasado existía un Ferry que conectaba Ciudad Vieja y Cerro, el cual por poca fluencia de público fue desmantelado.

aportes negativos



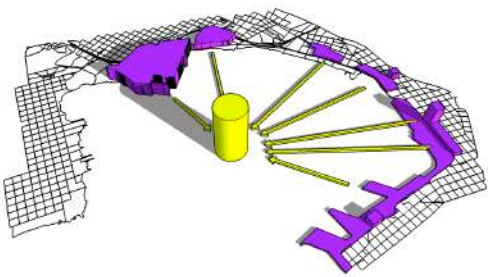
El tratamiento y mejoramiento de las aguas de los Arroyos Miguelete y Pantanoso se debe realizar a partir de un trabajo en la cuenca completa de los dos, más allá de la bahía misma. El Miguelete, más urbano, cuenta con proyectos ya realizados y futuros que buscan mejorar los márgenes del mismo y controlar los vertidos urbanos en sus cauces. En la bahía el trabajo en el mejoramiento de los servicios ambientales que estas cuencas pueden brindar está en la consolidación, limpieza y mantenimiento de los humedales de ambos en la llegada a la bahía, como también en la limpieza de toda la costa, lecho y superficie de la misma.

abandono rambla cerro



El desarrollo y crecimiento de la costa Oeste, barrio Villa del Cerro, depende en buena medida de sus conexión con la ciudad, tanto a partir del mejoramiento de la calle Carlos Ma. Ramirez, como de nuevos accesos futuros. El difícil acceso en practicidad y distancia es un gran obstáculo para cualquier plan para el barrio. Además de este camino también se puede plantear la instalación de infraestructuras y servicios de atracción que generen interés en esta zona y flujo de personas que eleven la calidad de este barrio.

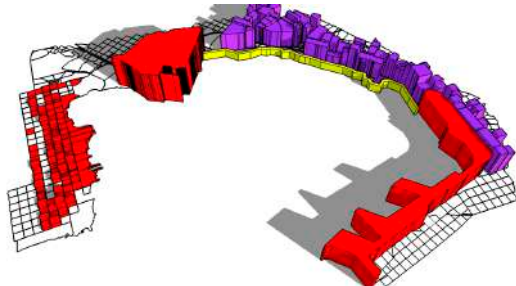
conflicto nacional-ciudadano



ANCAP + ALUR + AFE + UTE
+ ANTEL + ANP + MTOP + IM

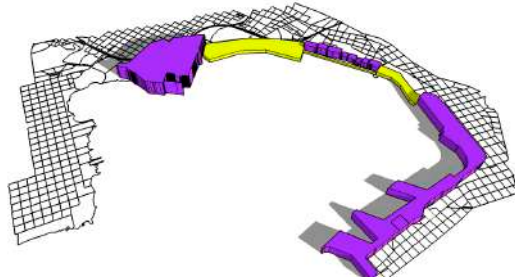
Las diferencias y posiciones opuestas presentes en la gestión de la bahía imposibilitan el pensamiento a largo plazo sobre cuál es el futuro que la ciudad, y el país, quiere para ella. El único camino de gestión política posible para un lugar donde se solapan tantas y diversas autoridades es la conformación de equipos de planificación y gestión mixtos, en los cuales la participación de todos los entes asegure que los planteos y lineamientos a futuro tengan base política sólida y sustentable.

asimetría metropolitana



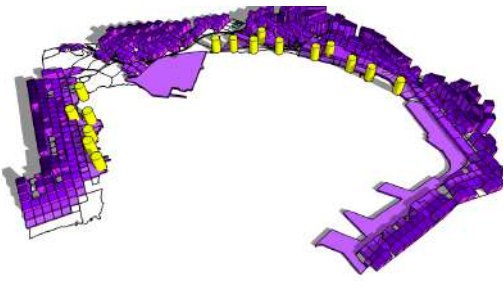
La presión ejercida por la costa Este de la bahía, demandando una transformación de la misma, muestra como existe un potencial latente en la costa entre los predios del puerto de Montevideo y ANCAP. La conformación de un espacio rambla, y transformación de las manzanas aledañas a la misma transformaría por completo la relación de la ciudad con su bahía.

obstáculos | aperturas visuales

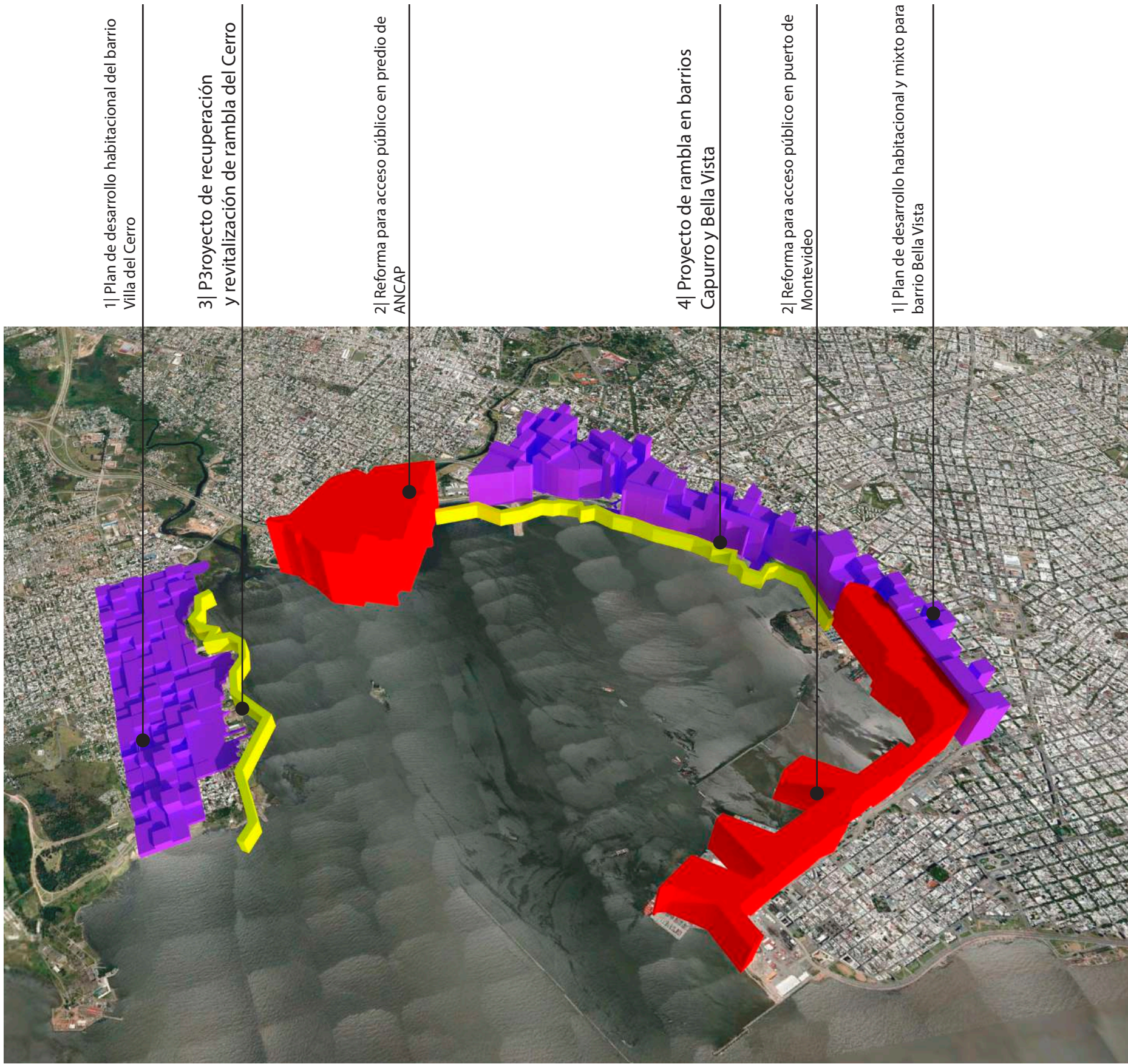


Los espacios que hoy cuentan con vocación paisajística dentro de la bahía, es decir que en ellos el paisaje (disfrute y contemplación) es el principal protagonista y atractor de usuarios, nos muestran el potencial de la bahía como espacio público. En estos lugares, rambla Edison y Playa Capurro y Bella Vista, la construcción de espacios públicos de calidad que atraigan al público recuperarían la relación ciudad-bahía perdida a lo largo de los años.

gradiente poblacional



La presencia exclusiva de predios industriales, en uso y abandonados, en la costa de la Bahía lleva a la ausencia de usuarios cotidianos, la respuesta a este problema es la ocupación de estos predios por emprendimientos de usos mixtos, que lleven la ciudad a la bahía a partir de la consolidación de estos proyectos urbanos integrales, donde se ubique vivienda, servicios, empresas e industrias, a partir de la coordinación de todos los usos mixtos de forma satisfactoria.



A partir del análisis de problemáticas identificadas y posibles soluciones se identifican 6 grupos clave de proyecto que hace a toda la línea de bahía:

1| El barrio Villa del Cerro cuenta con un potencial paisajístico no explotado en su relación con la bahía y con toda la ciudad, la privilegiada vista de Montevideo entera desde la altura y la lejanía que la geografía del lugar otorga. El aislamiento y marginación de esta zona de la ciudad expresada en falta de servicios, poca conectividad con el centro y desatención mediática se puede cambiar a partir de un plan estratégico que renueve el barrio a partir de intervenciones puntuales o masivas que involucren a todo el barrio. Esto llevaría al crecimiento del barrio y mejoramiento de la calidad de vida de sus habitantes.

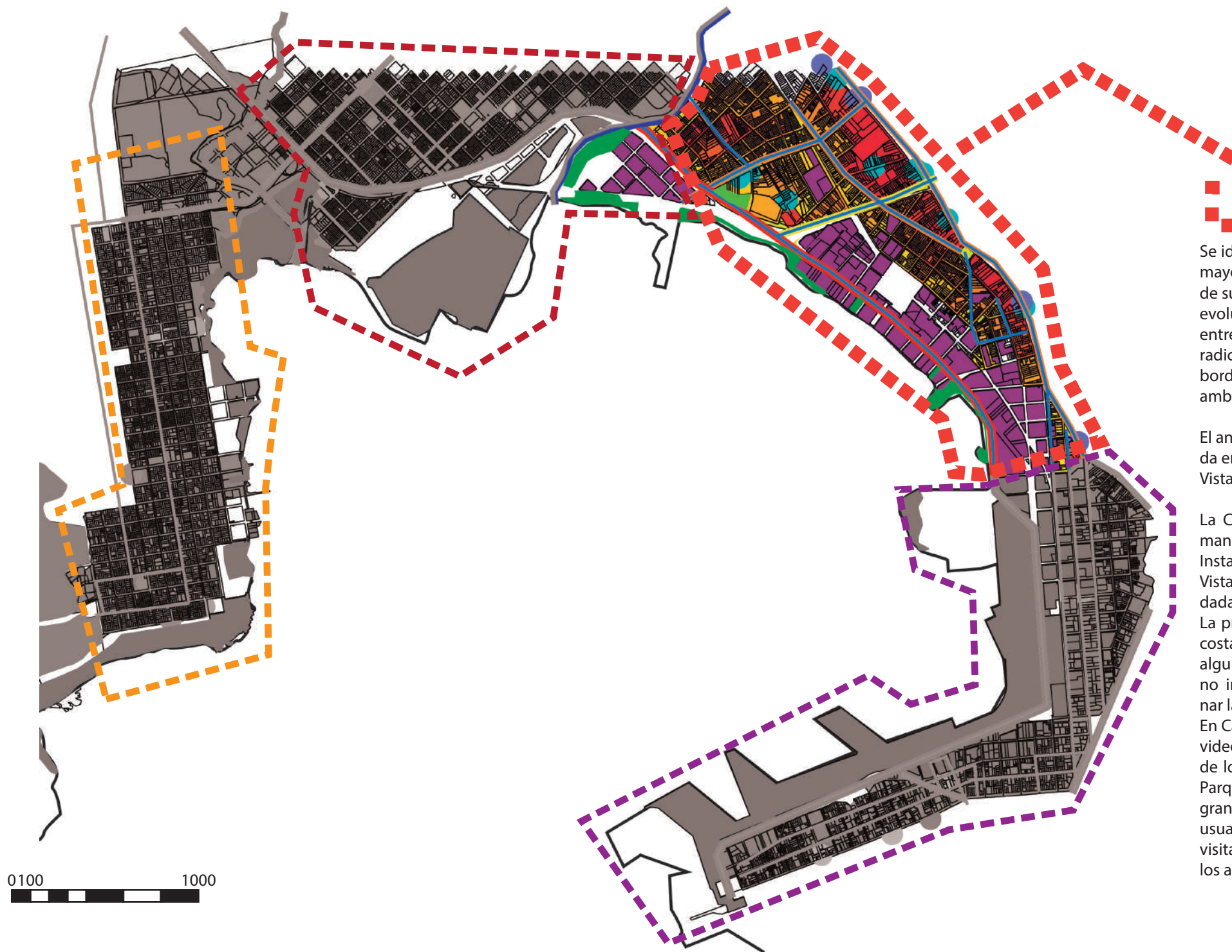
Los barrios Bella Vista y Capurro, pos su parte, se identifican como los de mayor complejidad en su relación con toda la ciudad. Más próximos al centro, son atravesados por avenidas y rutas de escala metropolitana. En ellos no existe un predominio claro de uso de suelo, sino que se mezclan en diferentes zonas de industrias, vivienda, servicios, logística, etc. El trabajo en estos barrios debe apuntar al fortalecimiento de esta característica a partir de la fusión de usos, eliminar la zonificación y promover el uso de suelo mixto.

2| Los impactos que causaron las instalaciones y desarrollo del Puerto de Montevideo y la refinería de ANCAP en la bahía de Montevideo ya fueron analizados anteriormente. El planteo en esta fase es el cuestionamiento si estos emprendimientos industriales públicos, insertos en la ciudad, no deberían re-plantear su relación con la misma, abriendo sus puertas y funcionando como equipamiento público real. Donde pueden funcionar espacios públicos abiertos y cerrados que enriquecerían la visión que tiene la ciudad de estos predios industriales de escalas territoriales.

3| La rambla Cerro es un proyecto ya identificado y desarrollado por la Intendencia de Montevideo como prioridad hacia el plan estratégico denominado Montevideo 2030. El mejoramiento de esta zona de la ciudad no sólo sería beneficioso para el barrio Villa del Cerro, sino para toda la ciudad, al crear un nuevo centro urbano en la zona Oeste de la ciudad.

4| El proyecto de Rambla para los barrios Bella Vista y Capurro también ha sido estudiado y desarrollado por la intendencia de Montevideo. Es este proyecto el que presenta mayor urgencia, al presentar en sus márgenes diversas problemáticas asociadas a la densidad y aglomeración de diferentes usos de suelo e intereses públicos y privados. En la mancha urbana se identifica este lugar como la puerta de la ciudad hacia la bahía, puerta que se encuentra cerrada tras el paso de los años y el cambio de uso de suelo que tuvo la bahía de Montevideo.

Este proyecto se centra en esta zona, por considerarla la más compleja y de mayor potencial en cuanto a beneficios urbanos, ambientales y sociales que puede brindarle a la ciudad.



Costa Este
Aguada Norte+Bella Vista+Capurro

Se identifica como la costa Este de la bahía es la que hoy presenta mayor cantidad de problemáticas asociadas a la diversidad de usos de suelo, situaciones viales, estado ambiental de las áreas verdes y evolución y componentes históricos remarcables. El encuentro entre la ciudad y la bahía se expresa en esta poligonal de forma radical, como choque de dos fuerzas contrarias, el espacio de borde resultante está cargado de conflictos y problemáticas para ambos lados de la línea de costa.

El análisis entonces se propone profundizar en esta zona, delimitada en este plano y conformada por los barrios Aguada Norte, Bella Vista y Capurro.

La Costa Este tiene la particularidad de contar con la playa de maniobras de trenes y la estación Lorenzo Carnelli junto a esta. Instalaciones que forman parte de la identidad del barrio Bella Vista, desde sus orígenes, cuando se le adjudicaba este nombre dada su localización privilegiada respecto a la bahía.

La presencia exclusiva de industrias y galpones entre las vías y la costa hace que el borde, a pesar de no ser sólido y contar con algunos cruces puntuales, sea perceptivamente continuo, ya que no invita a la población de las zonas más densas del barrio a caminar las pocas 4 cuadras que lo separan del mar.

En Capurro, más al norte, la construcción de los accesos de Montevideo eliminó una variable histórica determinante en el cotidiano de los habitantes de Capurro. La persistencia del hoy degradado Parque Capurro evidencia esta relación, pero el espacio perdió gran parte del interés por perder el contacto con la bahía, hoy los usuarios que buscan las visuales de la bahía y del Cerro en vez de visitar el parque escogen una rotonda que sobró de la reforma de los accesos, contra el agua, donde sólo se accede en automóvil.

Costa Sur
Ciudad Vieja+Aguada Sur

La Costa Sur, Ciudad Vieja, está dominada por las instalaciones del puerto, estas conforman una barrera infranqueable para la población de Ciudad Vieja y Aguada Sur ante cualquier intento de visitar la bahía.

En este caso debemos cuestionar el modelo de puerto al que se está apuntando, en el que la relación con la ciudad se da por un muro, no existen intercambios, sino que se piensan que usos urbanos y usos portuarios no pueden asociarse, ni siquiera compartir un mismo espacio.

Uno de las zonas más densas, la presencia cercana del centro hace muy necesaria la presencia de espacios públicos de paseo y recreación cercanos.

Costa Oeste
Villa del Cerro

La Costa Oeste cuenta con la particularidad de posicionarse hacia el naciente del sol, el cual sube sobre la ciudad de Montevideo. Así como desde el Este el Cerro domina la escena, desde el Oeste el perfil de la ciudad se hace evidente en el único punto de la ciudad en el que la topografía nos permite ver la ciudad completa.

La trama urbana está dominada por usos urbanos residenciales, barrio popular con más de 150 años de historia.

La llegada a la costa de la bahía se hace en cada boca calle que desemboca perpendicularmente en la misma, donde existen pocos predios costeros privados, siendo casi toda la costa abierta al público, a pesar de no contar con ningún tipo de equipamiento ni caminería formal.

Costa Norte
Refinería ANCAP+La Teja

La construcción de la refinería de ANCAP en el año 1937 marcó un punto de inflexión en la posterior evolución de la bahía de Montevideo. Las instalaciones modificaron la percepción que la ciudad tenía de su bahía, y luego, la forma en que los usos, que hasta ese momento se le daban, fueron siendo desplazados por usos industriales y portuarios, llegando en el presente a ser casi exclusivos.

El barrio La Teja, por más que desde una vista satelital parece cercano a la bahía, no cuenta con ningún acceso o relación directa con la bahía, el predio de ANCAP lo separa de forma definitiva.

Hoy en día, la refinería con su eterna llama prendida forma parte del paisaje que hace a la bahía, como una imagen montevideana legítima.



“el lugar ha pasado a ser algo más interesante, más activo y propositivo, en tanto que ciudad y geografía, se han mezclado ineluctablemente, ofreciendo un entorno mucho más incitante que el estrictamente urbano del que disponíamos una década atrás.”

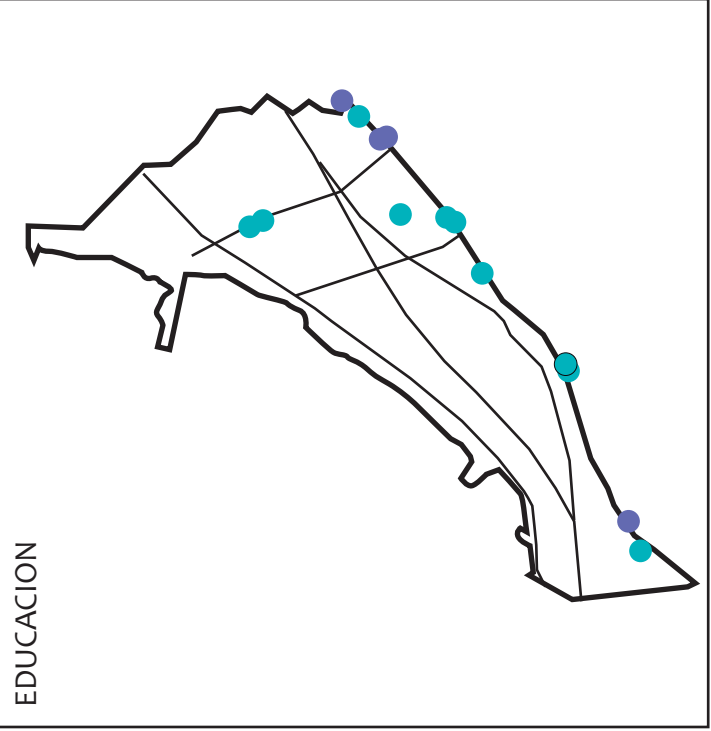
EDUARD BRU, revista Annals d'Arquitectura 07 (2ª época), ETSAB, UPC
Barcelona, Julio 2001

SINTESIS



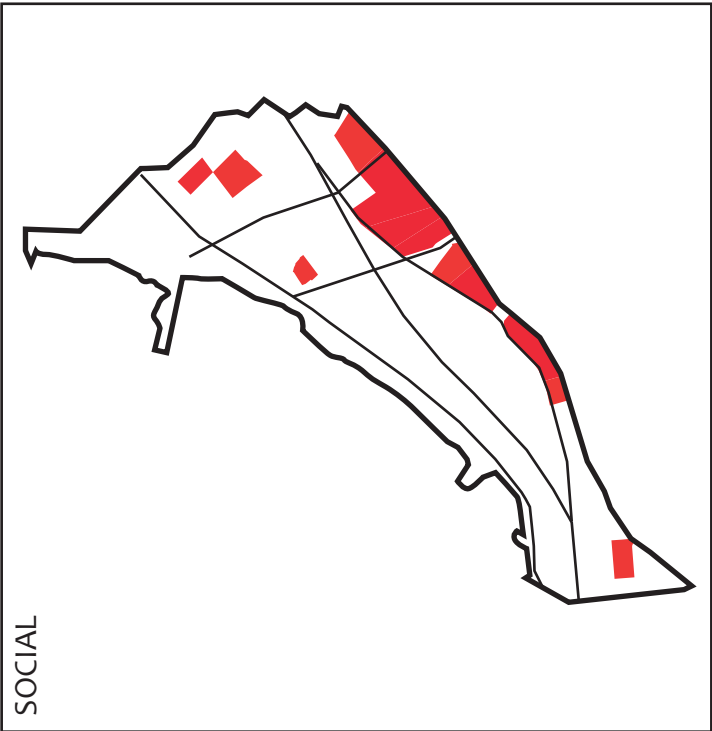
Predios industriales

Junto con las grandes avenidas y las vías de tren, el componente industrial que caracteriza a esta zona de la ciudad (y de la bahía) conforma un borde inmaterial (permeable) que separa las manzanas residenciales de la zona de estudio de la bahía. El paisaje industrial se vuelve hostil por estar en mal estado, ocupado por grandes industrias y galpones en avanzado deterioro. Hacia la calle las grandes fachadas ciegas eliminan la vigilancia social necesaria para hacer acogedoras las calles que conforman los barrios aguada norte y Bella Vista. Sin embargo el paisaje industrial de este barrio y de la bahía ya es un valor característico de este paisaje, identificado como tal por la población Montevideana.

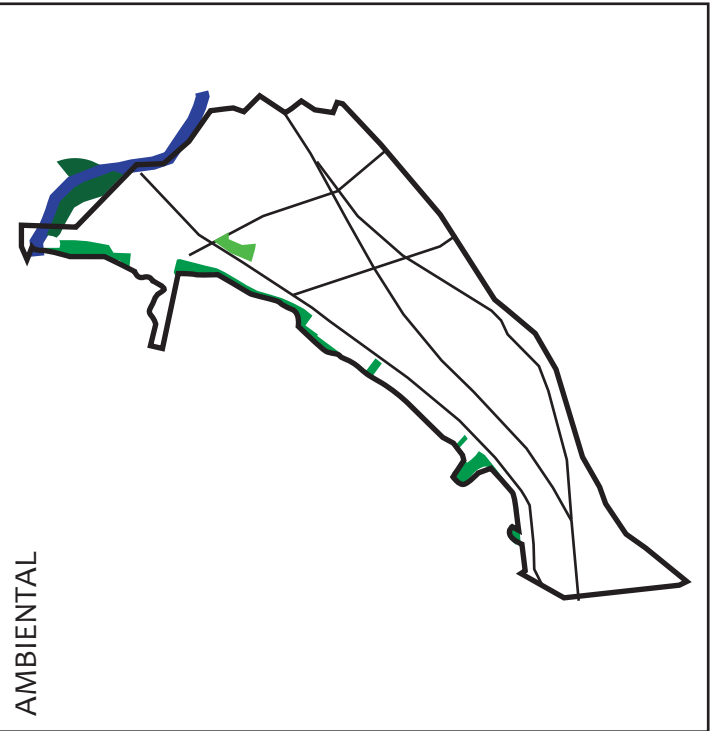


Educación secundaria
Educación primaria

Las instituciones educativas de la zona están relacionadas directamente a las zonas de mayor densidad poblacional. Casi todas ubicadas en el eje Avda. Agraciada, donde la presencia de construcciones de vivienda en altura genera la demanda de estos equipamientos urbanos. Más relacionada a una realidad histórica se encuentra la escuela Capurro, sobre la avenida con el mismo nombre y en la misma manzana del Parque Capurro.



Las zonas más pobladas se encuentran alineadas a la calle Avda. Agraciada en la parte Este de la zona de estudio, estas manzanas presentan densidades altas de población siendo zonas residenciales consolidadas. Estas zonas representan una oportunidad proyectual al aglomerar en un lugar cercano una cantidad considerable de potenciales usuarios del espacio público Bahía. El acceso de este sector de la población a la bahía debe ser a partir del atravesamiento de la cinta de borde que conforman industrias, vías y ruta nacional. En Capurro, al Norte, encontramos manzanas de alta población más cercanos a la bahía.

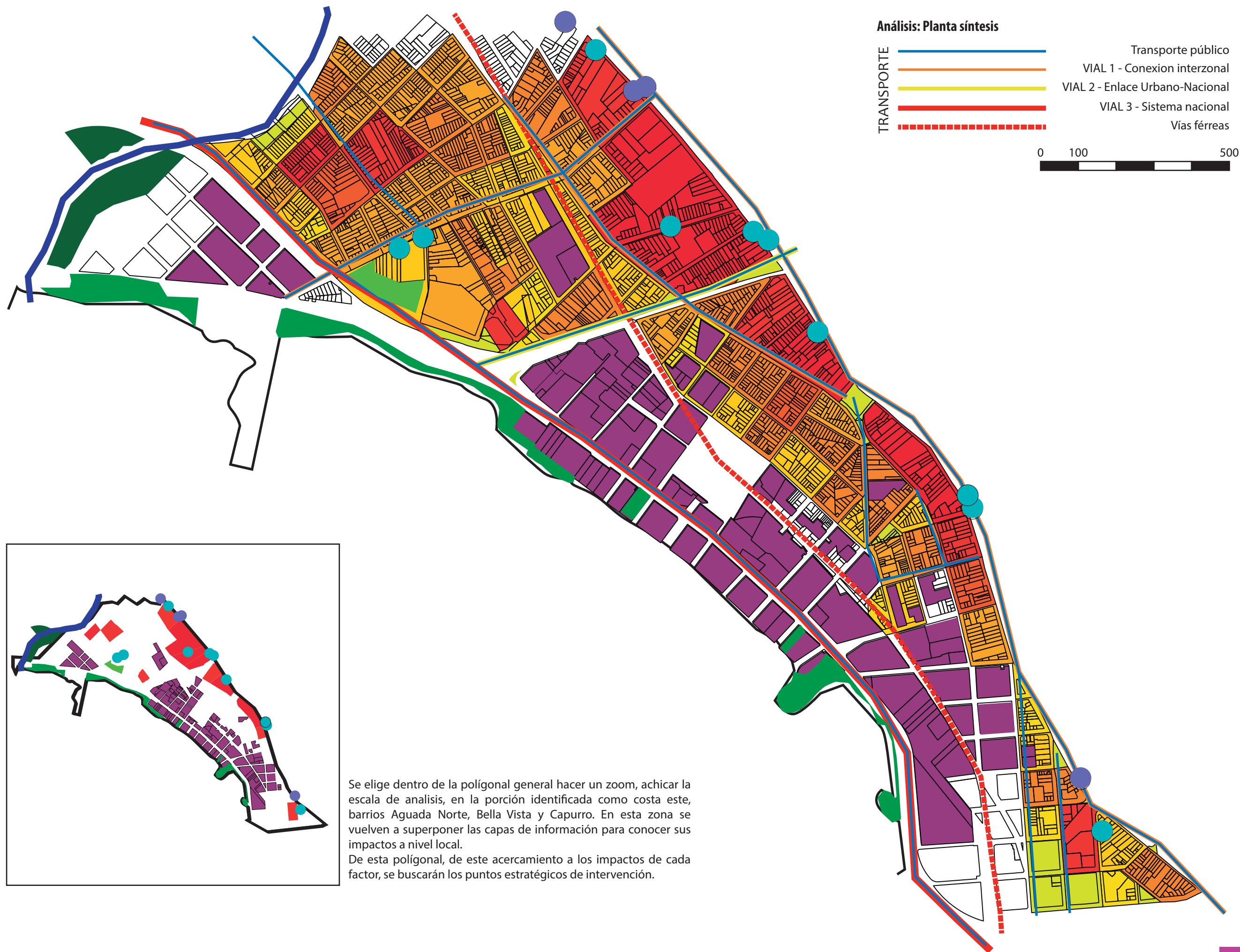


Espacios verdes no calificados
Espacio público calificado
Zonas verdes inundables - Arroyo Miguelete

Las diferentes áreas verdes identificadas en el borde costero cuentan con características particulares de acuerdo al origen por el cual se conformaron. El único espacio público calificado que encontramos es el Parque Capurro, histórico lazo entre ciudad y bahía que en el presente está siendo objeto de reformas y conversiones a modelos más actuales de espacio público. Sobre la costa encontramos espacios verdes vacantes, donde la deposición de sedimentos acuáticos conformó áreas verdes de vegetación espontánea que, mezclada con escombros y residuos urbanos de todo tipo, conforman el paisaje costero de la bahía.

Población por manzana:

0	0 - 50	50 - 100	100 - 150	150 - 200
200 - 250	250 - 300	300 - 400	400 - 600	600 - 900



ZONAS PATRIMONIALES

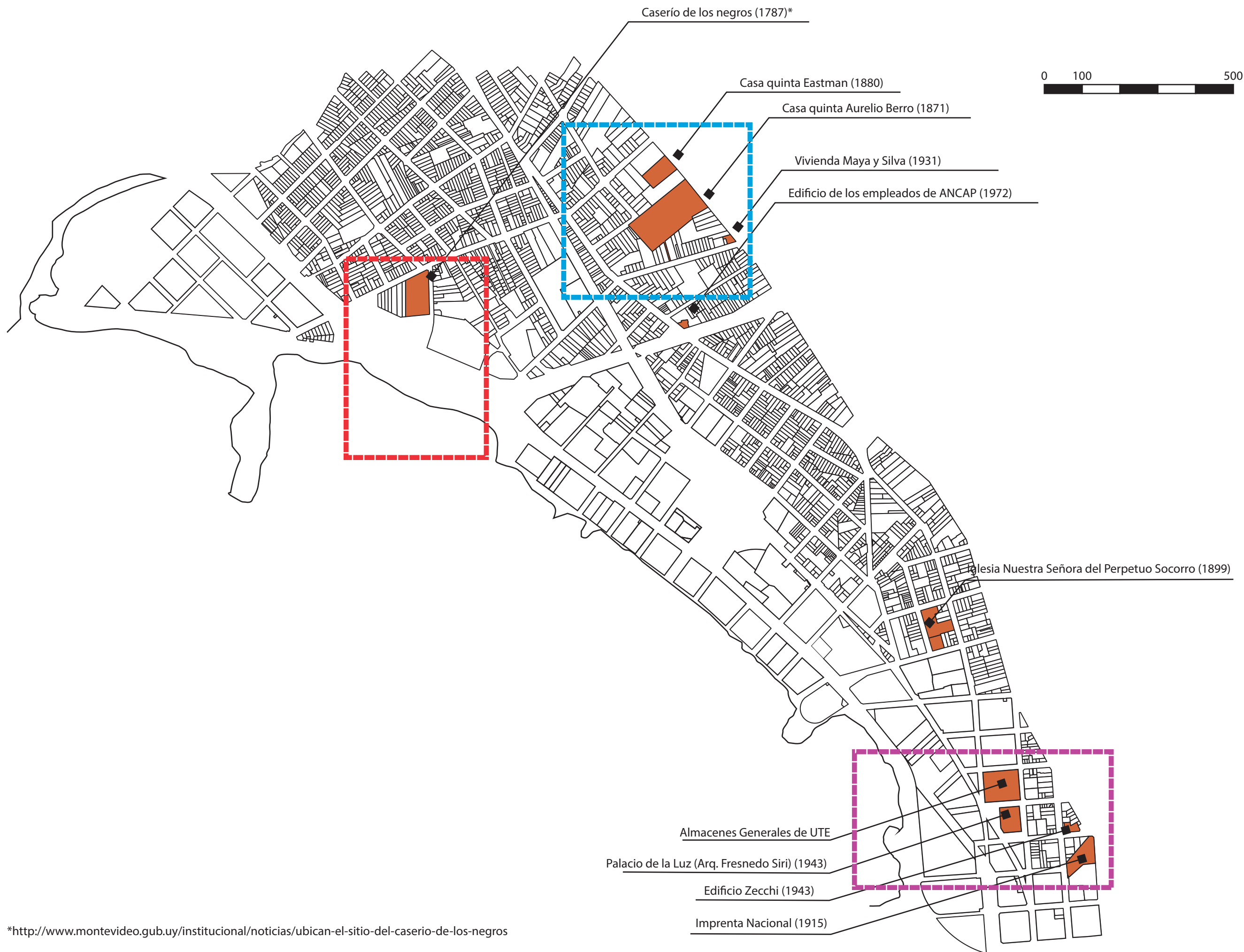
En el Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo, capitulo II.5.2, titulado “Bahía de Montevideo” los redactores destacan una serie de oportunidades a futuro, potencialidades consideradas una “alternativa viable de reequilibrio de la ciudad.”

- + Paisaje urbano singular y altamente identificadorio.
- + Importante contribución ambiental y de recuperación ciudadana del acceso litoral, en el futuro.
- + Excelente accesibilidad y ubicación urbana estratégica.
- + Importante stock de tierra disponible y edificaciones en desuso.
- + Parcelario especial que, por sus dimensiones únicas en la ciudad, habilita el desarrollo de Planes Especiales.
- + Proximidad a la centralidad principal. Cobertura total de servicios y equipamientos.

La recuperación del protagonismo de la Bahía en la vida ciudadana, como espacio público calificado para la población, representa un factor desencadenante de procesos de renovación urbana en los barrios contiguos, e implica la apertura de posibilidades de transformación, que van más allá del área estrictamente considerada.

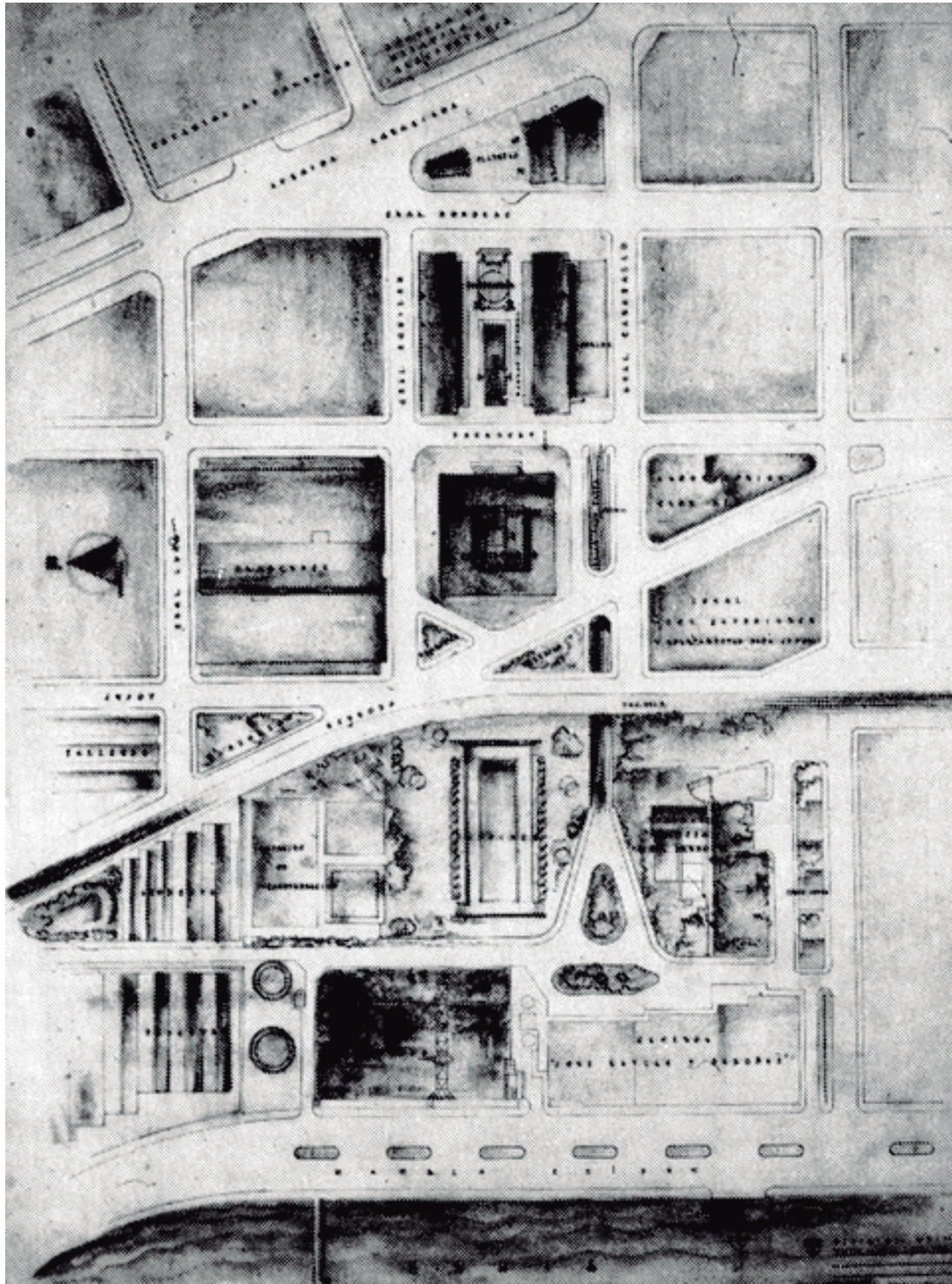
En el plano patrimonial se identifican 3 componentes estructurales que determinan la identidad general de toda una zona urbana: El Parque Capurro, Las quintas del barrio Capurro (Eastman y Berro) y el Palacio de la Luz e instalaciones de UTE.

-  Zona histórica-patrimonial Parque Capurro
-  Zona histórica-patrimonial Palacio de la Luz
-  Zona histórica-patrimonial Quintas de Capurro
-  Edificios patrimoniales declarados de interés departamental



*<http://www.montevideo.gub.uy/institucional/noticias/ubican-el-sitio-del-caserio-de-los-negros>

ZONA HISTORICA-PATRIMONIAL1: PALACIO DE LA LUZ



Proyecto "Palacio de la Luz y Urbanización Arroyo Seco"
Arq. Roman Fresnedo Siri, 1943

"(...)Fresnedo planteó integrar adecuadamente estas dependencias con la parte industrial y ambas con la ciudad.

El Palacio de la Luz sería el centro de un conjunto urbano que integraría además, las dos manzanas comprendidas entre las calles Paraguay, Gral. Aguilar, Agraciada y Gral. Caraballo. Formaba parte de esta urbanización, una planta productora de energía termo-eléctrica, una planta de combustibles, almacenes, imprenta, administración, servicios generales, escuela de electrotecnia, escuela pública, viviendas para empleados y núcleo comercial.

El Palacio, se conectaba con la Avenida Agraciada por una ancha avenida enjardinada con carácter peatonal, la cual daría la posibilidad de una excelente perspectiva para tan importante edificio. En los bloques laterales, la planta baja sería ocupada por comercios y las plantas altas para apartamentos.

En el encuentro de ambas avenidas, una plaza triangular se utilizaría como el lugar de exposición, propaganda, etc.

Como se puede observar en la zona, dicho proyecto no se realizó en su totalidad, pero el Palacio de la Luz domina el lugar, con su volumen monumental."

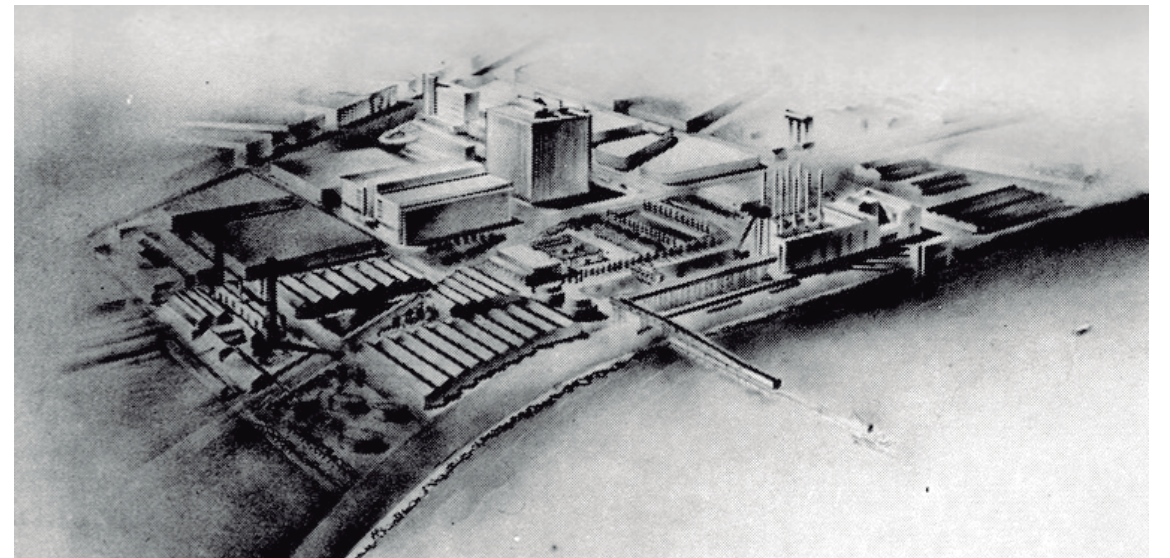
"Roman Fresnedo Siri: Un Arquitecto Uruguayo"

Boronat-Risso, Montevideo 1984

En el proyecto podemos ver como el arquitecto Fresnedo Siri ya proponía en el año 1943 el atravesamiento que conecte, a partir de un proyecto urbano integral, la avenida agraciada con la rambla portuaria sobre la bahía de Montevideo. A pesar de que la rambla serviría como soporte de

maniobras para barcos cargueros que llegan a la usina termo-eléctrica (también propuesta por él como parte del conjunto) y no como espacio público definido.

Propone diversos edificios de usos múltiples: comercios, viviendas, edificios públicos, industrias y hangares, todos unificados en un sistema único de espacios públicos, avenidas peatonales y plazoletas.





Edificio de la Imprenta Nacional, construido entre el 1915 y 1930 ubicado sobre la calle Cuareim.

Este edificio está ubicado en la zona de Arroyo Seco, fue diseñado por el arquitecto Ricardo Fernández Lapeyrade. Su frente da a la calle Gral. Caraballo y sus laterales a las avenidas Agraciada y Gral. Rondeau. Su nombre se debe a su constructor, Albino Zecchi, propietario de una de las empresas constructoras más importantes de Uruguay de la primera mitad del siglo XX.



ZONA HISTORICA-PATRIMONIAL2: PARQUE CAPURRO



Monumento Histórico Nacional desde 1975.

En los primeros años del siglo XX, la Sociedad Tranviaria La Transatlántica crea un balneario en la zona de Capurro, que se construye paulatinamente. Hacia 1900 se crean las “casas de baños”, destinadas a vestuario de los veraneantes, estableciéndose también el servicio de carritos para llevar a estos aguas adentro.

El balneario va adquiriendo importancia, constituyéndose en centro social de las clases acomodadas montevideanas. La sociedad Tranviaria decide entonces construir el Parque Capurro –un conjunto edilicio integrado por terrazas, canchas de tenis, pistas de patinaje y baile– tomando como referencia los grandes centros balnearios europeos. Para ello se encomienda el proyecto al arquitecto italiano Veltroni y al alsaciano Knab, encargándose al ingeniero paisajista Racine todo lo referente a árboles, quioscos, arriates, etcétera.

En la década del 30, cuando la sociedad mira hacia la zona costera de Montevideo, el balneario pierde importancia, convirtiéndose la zona en uno de los centros de actividad industrial.

Extraído de sitio oficial de la intendencia de montevideo, municipio C
<http://municipioc.montevideo.gub.uy/node/78>



En 1787 el Cabildo de Montevideo ordenó la construcción de un lugar de cuarentena para los esclavos que llegaban de África. Hasta 1811 funcionó como lugar de depósito, marcaje, engorde, venta y cementerio de unas 70.000 víctimas del comercio esclavista. En esa época, Montevideo era el principal puerto de entrada de esclavos al Cono Sur.

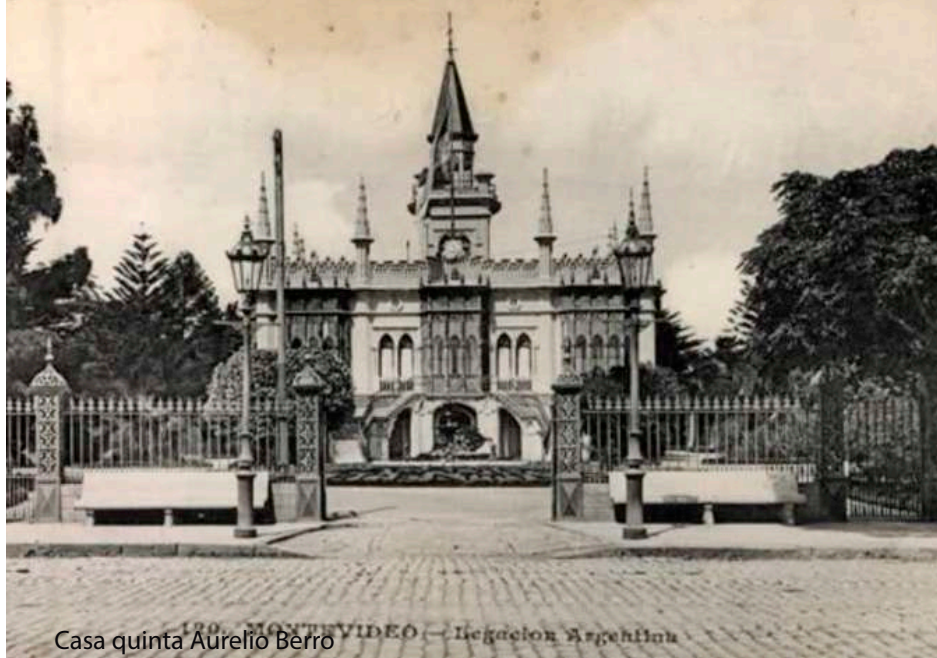
El antropólogo Roberto Bracco afirmó que el descubrimiento del lugar exacto del Caserío es muy importante porque “es un elemento objetivo que nos lleva a una historia que ha permanecido oculta u ocultada. Traer esa historia a la actualidad nos permite tener una idea más amplia sobre cómo se ha conformado nuestra sociedad, ya que hay grupos que tienen mucho menos visibilidad. A través de este trabajo se puede lograr que se restituya a aquellos que en su momento no tuvieron posibilidad de escribir la historia”.

Extraído de sitio oficial de la intendencia de montevideo
<http://www.montevideo.gub.uy/institucional/noticias/ubican-el-sitio-del-caserio-de-los-negros>



Caserío de los negros

ZONA HISTORICA-PATRIMONIAL3: QUINTAS DE CAPURO



Casa quinta Aurelio Berro

La casa quinta de Aurelio Berro fue declarada Monumento Histórico Nacional en el año 1999.

La obra, que fue encargada por el escritor uruguayo Aurelio Berro (1834-1912), al Ing. Ignacio Pedrálbez, fue construida entre 1871 y 1874. De estilo gótico inglés, su volumen macizo resulta alivianado por la decoración, las ventanas de arco, los pináculos y el majestuoso mirador.



La vivienda fue construida en 1931 por el Arq. Surraco para el veterinario Maya y Silva que pretendía algo totalmente novedoso que rompiera y saliera de los esquemas preexistentes.

La obra plantea relaciones con varias vertientes de la arquitectura moderna. En primera instancia con el Art Decó, en sus líneas y sus materiales, con nítidos puntos de contacto con los edificios en altura llevados adelante en las zonas céntricas.



Casa Maya y Silva

En 1787 el Cabildo de Montevideo ordenó la construcción de un lugar de cuarentena para los esclavos que llegaban de África. Hasta 1811 funcionó como lugar de depósito, marcaje, engorde, venta y cementerio de unas 70.000 víctimas del comercio esclavista. En esa época, Montevideo era el principal puerto de entrada de esclavos al Cono Sur.

El antropólogo Roberto Bracco afirmó que el descubrimiento del lugar exacto del Caserío es muy importante porque “es un elemento objetivo que nos lleva a una historia que ha permanecido oculta u ocultada. Traer esa historia a la actualidad nos permite tener una idea más amplia sobre cómo se ha conformado nuestra sociedad, ya que hay grupos que tienen mucho menos visibilidad. A través de este trabajo se puede lograr que se restituya a aquellos que en su momento no tuvieron posibilidad de escribir la historia”.

Extraído de sitio oficial de la intendencia de montevideo
<http://www.montevideo.gub.uy/institucional/noticias/ubican-el-sitio-del-caserio-de-los-negros>



Caserío de los negros

PROBLEMATICA DESECHOS URBANOS

En la rambla Edison se encuentra la salida hacia la bahía del histórico Arroyo Seco, entubado en todo su recorrido, atravieza la Aguada desde el Este para descargar sus aguas en la bahía justo en frente a la central termoeléctrica de UTE.

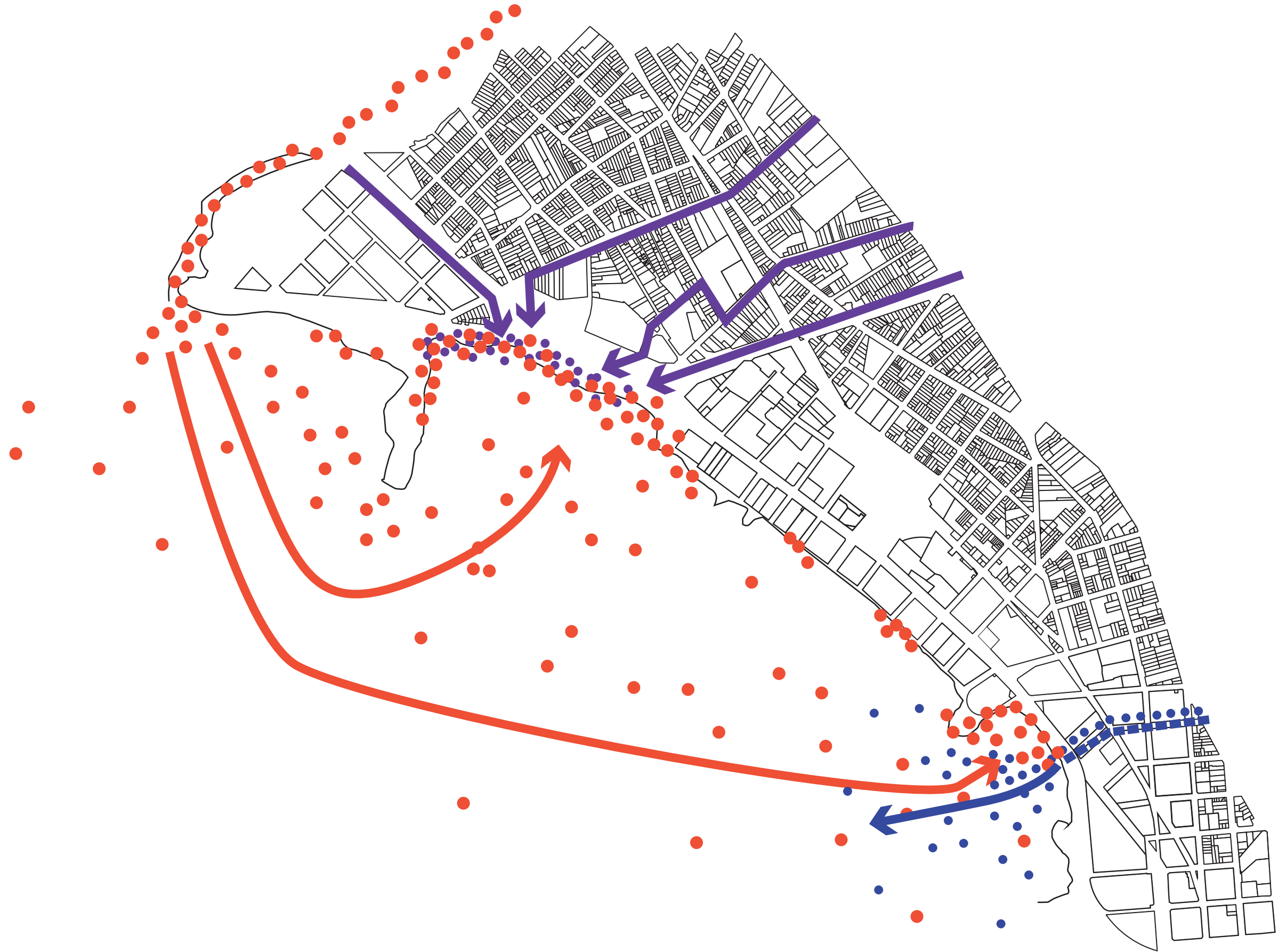
Arroyo que fluye constantemente, en las épocas de seca, el agua escasea, quedando saturado de sedimentos y vertidos orgánicos, el agua se espesa de sustancias y el olor a cloaca se expande en toda la rambla. Haciendo imposible la permanencia de los usuarios cotidianos. Los que suelen ir al lugar a disfrutar de los atardeceres, a pescar en los muelles o a correr por la rambla.

El estado del agua evidencia la falta de control en los vertidos de hogares y empresas hacia el saneamiento público, el agua se presenta totalmente contaminada y no permite ningún planteamiento de valoración o re-significación del arroyo en su condición actual.

La Playa Capurro es por sobre todos los lugares de la zona de estudio el lugar de preferencia para el descarte de escombros y basura de otros tipos. El fácil acceso y descarga que brinda la calle paralela a la playa hace que este lugar se convierta en un tiradero no oficial dónde se acumula cada vez más desechos urbanos de diferente tipo.

El abandono administrativo y de uso que presentan los espacios costeros públicos (Capurro y Rambla Edison) es causante de un deterioro avanzado del lugar, el que se ve altamente afectado por una acumulación de basura y residuos de todo tipo, que llegan a las costas flotando desde los arroyos Miguelete y Pantanoso como también en automóviles, camiones y camionetas que usan el espacio como tiradero, depósito de cualquier resto de material que no tenga lugar "legal" de deposición.

De esta forma los dos espacios se convierten en grandes playas sobre la bahía, las cuales están completamente dominadas por la basura, las gaviotas y las ratas. La proximidad con este espacio se vuelve insoportable por el olor que emite esta acumulación de desechos. En las bajantes, la playa se multiplica, el olor también, al quedar expuesto el lecho de la bahía, de color negro y textura barrosa, acumulación histórica de desechos orgánicos en descomposición.





“El resultado es éste: que cuantas más cosas expelle Leonia, más acumula; las escamas de su pasado se sueldan en una coraza que no se puede quitar; renovándose cada día la ciudad se conserva toda a sí misma en la única forma definitiva: la de los desperdicios de ayer que se amontonan sobre los desperdicios de anteayer y de todos sus días y años y lustros.”

Las Ciudades Invisibles
Italo Calvino

CORTES DE ANALISIS

C|01

Corte que representa la zona conocida como los “accesos de Montevideo”, atraviesa la playa Capurro, los murallo- nes de roca rompe-olas que protegen la ruta nacional de las crecientes y más atrás el Parque Capurro. Este corte es el más representativo de la transformación histórica de la costa de la bahía de acuerdo a los usos que se le fueron dando.

C|03

Las manzanas costeras generan una barrera visual y física que limita el acceso a la línea de agua desde la ciudad. Al mismo tiempo, la poca presencia de construcciones en algunos padro- nes y las calles abiertas entre manzanas nos muestran de forma intermitente el horizonte lejano de agua, cerro de Montevideo y cielo.

C|05

El muelle abandonado, los barcos encayados oxidan- dose, el predio industrial de la usina termoeléctrica conforman un paisaje postindustrial enmarcado por la vista lejana y abierta de la bahía y el cerro de Montevi- deo en este punto tan característico de la ciudad.

C|02

Sobre la Playa Bella Vista encontramos una situación particular, la presencia de la playa, portegida por un espacio verde baldío genera un micropaisaje bucólico que muestra, entre la contaminación, el potencial paisajistico del lugar. Tras el matorral de Tartagos se encuentra la ruta nacional y luego la ciudad.

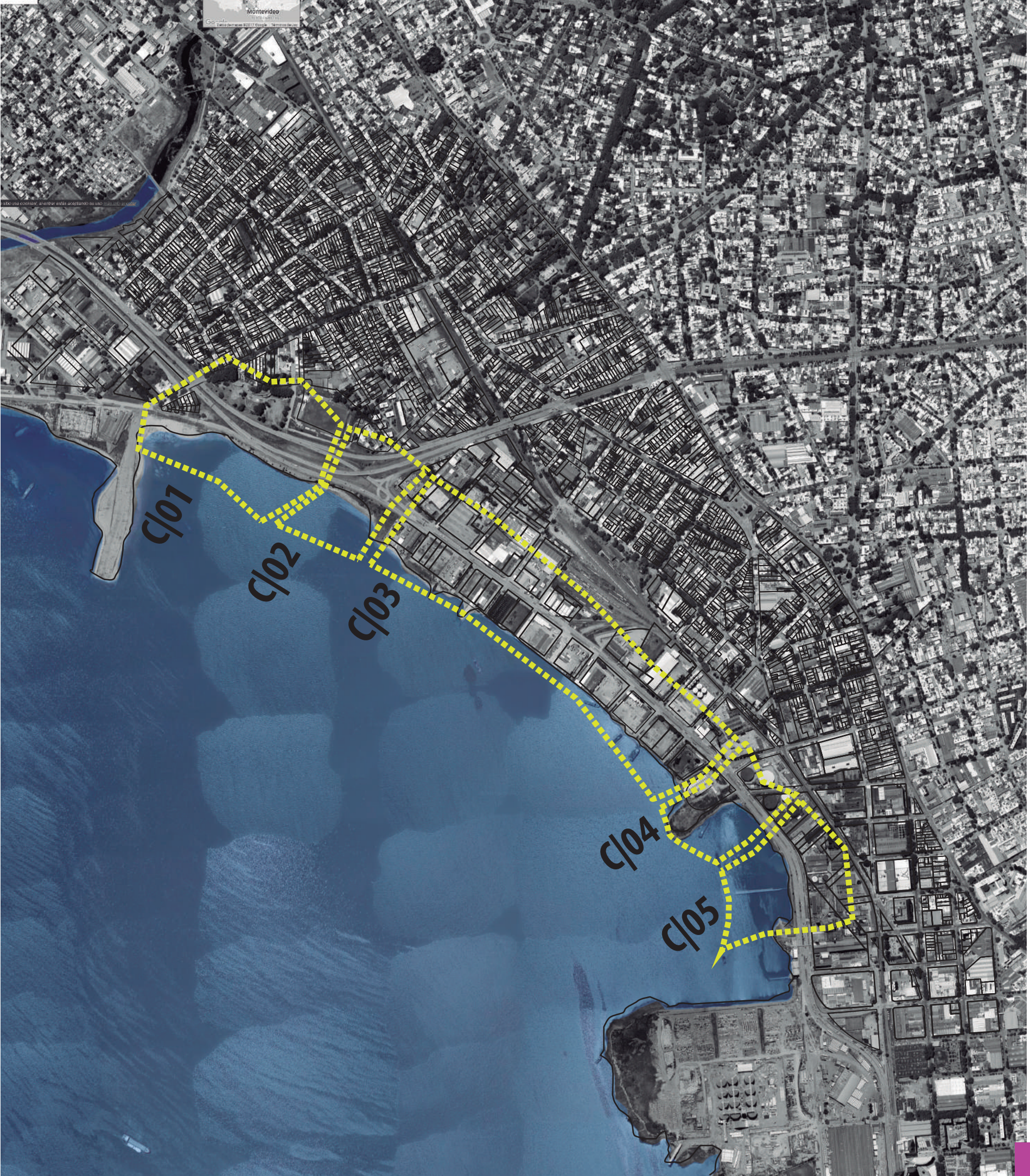
C|04

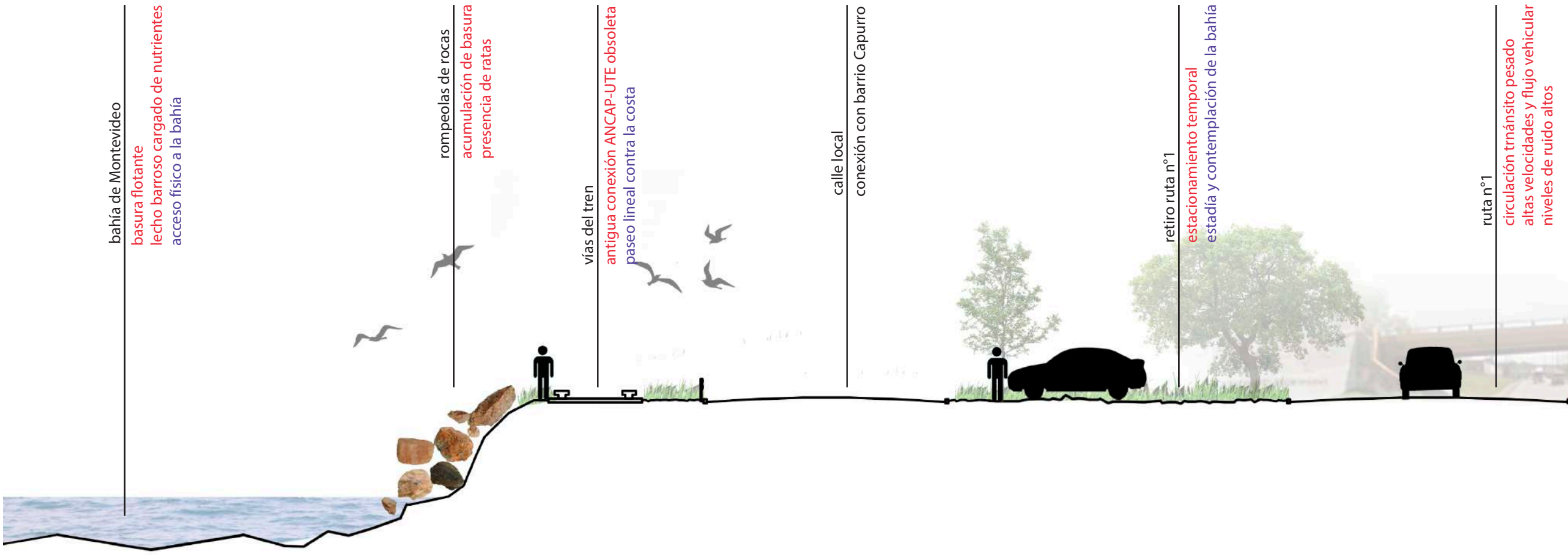
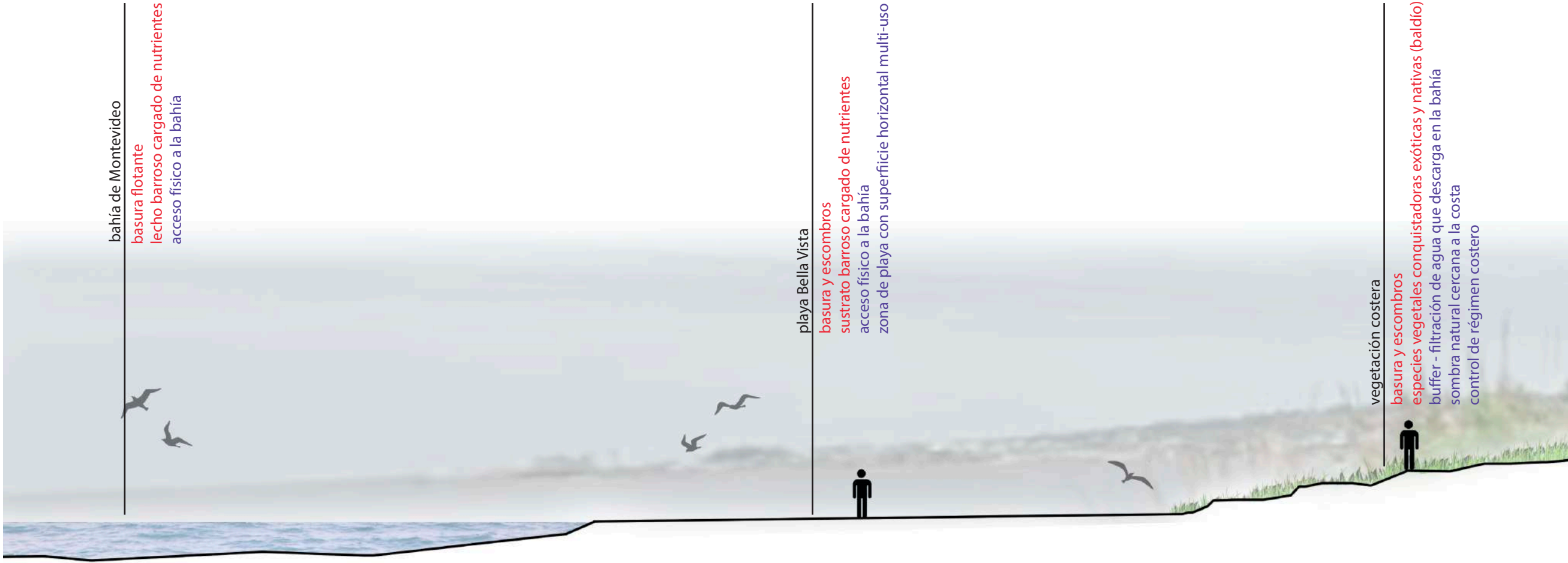
Cerca de la usina termoeléctrica de UTE encontramos un predio verde baldío de gran tamaño que se introduce en el agua como un muelle verde. Este espacio se encuentra deteriorado, lleno de basura y fierros viejos. Cruzando la ruta se encuentra la usina, el primer gran predio industrial en esta sección de costa, determinante para la imagen general del lugar.

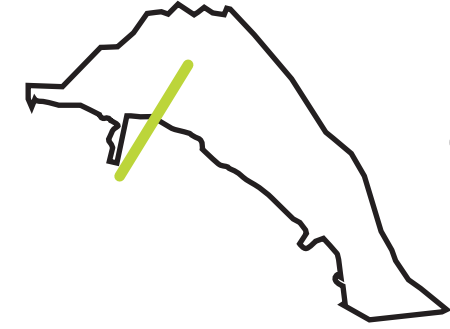
Se identifican a través de cortes esquemáticos 5 zonas diferentes en la línea de costa de trabajo, cada una plantea una relación diferente entre tierra y agua.

El corte entonces representa una zona, y no una línea, de la zona de estudio.

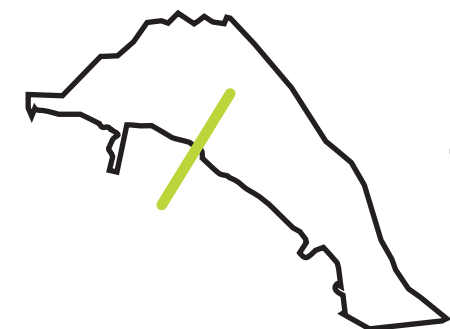
En cada situación se identifican barreras y accesos, potencialidades y desventajas espaciales que hacen a la relación persona-bahía a escala de peatón.



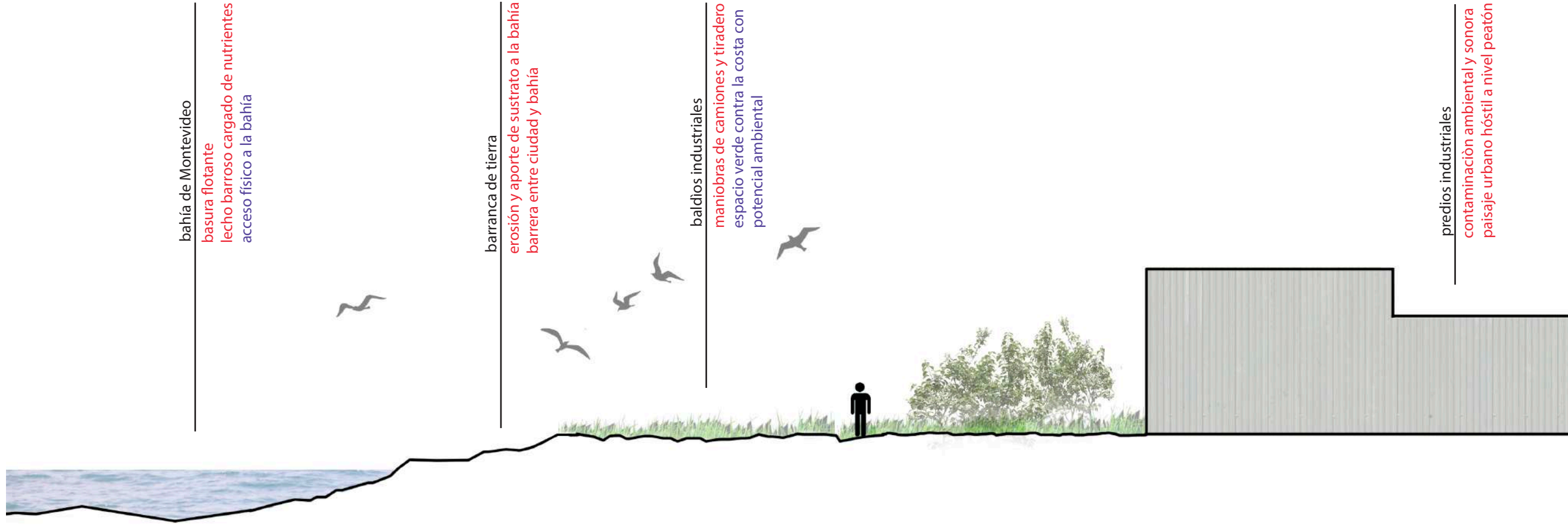


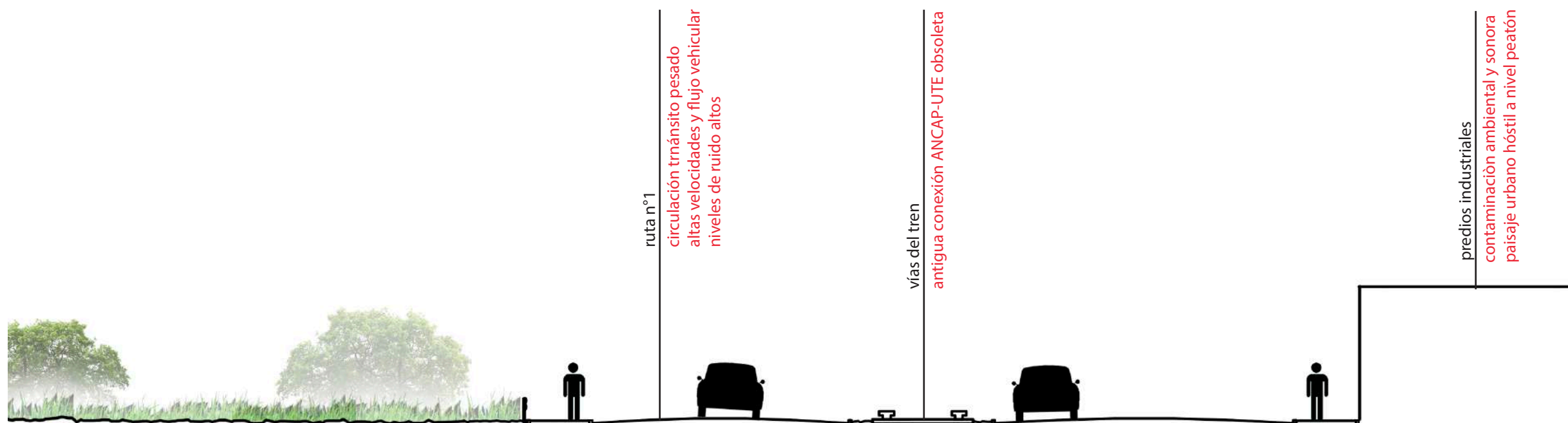


CORTE /01

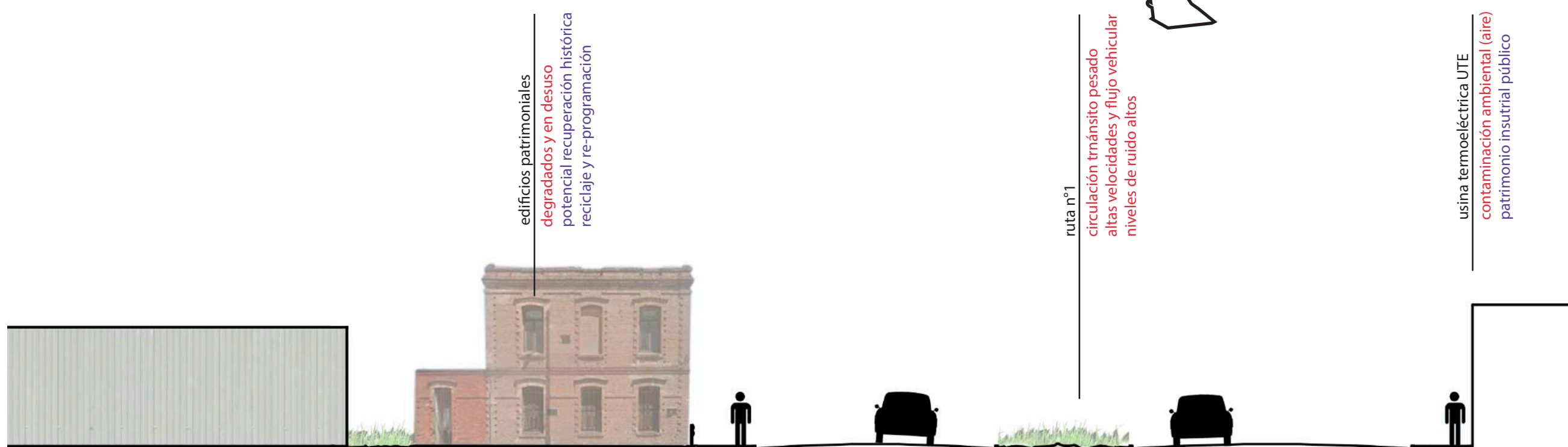


CORTE /02





CORTE /03



CORTE /04

bahía de Montevideo

basura flotante

lecho barroso cargado de nutrientes

acceso físico a la bahía

barcos encallados abandonados

imagen de deterioro

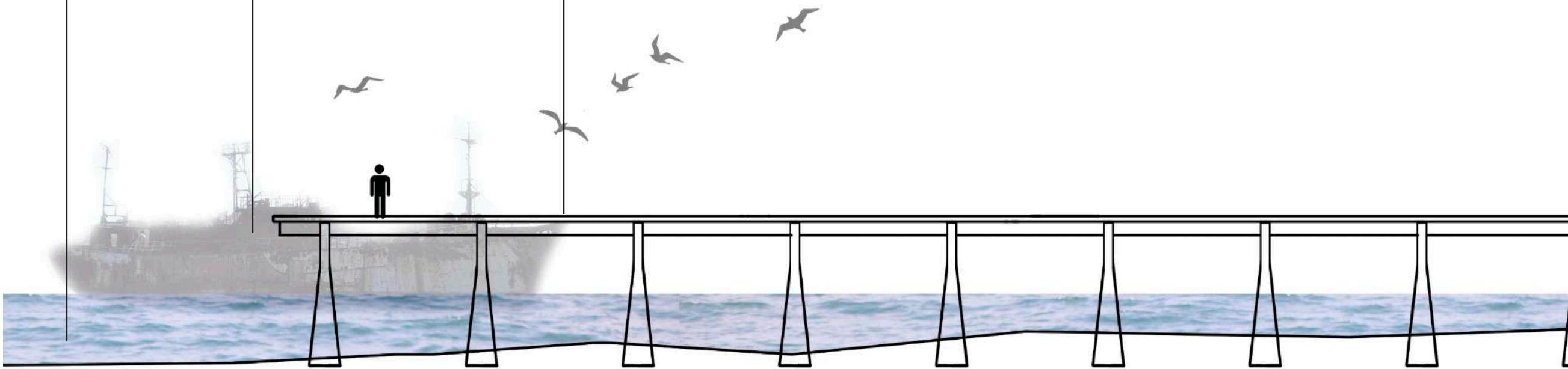
esculturas post-industriales flotantes

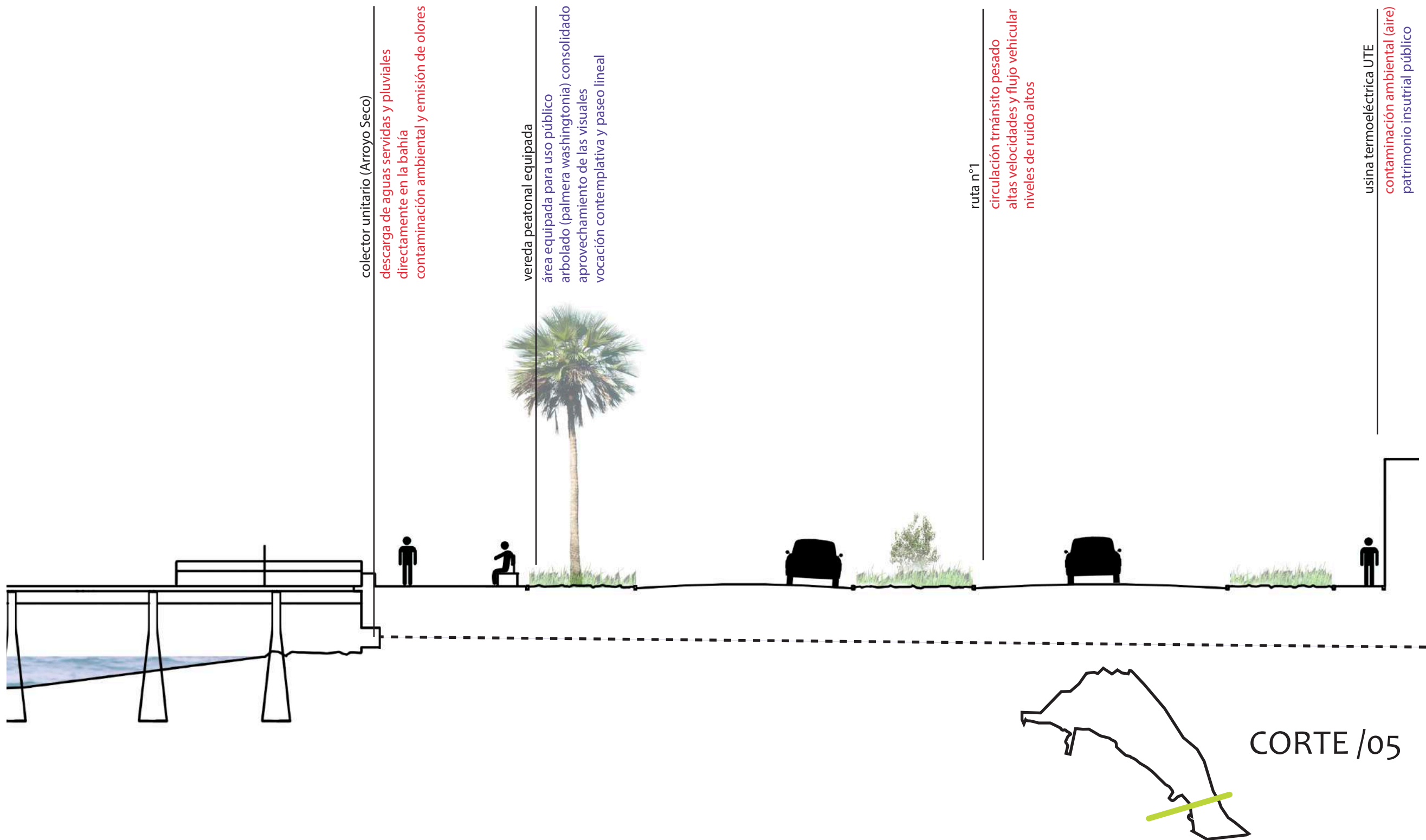
muelle en ruinas

la ruina como escultura

sugerencia de uso

eje visual hacia el cerro de Montevideo



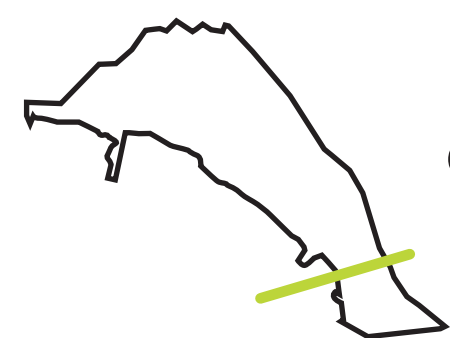


colector unitario (Arroyo Seco)
descarga de aguas servidas y pluviales
directamente en la bahía
contaminación ambiental y emisión de olores

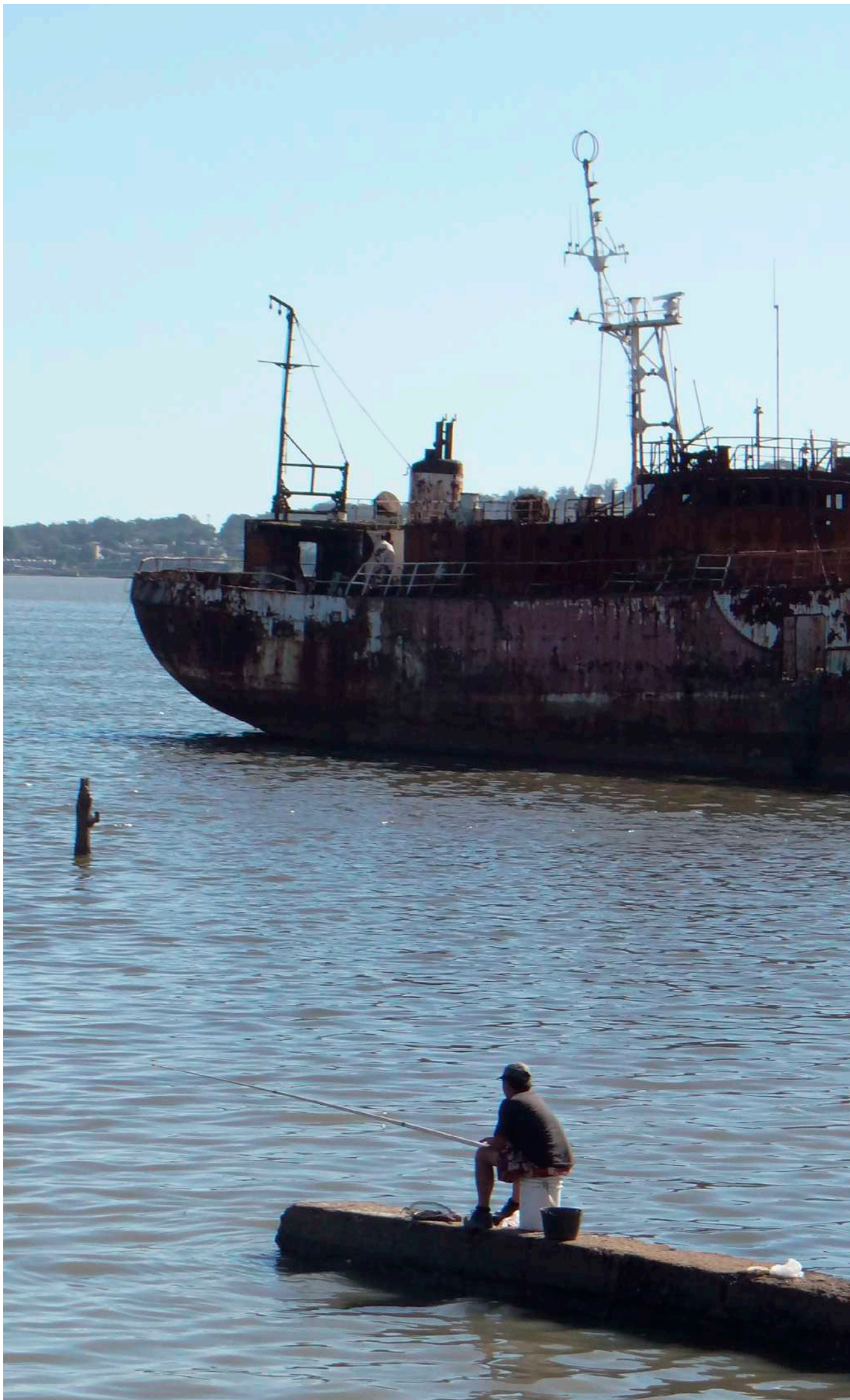
vereda peatonal equipada
área equipada para uso público
arbolado (palmera washingtonia) consolidado
aprovechamiento de las visuales
vocación contemplativa y paseo lineal

ruta n°1
circulación tránsito pesado
altas velocidades y flujo vehicular
niveles de ruido altos

usina termoelectrica UTE
contaminación ambiental (aire)
patrimonio insutrial público



CORTE /05



“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. Lo expuesto supone asumir y construir una ciudad de ciudades. Ciudades policéntricas y plurimunicipales, en las que el espacio público es a la vez un elemento articulador del tejido urbano regional o metropolitano y elemento de cohesión, tanto física como simbólicamente, de las áreas densas”

JORDI BORJA ,ZAÍDA MUJI
BARCELONA, 2000

REFERENCIAS

PORTO MARAVILHA - Municipio do Rio de Janeiro- BRASIL



El proyecto Porto Maravilha, construido sobre la bahía de Guanabara en Rio de Janeiro transformó un área urbana degradada en un nuevo parque público, rodeado de edificios privados y públicos de servicios, museos, hoteles, bancos, etc.

El proyecto recuperó la conexión entre el centro de la ciudad y la bahía de Guanabara, abriendo un espacio en la trama urbana consolidada para el descanso, recreo y contemplación de la bahía. El predio antes estaba ocupado por un viaducto elevado y galpones del puerto, el viaducto pasó a ser un túnel subterráneo, y los galpones fueron reciclados, manteniendo su estructura exterior, para cambiar los usos que suceden dentro de ellos.

En los esquemas de proyecto podemos ver como el principal objetivo es la relación ciudad-bahía, el acceso público a la misma y la relación visual que se da en cada apertura hacia ella.

ESBJERG BEACH PROMENADE - Spektrum Arkitekter - DINAMARCA

El nombre asignado de “promenade” justifica la opción proyectual de conformar un paseo marítimo lineal, en el que se suceden diferentes eventos a lo largo del recorrido de forma puntual y llamativa. Como una exposición de esculturas, o de landart, cada intervención es una aproximación al paisaje diferente.

El proyecto toma en cuenta las características naturales del lugar, las dinámicas costeras de subida y bajada, para evidenciarlas a partir de estas intervenciones.

Una piscina construida que emerge cuando la marea baja, un muelle flotante que en las subidas se transforma en una isla son ejemplos de las aproximaciones del proyecto a la costa y sus dinámicas propias.



THE PIER - Kavaka architects - ESTONIA



El proyecto plantea la re-utilización de infraestructuras abandonadas a partir de la valoración de la misma como ruina, como una formalidad nueva surgida desde el abandono y los movimientos propios de la tierra. Mediante la instalación de un pavimento continuo sobre las placas de hormigón pre-existente, los arquitectos resaltan las formas del objeto, sus quiebres y desniveles, proponiendo de esta forma la apropiación por parte del usuario como espacio de juego, asiento, contemplación, encuentro.

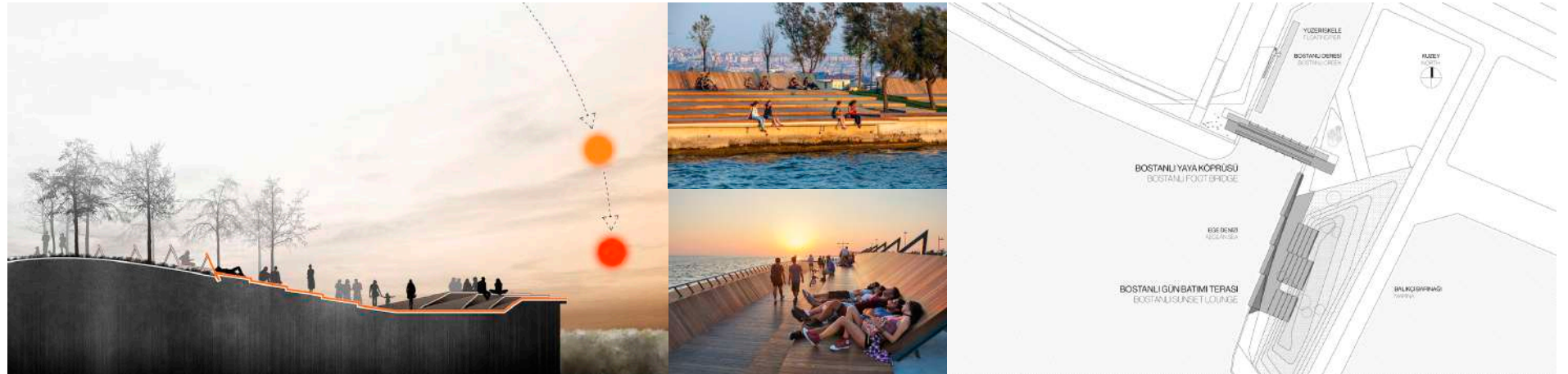
Plantea la idea de que las infraestructuras urbanas tienen un tiempo y vida propios, ciclos que deben ser considerados como tales en potenciales futuros. La apropiación contemporánea de estas estructuras obsoletas con usos diferentes a sus usos originales hace al encuentro entre pasado y futuro.

BOSTANLI SUNSET LOUNGE -Studio Evren Başbuğ Architect- TURQUÍA

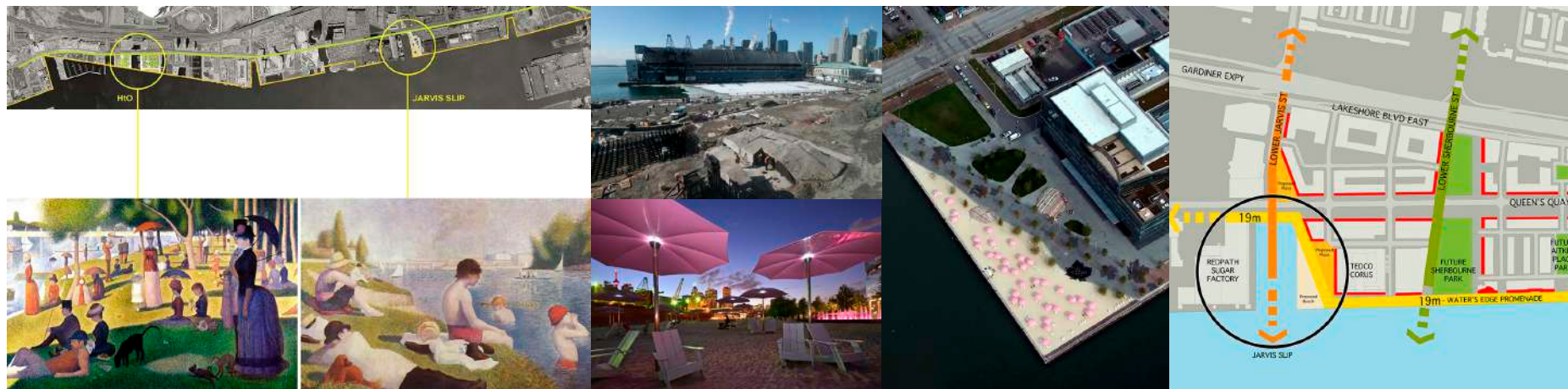
El proyecto se posiciona en la ciudad como una terraza hacia el mar, hacia el atardecer. Un mirador equipado en el que una superficie única cambia de forma y se curva generando topografías diferentes que sirven de asiento, reposera, caminería, barandas, etc.

La relación con el agua es visual, impidiendo el acceso con barandas en algunos casos, y en otros distanciando al usuario de la misma por altura.

Forma parte de un proyecto general, en el que cumple la función de ser el lugar de reposo y contemplación, uso casi exclusivo del espacio.



SUGAR BEACH -Claude Cormier + Associés Inc- CANADA



Re-conversión de zona industrial de la ciudad en la que se plantea la recuperación de espacios anteriormente pintorescos (registrados por al pintura de época) a partir de un modelo contemporáneo de espacio público.

El proyecto plantea la ocurrencia de un espacio inesperado en un contexto degradado, la aparición de una playa artificial, construida in-situ asemejando cualquier balneario costero, pero en una zona urbana, portuaria e industrial.

Este llamador de atención para la población hace al éxito del proyecto en la captación de usuarios.

La relación con el agua, a pesar de ser balneario, se da de forma visual, un muro divide el espacio tierra del mar, imposibilitando por altura el acceso al agua. Por esta condición, los proyectistas optaron por colocar en el parque unas fuentes de piso, donde el público si puede refrescarse.

La ciudad de Seattle hoy trabaja en el proyecto de unificación entre ciudad y bahía, tras años de separación física y cultural. En este proyecto de James Corner se plantea la unificación bahía ciudad a través del diseño de una avenida marítima de diferentes usos y parques puntuales en lugares de interés.

EL proyecto articula diferentes proyectos, con múltiples programas, arquitectónicos, urbanos y ambientales, recuperando el nexo ciudad-bahía correspondiente a este borde.

La relación con la trama urbana cercana, y más lejana, esta dada por los accesos existentes y los nuevos accesos propuestos, llevando el proyecto hacia adentro de la ciudad y agrandando la escala de actuación.

La multiplicidad de programas hace a la intención explícita del proyecto de generar un "waterfront for all", frente marino para todos.

A nivel ambiental, la rambla plantea una relación con el agua a partir de infraestructuras ambientales construidas de tratamiento de aguas, tanto pluviales como marinas.



SEATTLE WATERFRONT -James Corner- EEUU



APROXIMACIÓN - ZONA DE ESTUDIO

En un primer acercamiento a la zona Este determinada por los barrios Aguada Norte, Bella Vista y Capurro, identificamos como la presencia de las vías del tren, los predios industriales, la ruta nacional N° 1 y su acceso al puerto y los accesos de Montevideo conforman una serie de fronteras que separan a la ciudad de la bahía y, más localmente, a los habitantes de estos barrios de la costa.

Se identifican en el mapa los únicos 4 cruces (calles perpendiculares a la costa con acceso físico y visual a la misma) que conectan a los habitantes de las zonas residenciales del este con la costa de la bahía.

En este mapa se identifican también las manzanas con densidad habitacional mayor, las que generarán el flujo de usuarios cotidianos hacia el espacio público generado en la bahía.

A partir de estos cruces existentes (Avda. Capurro, 12 de Setiembre, Carlos Princivalle y San Fructuoso) se generará un diagrama de flujos con nodos de comienzo y nodos de destino, conectados por los vectores calle. Cada desembocadura en la bahía cuenta con una particularidad espacial, urbana y paisajística, es por eso que se van a trabajar por separado, todas unidas por un plan maestro unificador.

-  Cruces a nivel con vías del tren
-  Cruces con Ruta Nacional
-  Padrones industriales
-  Padrones residenciales densidad baja
-  Padrones residenciales densidad alta
-  Zona de actuación



Avda. Capurro y Avda. Agraciada

Plaza Cuba / Bvar. Artigas y Avda. Agraciada

Plaza San Martín / Avda. Agraciada

Avda. Agraciada y San Fructuoso

Parque Capurro
Accesos de Montevideo

Predio cosero baldío / Calle sin salida

Rambla multiuso / Conexión

Calle sin salida / Bahía

Rambla peatonal Edison

ZONIFICACIÓN - INTERVENCIONES

ESTRUCTURAL BV+C 1

Parque Capurro / Accesos de Montevideo
12 de Diciembre

La presencia del antiguo Parque Capurro, los restos de lo que en un momento fue la Playa Honda y los accesos de Montevideo son en este lugar tres condicionantes espaciales estructurales para cualquier propuesta futura, es en la re-combinación de estos tres factores que se debe pensar cuando queremos volver a conectar el barrio Capurro con la bahía del Montevideo. La desembocadura del arroyo Miguelete tiene una presencia indirecta en este lugar, ya que no se percibe el arroyo directamente, pero sí podemos ver la consecuencia del desagote de la ciudad en la bahía a través del arroyo, tapando lo que antes era arena con basura y restos plásticos de todo tipo.

La calle 12 de Diciembre se identifica como el conector principal entre ciudad y bahía, el comienzo de esta calle en Plaza Cuba (nodo estructural del sistema de transporte metropolitano capitalino) hace que la escala del impacto de cualquier intervención crezca sustancialmente. La presencia de los restos de la original Playa Bella Vista evidencian un potencial natural del lugar, al ser la playa con la mayor apertura visual y dimensión paisajística de la poligonal.

ESTRUCTURAL BV+C 3

Los predios costeros son un lugar de trabajo fundamental para la transformación de la bahía y, principalmente, de la relación bahía-ciudad. Permeabilizar estas manzanas para fomentar el contacto visual entre la ruta y la bahía, así como cambiar el uso de suelo para promover usos más favorables para la generación de un espacio público de calidad, son estrategias de principal importancia en este espacio hoy degradado.

ESTRUCTURAL BV+C 2

Calle sin salida Carlos Princivalle
Rambla Peatonal Edison

La rambla peatonal Edison es hoy el único lugar calificado como espacio público con clara vocación costera; espacio de contemplación del paisaje de la bahía. En avanzado estado de deterioro, los muelles, estructuras y barcos abandonados forman parte de la imagen característica de la bahía, y conforman una de las imágenes más impresionantes de la ciudad en los atardeceres que caen sobre el cerro de Montevideo. El acceso por San Fructuoso, al sur, o por Carlos Princivalle y Gral. Aguilar en la plaza San Martín conecta con zonas residenciales consolidadas ubicadas sobre avda. Agraciada.

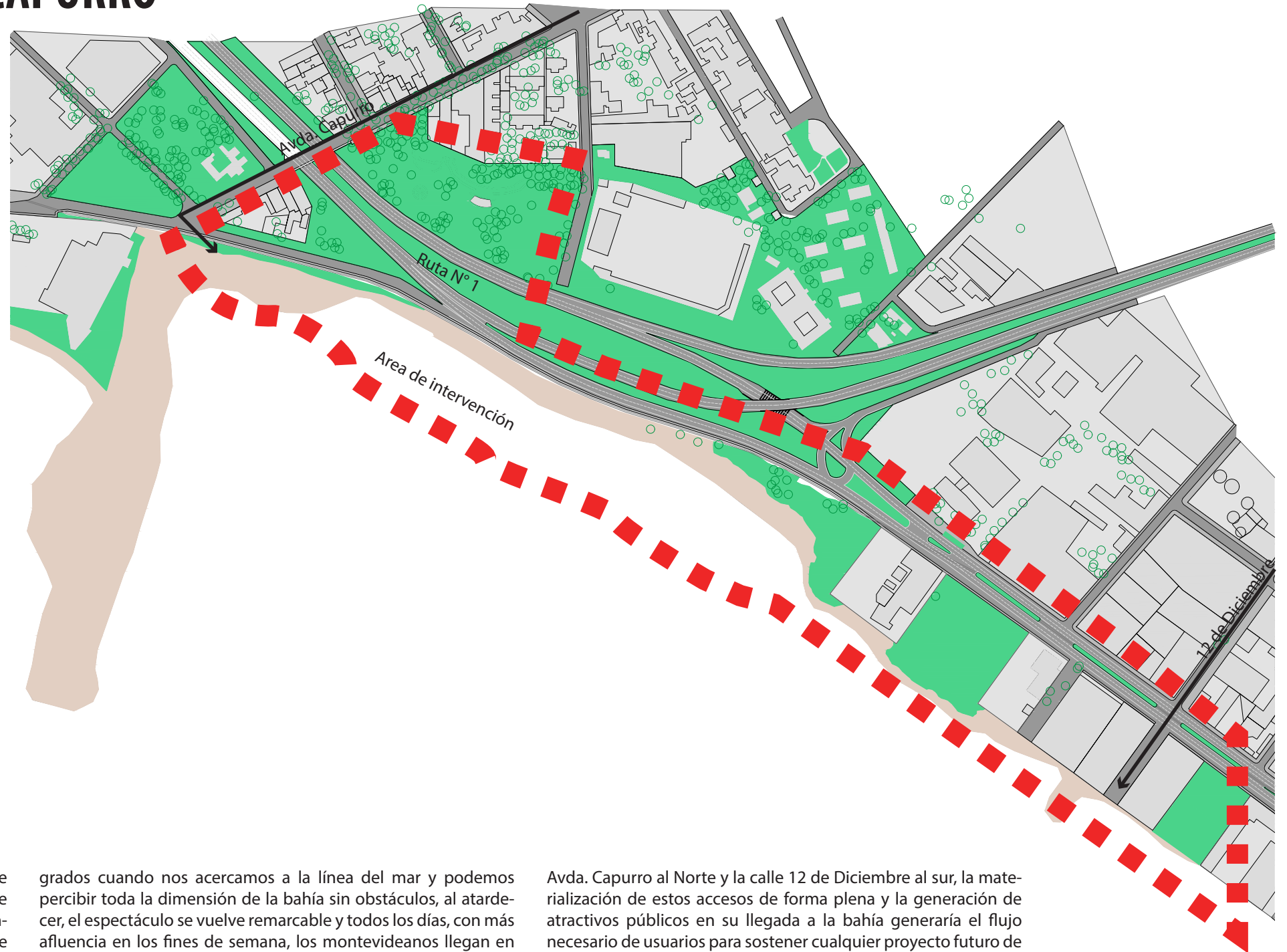
ESTRUCTURAL BV+C 4

La conexión con la ciudad que tenga el nuevo espacio público es tan importante como el espacio público en sí. El trabajo en la calificación de el espacio calle en las calles San Fructuoso, Carlos Princivalle, 12 de Diciembre y Capurro (de Sur a Norte) materializa el nexo entre ciudad y bahía a partir del atravesamiento de la zona industrial costera y el acceso a la línea de costa. La calificación debe generar el interés necesario para promover el recorrido, funcionar como atractor a partir del disfrute de todo el camino desde la ciudad hasta la bahía. La utilización de un lenguaje común entre proyecto de costa y calles internas hace a la identificación del proyecto único. Lenguaje que se materializa en equipamiento urbano diseñado especialmente para el proyecto, que se reparte en toda la zona intervenida como únicos elementos de materialidad ajena al entorno inmediato.



RELEVAMIENTO: PARQUE CAPURRO

Del relevamiento satelital de pre-existencias se abstrae un plano a escala que será tomado como plano base. En él se zonifica el área de intervención de la propuesta y los accesos y flujos internos de usuarios, llegados de las calles Avda. Capurro al Norte (Barrio Capurro y Atahualpa) y 12 de Diciembre al Sur (Barrio Bella Vista y Plaza Cuba)



Coronando la poligonal seleccionada, en la porción Norte se encuentra el predio del Parque Capurro, las instalaciones de ALUR al oeste del mismo, y los accesos de Montevideo separando la ciudad de la Bahía. Mientras que al sur encontramos la calle 12 de diciembre, la cual es el cruce más utilizado y consolidado hacia la ciudad.

El predio de Parque Capurro cuenta con una relevancia histórica fundamental para la ciudad, parte del legado cultural de la bahía, siempre fue considerado el espacio público primordial cuando se piensa en la bahía como paisaje visual y perceptivo. Desde el parque, como balcón hacia la bahía, se abren las visuales hacia el horizonte lejano del Cerro, separado de la Ciudad Vieja por la apertua hacia el Río de la Plata. La cuenca visual se abre 180

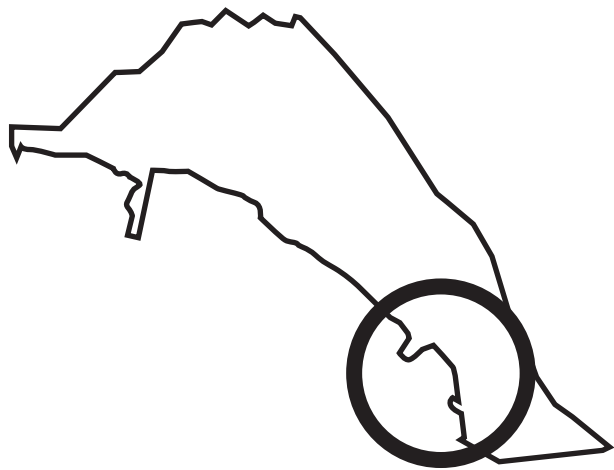
grados cuando nos acercamos a la línea del mar y podemos percibir toda la dimensión de la bahía sin obstáculos, al atardecer, el espectáculo se vuelve remarcable y todos los días, con más afluencia en los fines de semana, los montevideanos llegan en automóvil a disfrutarlo.

El abandono que presenta la playa Capurro llevó a que la acumulación de basura, escombros y desechos en la misma sea irremediable, la imagen se vuelve violenta y el olor imposibilita cualquier tipo de acercamiento entre usuario y agua de la bahía, la que tampoco invita a acercarse debido a los sedimentos barrocos y basura que quedan expuestos cuando la marea baja.

En todo esta porción de territorio, encontramos que los únicos dos atravesamientos entre ciudad y bahía reales están en la

Avda. Capurro al Norte y la calle 12 de Diciembre al sur, la materialización de estos accesos de forma plena y la generación de atractivos públicos en su llegada a la bahía generaría el flujo necesario de usuarios para sostener cualquier proyecto futuro de bahía como espacio público, la población que usa un espacio de forma cotidiana contiene en ella misma la demanda de mantenimiento, cuidado y proyección a futuro del mismo. La separación física y perceptiva que hoy existe, sin embargo, tiene el efecto contrario: la ciudad mira a la bahía por la puerta de atrás, por donde se desechan los residuos y se guarda todo lo que no se quiere ver.

RELEVAMIENTO: RAMBLA EDISON



En la parte sur de la poligonal de intervención se encuentra el espacio determinado como Bv+C3 Rambla Edison, conformado por las calles Carlos Princivale, San Fructuoso y Rambla Edison hasta el puente peatonal de la Estación Termoeléctrica de UTE. En el presente es un espacio en abandono, en el que las estructuras existentes (muelles, guinches, rampas de acceso) se encuentran deterioradas, estado que imposibilita el acceso público.

El paisaje circundante es marcadamente industrial, con la planta termoeléctrica como protagonista principal.

La escena que se abre, la apertura visual lejana, es hacia el cerro de Montevideo, contando con un primer plano de barcos encajados abandonados y muelles de hormigón en ruinas.

El espacio cuenta con un potencial paisajístico claro al ser el único espacio en toda la bahía con vocación de contemplación, singular ventana que abre hacia la bahía en un lugar de difícil acceso para la población en general.

Sobre la parte Norte de la rambla peatonal se puede apreciar el perfil de la ciudad desde la península de la Ciudad Vieja hasta la Torre de Antel, con las instalaciones del puerto en un primer plano, a veces tapando de forma contraproducente el dibujo del horizonte de la ciudad.

Los atardeceres de este lugar son reconocidos por todos los aficionados y profesionales de la fotografía montevideana por brindar un espectáculo único en la ciudad, con el Cerro como segundo protagonista, el agua quieta de la bahía refleja el cielo como un espejo, y las infraestructuras ruinosas y barcos abandonados se vuelven esculturas flotantes que evidencian un pasado mucho más brillante.



Del relevamiento satelital de pre-existencias se abstrae un plano a escala que será tomado como plano base. En él se zonifica el área de intervención de la propuesta y los accesos y flujos internos de usuarios, llegados de las calles Carlos Princivale y San Fructuoso al Norte y la calle Gral. Pacheco al Sur.

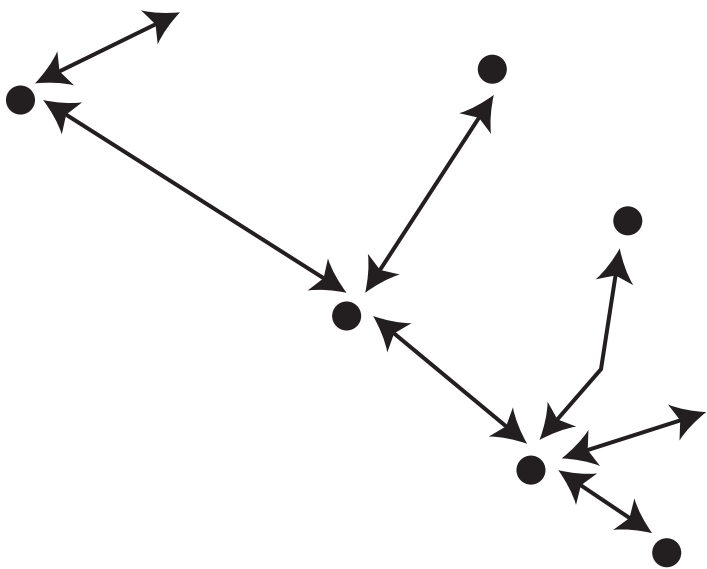


ESTRATEGIAS PROYECTUALES

MOVIMIENTOS

Circulaciones y destinos internos atractivos y vectores de unión que hacen al funcionamiento del parque

Se propone generar un espacio público estructurados por lugares de encuentro y vías de comunicación, potenciando paseo y estancia en cada sitio para generar usos múltiples del espacio público.



NODOS Y VECTORES

Espacio de circulación y nodos de conexión inserción en la trama urbana exiistente a partir del modelo de intervenciones múltiples

Remodelación Parque Capurro y unificación con playa Capurro y calle 12 de Diciembre.
Parque costero junto al mar con variedad programática pública y privada y espacios públicos calificados.

Remodelación Rambla Edison y conexión con calle Princivalle a partir de la re-significación de las infraestructuras industriales abandonadas, la reconversión de los galpones existentes a programas contemporáneos y calificación y ampliación de espacios públicos existentes.

Intervención difusa en calles Avda. Capurro, 12 de Diciembre, Princivalle y San Fructuoso.
Disposición de nodos de atracción y consolidación del arbolado urbano para formalizar el camino hacia la bahía desde la ciudad.

Rambla multimodal sobre la bahía que soporte peaton, bicicletas y automóvil.
Paseo lineal con zonas de descanso que conecta los dos grandes equipamientos costeros (BV+C1 y BV+C2)

BV+C 1

BV+C 2

BV+C 4

BV+C 3

BV+C 4

BV+C 1

BV+C 3

BV+C 2

plaza cuba

plaza san martín

AJUSTE PROGRAMÁTICO

Usos urbanos característicos de la ciudad contemporánea (Extraído Arq. Juan Pedro Urruzola)

Se propone el replanteo programático y la adecuación del espacio para consolidarlo como espacio urbano contemporáneo. Esto se logra a partir de la mezcla de usos de suelo entre residencial, empresarial y equipamientos públicos de ocio, estudio y salud.
Los espacios construídos se ubicarán de forma ordenada sobre un parque único, de propiedad pública y privada, y gestión también compartida.

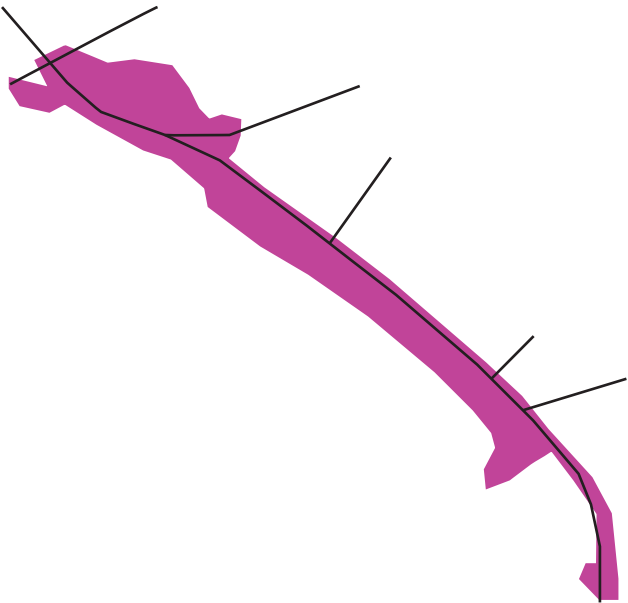
Enseñanza
Escuelas + Liceos + Universidades

Cultura
Bibliotecas + Museos + Centros Culturales

Entretenimiento
Salas de espectáculos + Teatros

Deportes
Estadios + Piscinas + Pistas + Canchas

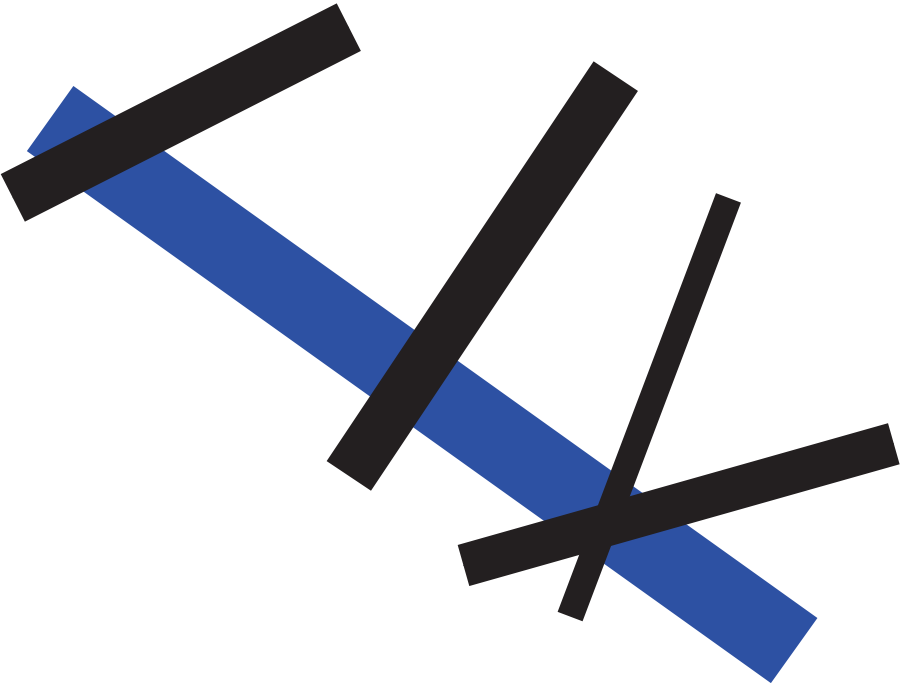
Salud
Policlínicas+Consultorios+Pequeños Centros



MORFOLOGÍA

Linealidad y movimiento alineamientos y atravesamientos.

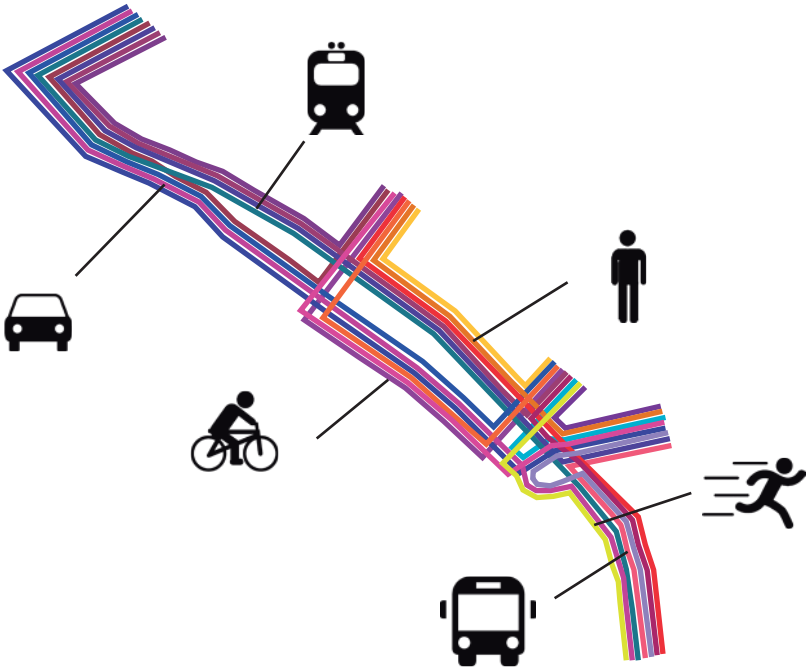
La trama urbana existente calificada según la importancia de cada calle entendida como la sucesion de puntos de interés que esta conecta y de otras calles que atraviesa. El atravesamiento como parte fundamental del proyecto en 4 ejes ciudad-bahía.



MOVILIDAD

Diversidad de transportes y formas de moverse entre las vías que componen el proyecto.

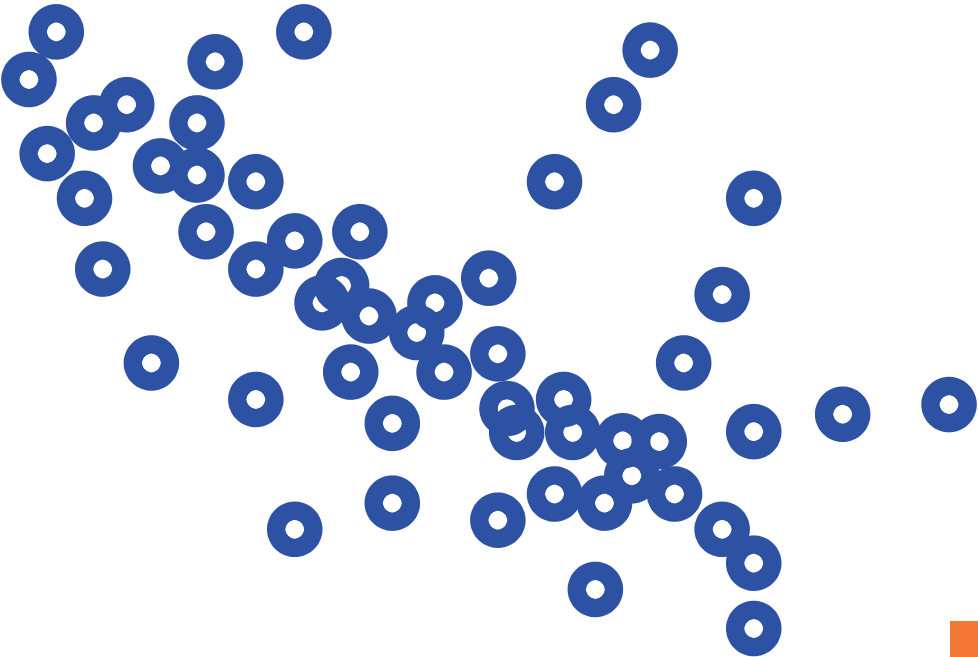
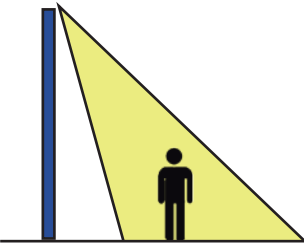
El proyecto se propone re-conectar el espacio seleccionado a partir de la calificación de las calles que se encuentran en él con una mirada multi-modal del transporte urbano. A partir de 5 modalidades de transporte: tren de pasajeros (existente+nuevas propuestas), transporte colectivo, autos, bicicletas, peatón de paseo y peatón de deporte. La conexión interna se expande hacia la ciudad para generar flujos de usuarios e interés de la población cercana sobre el nuevo espacio público.



ESTRUCTURA

Nodos espaciales que ordenan, catalizan las dinámicas del espacio.

Disposición de nodos de geo-referencia en la trama urbana como estructura espacial del proyecto. Puntos y ritmo que acompañan el paseo para conectar ciudad y bahía en los cuatro ejes intervenidos. Intervención puntual y estratégica mediante la disposición de luminarias urbanas caracterizadas por el proyecto, generando interés a partir de lo inesperado en el espacio público común.





“Pensemos nuevamente en la ciudad como lugar de encuentros. Y utilizo el plural porque los encuentros que se producen en el espacio urbano son múltiples: se encuentran las gentes y las cosas; por ello mismo se encuentran las culturas, los conocimientos, las representaciones artísticas, las historias sociales y sus prácticas diversas... El encuentro, planteado en estos términos, nos enriquece. En este caso no pienso, naturalmente, en riqueza material. Por el contrario, pienso en esos enriquecimientos que nos hacen tomar conciencia de nosotros mismos y de nuestra condición humana, a través del reconocimiento con las cualidades del otro.”

Arq. Juan Pedro Urruzola,
Hacia un plan sectorial de espacios públicos de Montevideo
Montevideo, 2015

PROYECTO GENERAL

El proyecto se aterriza en el territorio a partir de un sistema de líneas continuas, parches y puntos que se identifican como ESTRUCTURADORES. Los mismos modifican la línea de la costa, complejizandola y cargandola de contenidos y programas nuevos.

La estructura de red busca re-conectar la ciudad con la bahía a partir de una intervención lineal que interviene la trama urbana existente, modificando los perfiles de las calles de acceso y la línea de costa.

Se prioriza el acceso peatonal y de bicicletas hasta la línea de agua, ofreciendo nuevos recorridos que física y perceptivamente acercan al paseante a la bahía.

Se conforma entonces como paseo en forma de loop, desde y hacia la ciudad y la bahía. Estas conexiones son aprovechadas y potenciadas para los flujos vehiculares existentes en la zona.

SISTEMA

- EST!1_Paradores ●
- EST!2_Estaciones ●
- EST!3_Islas 
- EST!4_Pasarelas
- EST!5_Equipamiento





Estación de tranvía 21 de Setiembre

Re-valorización de acceso 21 de Setiembre

Predio UDELAR (náutica, ingeniería, gestión ambiental)

Barco abandonado (existente)

Predio privado-público

Playa de maniobras Estación Lorezno Carnelli (existente)

Barco abandonado (existente)

Isla 4 - Gastronomía y espacios de juego

Barco abandonado (existente)

Re-valorización de acceso Carlos Principal

Nueva playa Arroyo Seco

Estación de tranvía San Fructuoso

Re-valorización de acceso San Fructuoso

Barco abandonado (existente)

Barco abandonado (existente)

Recuperación de muelle de termoeléctrica como espacio público

Usina termoeléctrica UTE (existente)

Remodelación de edificio y entorno de Montevideo Rowing Club (existente)

Estación de tranvía Gral. Artigas

Acceso a predio portuario (existente)



EST!1_Paradores

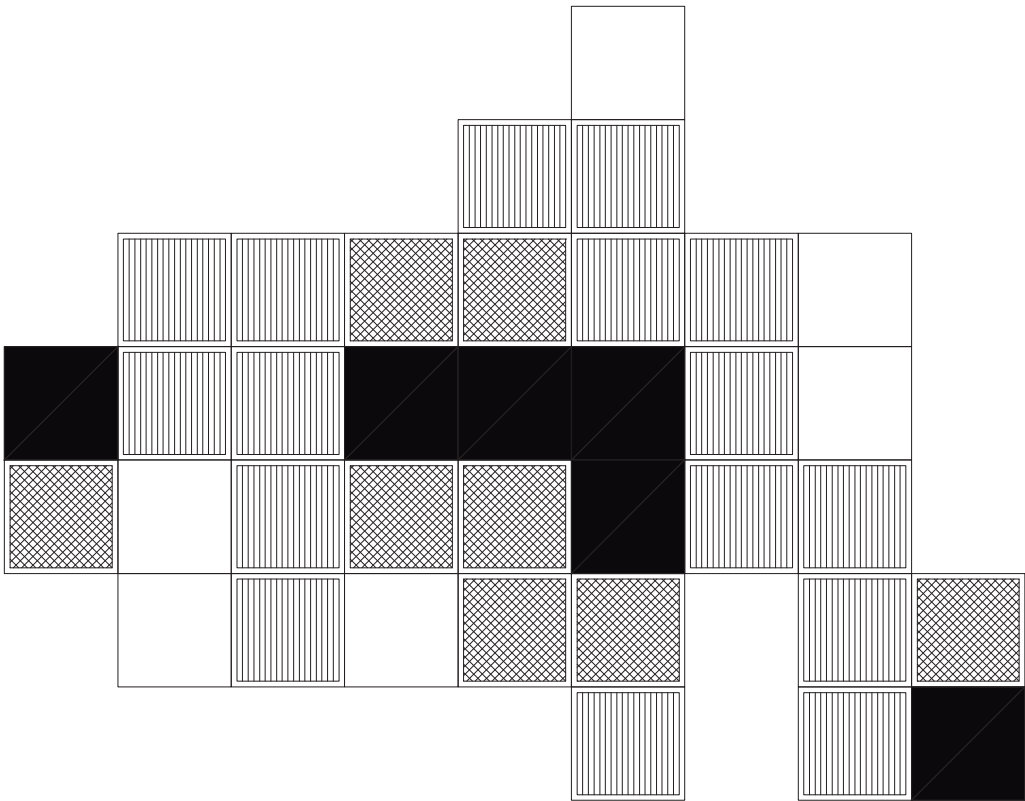
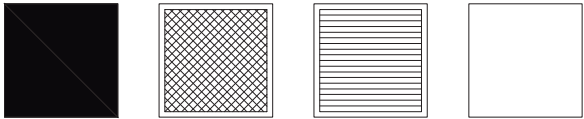
Los paradores se plantean como estructuras livianas que se ubican en el territorio para brindar diferentes tipos de servicios. La materialización de los mismos, independientemente de la función que cada uno tenga, se hará con un sistema constructivo y morfológico único, dando unidad al conjunto. El diseño se compone entonces por un sistema de ocupación que toma un prisma de 3.00x3.00x2.50 como base, el mismo funciona bajo una dinámica de llenos y vacíos, los que exploran sobre la relación interior-exterior en forma de gradiente.

EST!1_Paradores

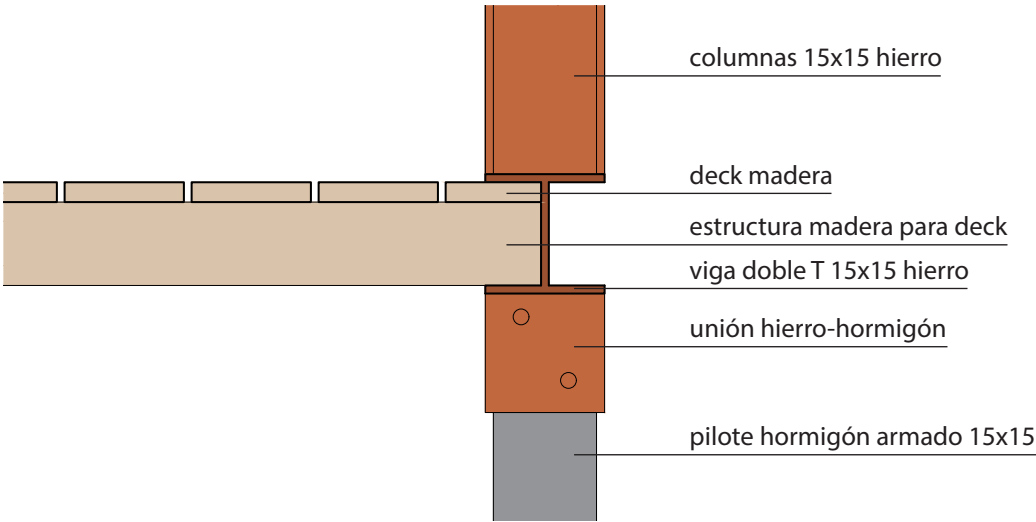
Los paradores se apoyan sobre el terriorio mediante una estructura de pilotes de hormigón equidistantes que generán la grilla compositiva fundamental para la futura construcción del parador.

Esta grilla se completa mediante cuatro operaciones: el cerrado, el semi-abierto, el abierto y el vacío; conformando así espacios múltiples y posibilitando la progresiva modificación o ampliación del espacio según el desarrollo del lugar en el tiempo.

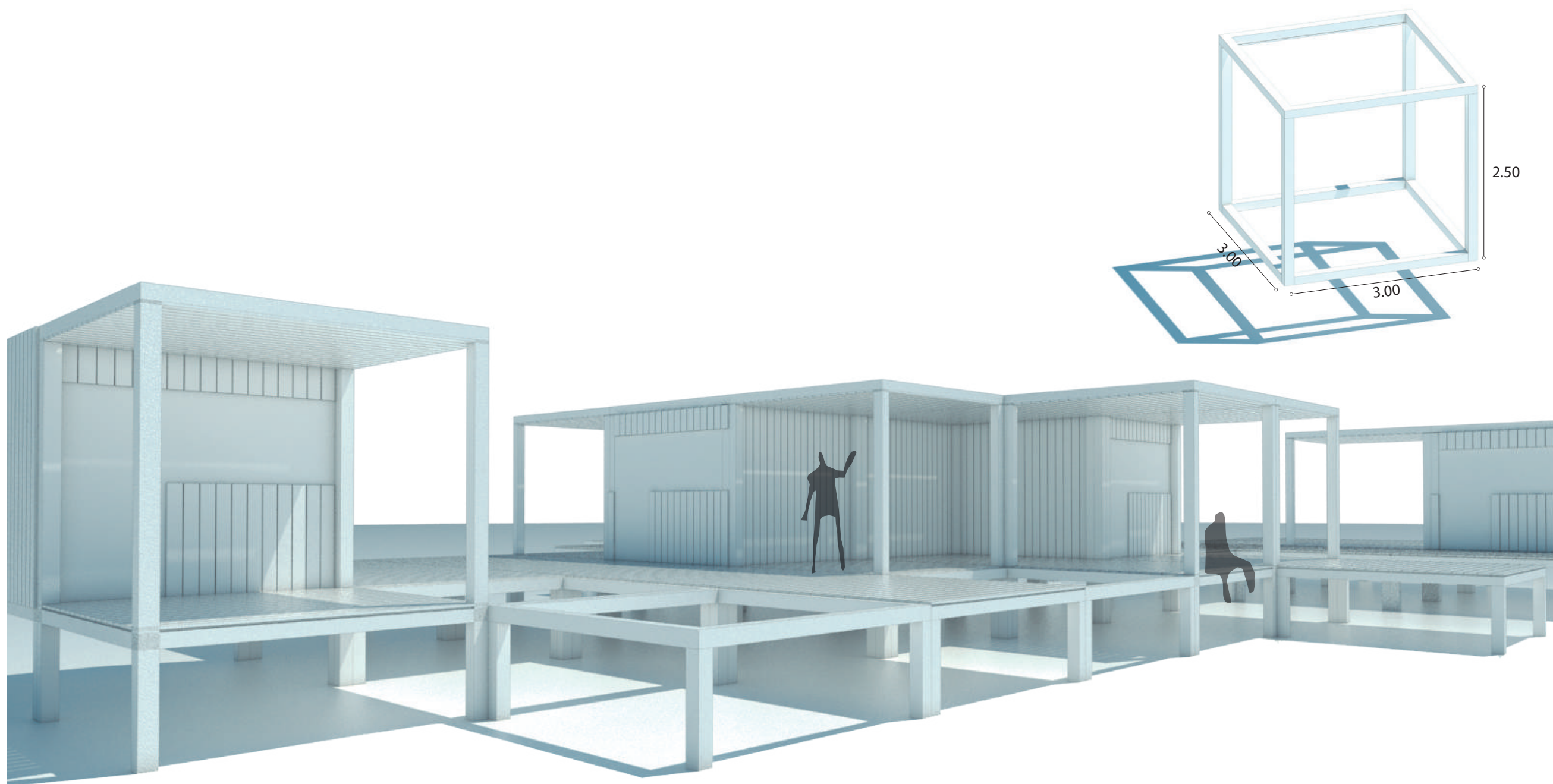
El módulo planteado es de 3x3 mts, plataforma de dimensiones consideradas suficientes para funcionar por sí sola.



Planta ejemplo



Detalle constructivo

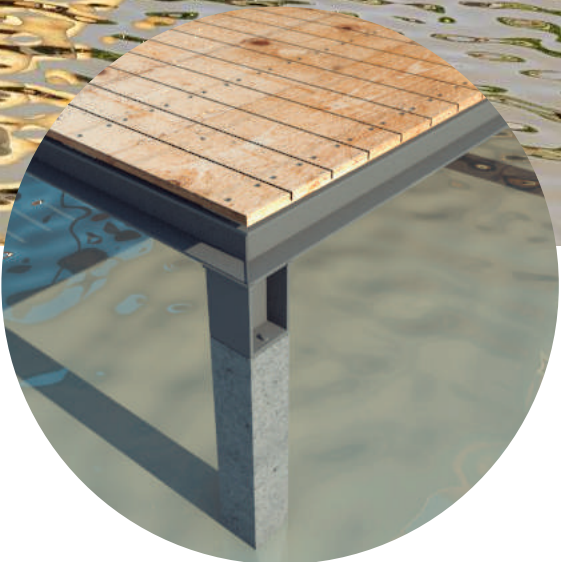


Los paradores se construirán en estructura metálica de perfiles “doble T” pintados con esmalte forja color gris oscuro y todos los revestimientos (piso, madera, cielorrasos) serán en madera de deck sin protección, dejando que la madera pierda su color con el tiempo. Todos los materiales de los paradores están planteados para fundirse con el entorno, tonos grises y marrones.



Parador

/ Isla 1 - Playa Capurro y Bella Vista



EST!2_Estaciones

Se plantea la recuperación histórica del transporte urbano ferroviario a partir de la implantación de 4 estaciones que conectarán tanto las áreas internas del parque como al parque con la ciudad desde las calles de acceso. Cada estación contará con servicios y programas asociados a la demanda del territorio inmediato, promoviendo actividades y usos públicos que promuevan la apropiación del nuevo sistema de transporte:

- a. Estación Parque Capurro
- b. Estación 21 de Setiembre
- c. Estación San Fructuoso
- d. Estación Gral. Artigas

EST!2_Estaciones ●



Se plantea la recuperación histórica del transporte urbano ferroviario a partir de la implantación de 4 estaciones que conectarán tanto las áreas internas del parque como al parque con la ciudad desde las calles de acceso.

Cada estación contará con servicios y programas asociados a la demanda del territorio inmediato, promoviendo actividades y usos públicos que promuevan la apropiación del nuevo sistema de transporte:

- a. Estación Parque Capurro
- b. Estación 21 de Setiembre
- c. Estación San Fructuoso
- d. Estación Gral. Artigas

REF

Se toma como ejemplo programático el proyecto realizado en los barrios altos de la periferia de Medellín, Colombia en el que plantean la ubicación estratégica de lo que llaman "Parques Bibliotecas".

"...son complejos urbanísticos formados por edificaciones de arquitectura moderna, con amplios espacios circundantes de uso público, verdes, peatonales y decorativos. Estos espacios públicos otorgan al complejo urbanístico el nombre de Parque. La edificación central o eje del complejo está dotada de biblioteca con equipamiento de alta tecnología computacional en banda ancha, justificando el nombre de Biblioteca, y de allí la expresión compuesta "Parque Biblioteca".

https://es.wikipedia.org/wiki/Parques_Biblioteca

En este caso, la proximidad entre estaciones lleva a que sea necesario un re-planteo en el programa de cada una para que no se solapen en sus funciones, y otorguen un atractivo diferente a cada llegada a la costa.

Cada una de las estaciones contará entonces con un programa urbano diferente, además de su función específica de estación de tranvía. Estos edificios híbridos fomentan la apropiación por parte de la población al otorgar programas mixtos para diferente público.



La zona siempre fue identificada por su afluencia de trenes y pasajeros, estaciones en Capurro, Bella Vista y Central condicionan la imagen histórica que la población tiene del lugar.
En el planteo de un circuito interno de estaciones se propone retomar de forma contemporánea la estructura general de la antigua estación Lorenzo Carnelli, presente todavía en la zona próxima a 21 de Setiembre.



PLANTA GENERAL - ESTACION CAPURRO

Ciclovía de acceso (Pasarela TIP6 - Calle Capurro)

Construcciones existentes (Vivienda)

Arbolado urbano (Tipuana tipu)

Estación Bicicletas

Estación Capurro

Arbolado (Myrcianthes cisplatensis)

Administrativo

Cancha multiuso

Talud verde (Pasto+Arbolado mixto) *ver CAP6.VEGETAL

Pasarelas madera + Hierro

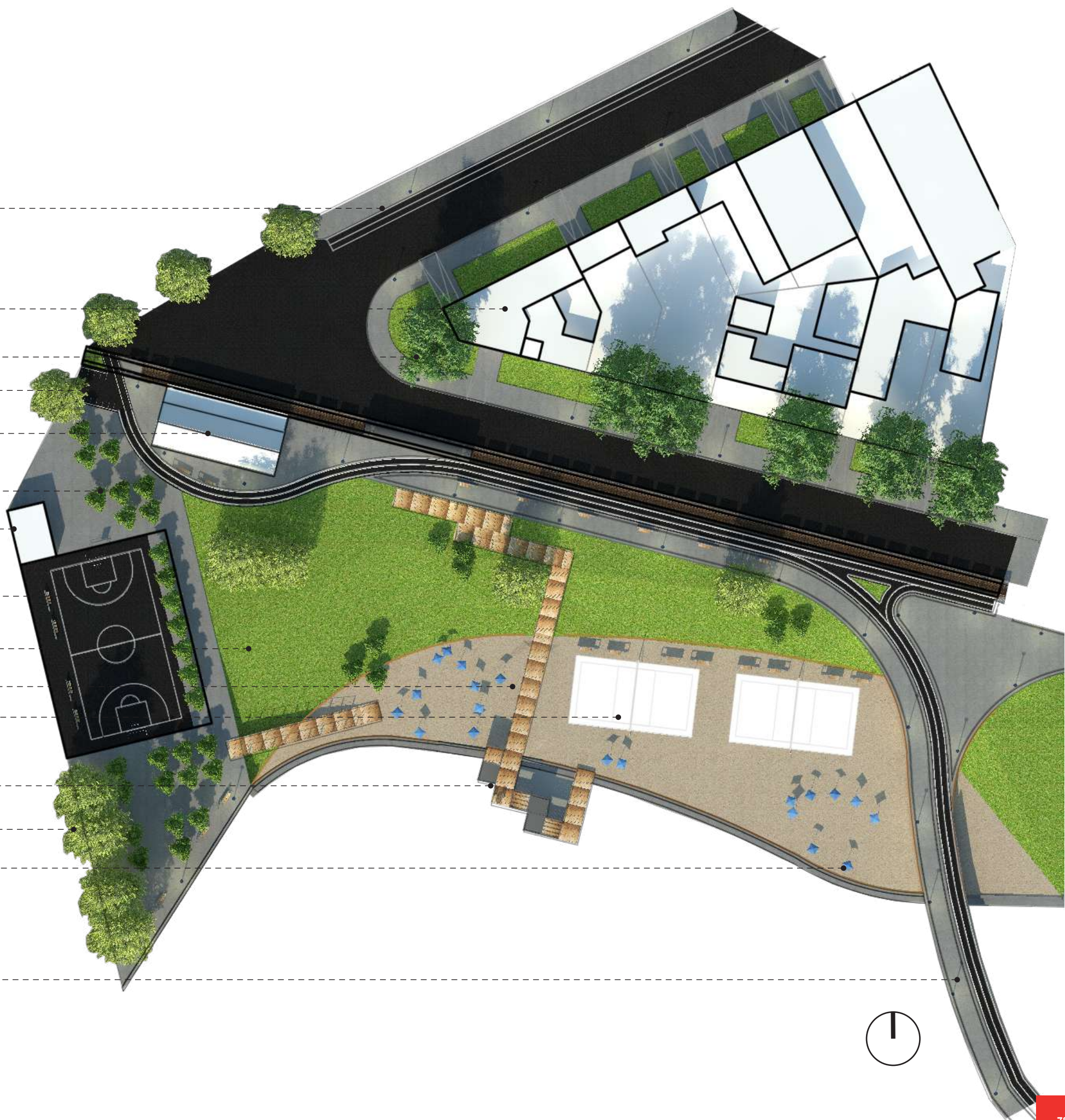
Espacio deportivo Playa (Deportes combinados)

Parador

Arbolado (Platanus hybrida)

Playa Capurro (arena contenida)

Pasarela (TIP4)





Estación Capurro

/ Playa y Parque deportivo



VEG#1 Playas y baldíos costeros

Como en todo el proyecto se plantea la re-organización del material existente como una modificación estructural del paisaje que cambia formas y contenidos sin perder identidad. Aquí, a partir de un primer relevamiento de material vegetal existente se proponen una serie de lomadas de pasto con bosquecillos de árboles y arbustos distribuidos por el espacio como manchones.





Acacia mansa (3.00mts)

Sesbania punicea

Arbusto leñoso desprovisto de tronco o ramas espinosas, forma densos matorrales y adquiere hasta los 2'5 metros de altura, en ocasiones algo más. Florece en primavera y verano, compartiendo el fin del verano con su fruto, que permanece en otoño.



Falsa mandioca (9.00mts)

Manihot grahamii

Caducifolio, y tiene un crecimiento rápido y se lo utiliza en jardines y como árbol ornamental urbano. Crece espontáneamente en terrenos abandonados. Sus flores son amarillentas verdosas, sin pétalos y se presentan en panículas terminales laxas. Florece en primavera y verano.



Ceibo (10mts)

Erythrina Crista-galli

Es un árbol de porte mediano, con un diámetro de fuste que puede superar el metro. Tolera muy bien suelos saturados de agua; las semillas son transportadas por el agua germinando en sitios tales como bancos de arena, en donde ayudan a estabilizar la tierra y a formar islas nuevas.



Hibisco de bañado (2.50mts)

Hibiscus cisplatinus

Arbusto hidrófilo, con espinas amarillas o inermes. Hojas 3-5 lobuladas, dentadas, haz subglabro, envés pubescente. Flores grandes, de 15 cm de diámetro, rosadas, solitarias, axilares y pedunculadas. Florece durante todo el verano.



Tipa (18.00mts)

Tipuana tipu

Es un árbol de rápido crecimiento, corpulento. Con el tronco cilíndrico con la corteza agrietada de color gris oscuro, con la copa muy aparasolada y muy ramificada con ramas que se extienden en quebrados segmentos rectilíneos.



Guayabo colorado (7.00mts)

Myrcianthes cisplatensis

Árbol de follaje persistente, verde intenso, corteza lisa, castaño-rojiza, que se desprende en placas, pequeñas e irregulares. Florece desde mediados de primavera hasta mediados de verano, fructifica en verano y otoño.



Platano (30.00mts)

Platanus hispanica

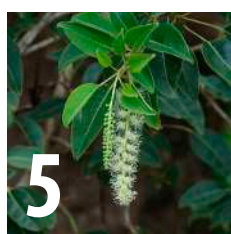
Es un árbol monoico, caducifolio de ramas abiertas y amplia copa. Su corteza, de color ceniciento o verdoso, castaño en los troncos viejos, se desprende en placas escamosas que dejan al descubierto manchas irregulares amarillentas o blanquecinas de la corteza interna.



Pitanga (5.00mts)

Eugenia uniflora

Es un arbusto o árbol de pequeño porte, con ramaje delgado y sinuoso. La corteza es oscura, de relieve liso, persistente. El follaje es perenne en su hábitat natural, aunque se comporta como caducifolio en zonas más templadas.



Ombú (12.00mts)

Phytolacca dioica

Pese a su tronco grueso y su gran porte, amplia copa y grandes raíces visibles, es una hierba que puede alcanzar grandes proporciones pero la consistencia de su madera es muy ligera, casi herbácea, por ello erróneamente hay quien lo ve más como un árbol que como una hierba gigante.



Estación Capurro

/ Playa y Parque deportivo

EST!3_Islas

La construcción simbólica de bahía como espacio público lleva a que la intervención se amplíe para ocupar el espacio agua mediante la implementación de un sistema de islotes programáticos, cada uno ubicado en el territorio según el potencial natural existente de cada ubicación particular.

Se construirán en forma de muelle, como plataformas construidas en hormigón armado y apoyadas en el lecho de la bahía por pilotes de cimentación.

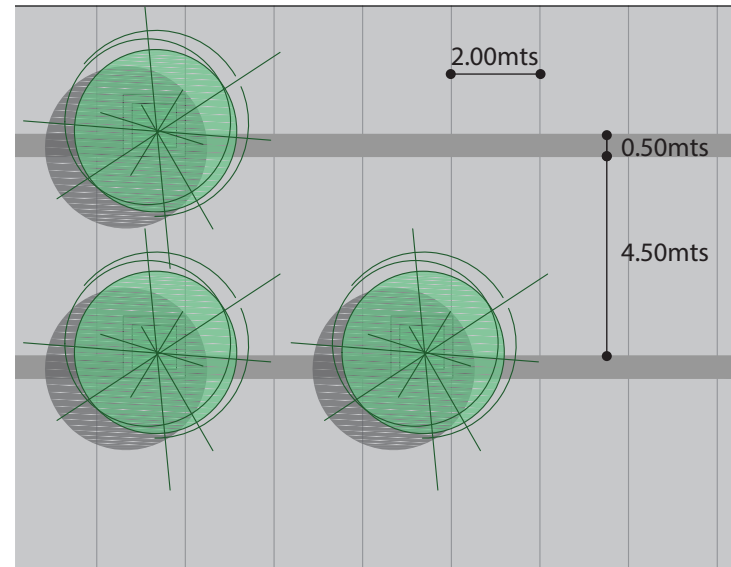
EST!3_Islas

La construcción simbólica de bahía como espacio público lleva a que la intervención se amplíe para ocupar el espacio agua mediante la implementación de un sistema de islotes programáticos, cada uno ubicado en el territorio según el potencial natural existente de cada ubicación particular. Se construirán en forma de muelle, como plataformas construidas en hormigón armado y apoyadas en el lecho de la bahía por pilotes de cimentación.

La forma externa de cada isla será determinada por líneas rectas con ángulos irregulares, los que contrastarán con el diseño general de líneas curvas y sinuosas.

El diseño en planta de cada isla estará determinado por el diagrama de juntas de dilatación propuesto y la grilla de plantación de arbolado.

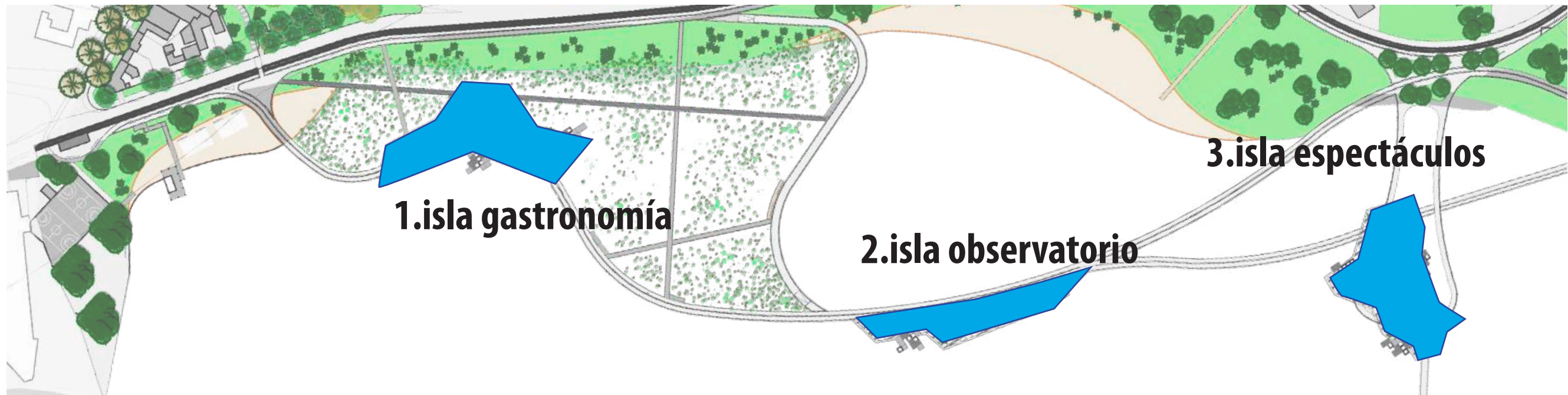
Los pavimentos se dispondrán en losas continuas de hormigón las cuales se dividirán según un patrón de juntas de dilatación (ver detalle) dispuestas en orientación Este-Oeste cada 5 metros y Norte-Sur cada 4 metros.

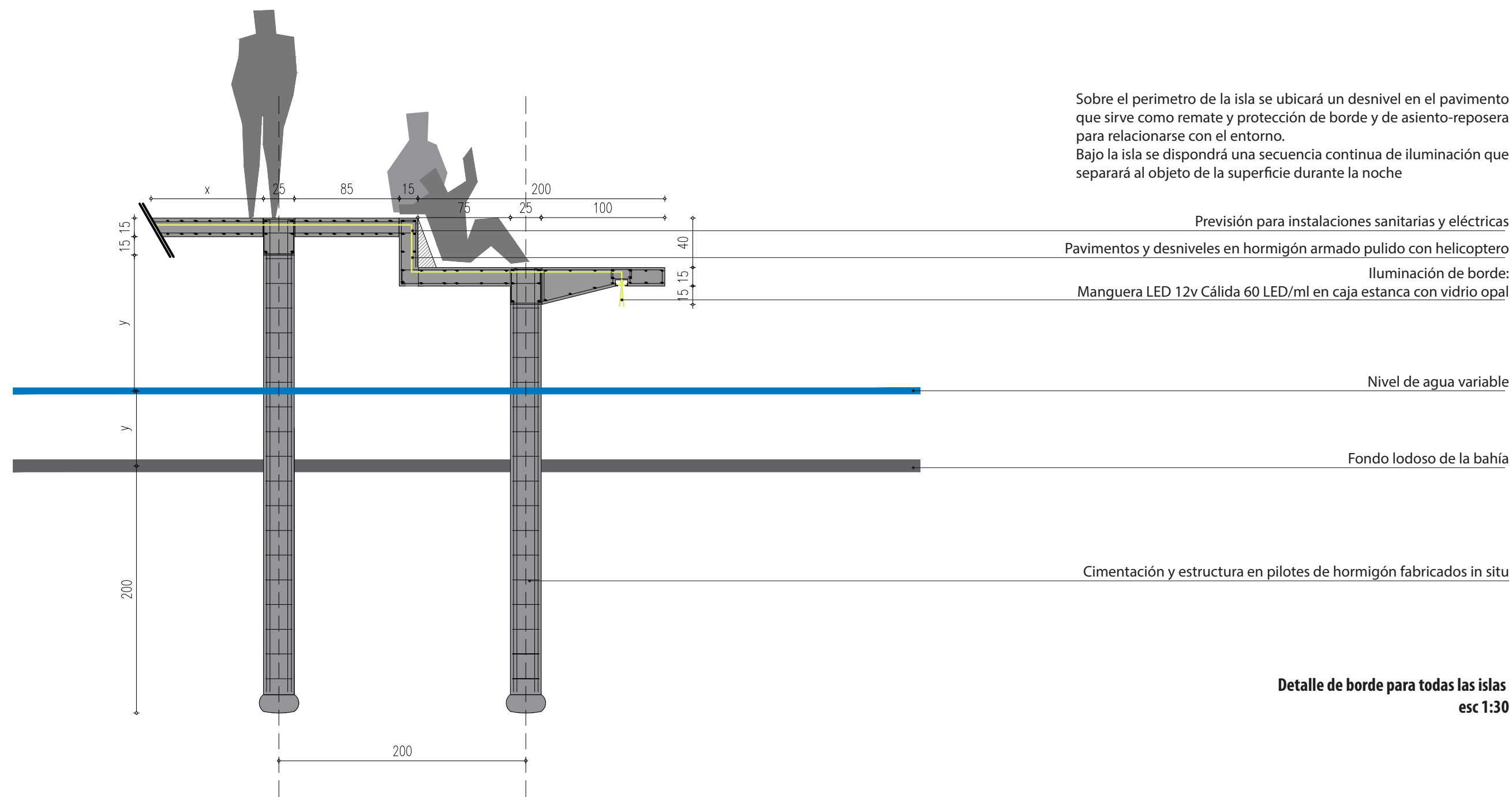


El arbolado se dispone en una grilla de orientación ortogonal Sur-Norte de alcorques de 1.40x1.40mts y 30 cm de altura, ubicados a 4.50 y 3.50 mts entre ellos de acuerdo a la grilla conformada por las juntas de dilatación.



Las juntas Este-Oeste se construirán con una cordoneta de 50cm de ancho a nivel, la que se fabricará in-situ con hormigón lustrado de color oscuro. A cada lado contará con una junta de dilatación de 1 cm.





PLANTA GENERAL - ISLA

■ Pasarela (TIP4)

■ Línea de costa existente

■ Área niños 1 (pavimento elástico)

■ Arbolado (Myrcianthes cisplatensis)

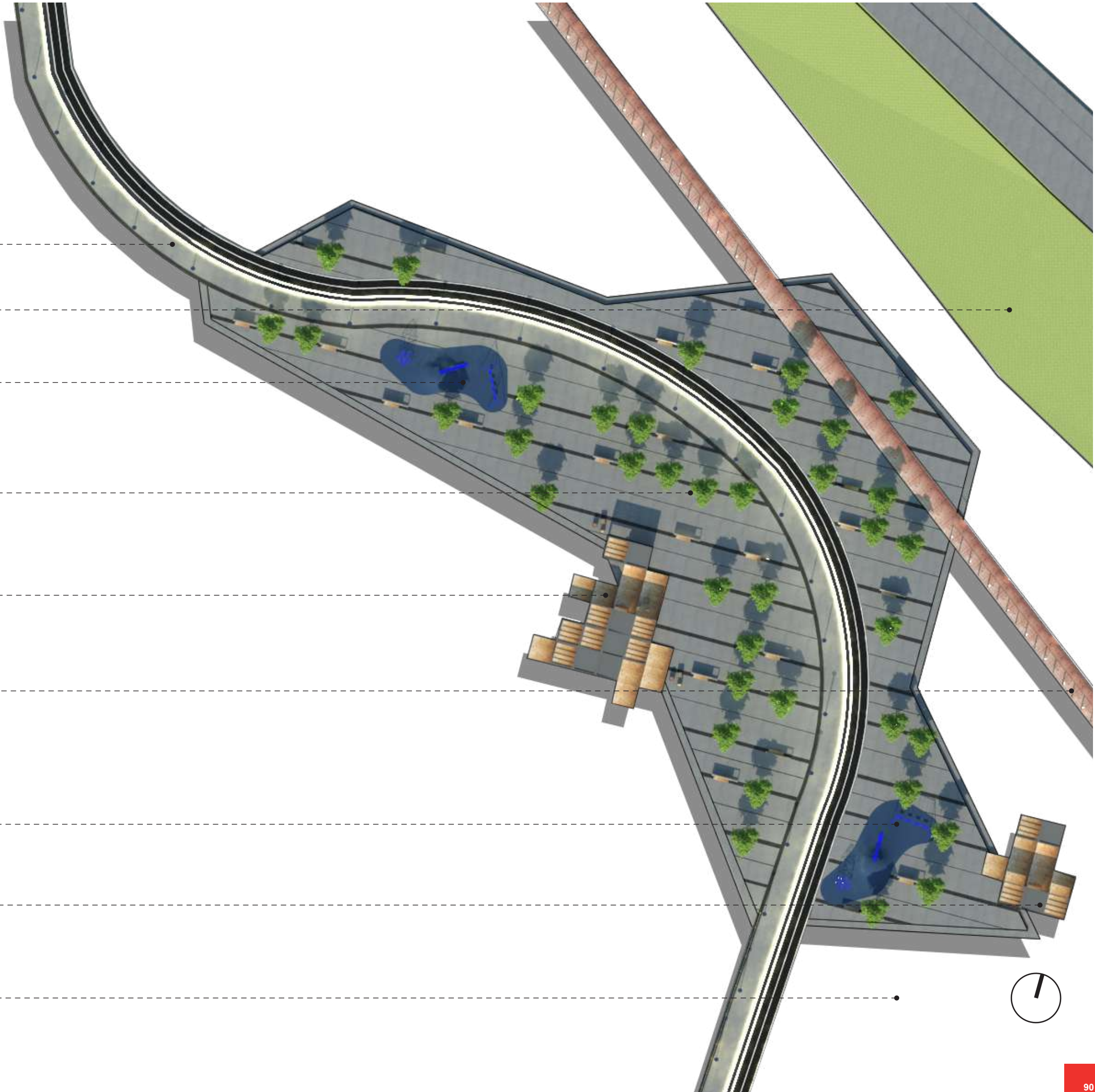
■ Parador 1

■ Pasarela bañado

■ Area niños 2 (pavimento elástico)

■ Parador 1

■ Recuperación de bañado





Isla 1
/ Playa Capurro y Bella Vista



VEG#1 Bañado

El bañado se consolida tras la construcción de los muelles-pasarelas de horimigón, los que conformarán barreras permeables e impermeables (según cada caso) que llevarán a la sucesiva deposición de sedimentos flotantes en este lugar, y posterior colonización vegetal.

Las plantas propuestas corresponden a vegetación asociada a este tipo de ecosistemas, las que se introduzcan en los márgenes del bañado para fomentar esta dinámica.

El bañado es atravesado por un sistema de pasarelas rectilíneas de madera que, entre todas, conforman un paseo interno en el cual nos contactamos con la flora y la fauna asociada a este ecosistema de forma directa.



Hibisco de bañado (2.50mts)

Hibiscus cisplatinus

Arbusto hidrófilo, con espinas amarillas o inermes.

Hojas 3-5 lobuladas, dentadas, haz subglabro, envés pubescente. Flores grandes, de 15 cm de diámetro, rosadas, solitarias, axilares y pedunculadas. Florece durante todo el verano.



Acacia mansa (3.00mts)

Sesbania punicea

Arbusto leñoso desprovisto de tronco o ramas espinosas, forma densos matorrales y adquiere hasta los 2'5 metros de altura, en ocasiones algo más. Florece en primavera y verano, compartiendo el fin del verano con su fruto, que permanece en otoño.



Ceibo (10mts)

Erythrina Crista-galli

Es un árbol de porte mediano, con un diámetro de fuste que puede superar el metro. Tolera muy bien suelos saturados de agua; las semillas son transportadas por el agua germinando en sitios tales como bancos de arena, en donde ayudan a estabilizar la tierra y a formar islas nuevas.



Jacinto de agua (30cm)

Eichhornia crassipes

Planta acuática de la familia de las Pontederiaceae. Es originaria de las aguas dulces de las regiones cálidas de América del Sur, en las cuencas Amazónica, y del Plata. Es usada como planta medicinal, fertilizante de suelos y decorativa; por fuera de su nicho original se la considera especie invasora.



Totorá (2.00mts)

Typha latifolia

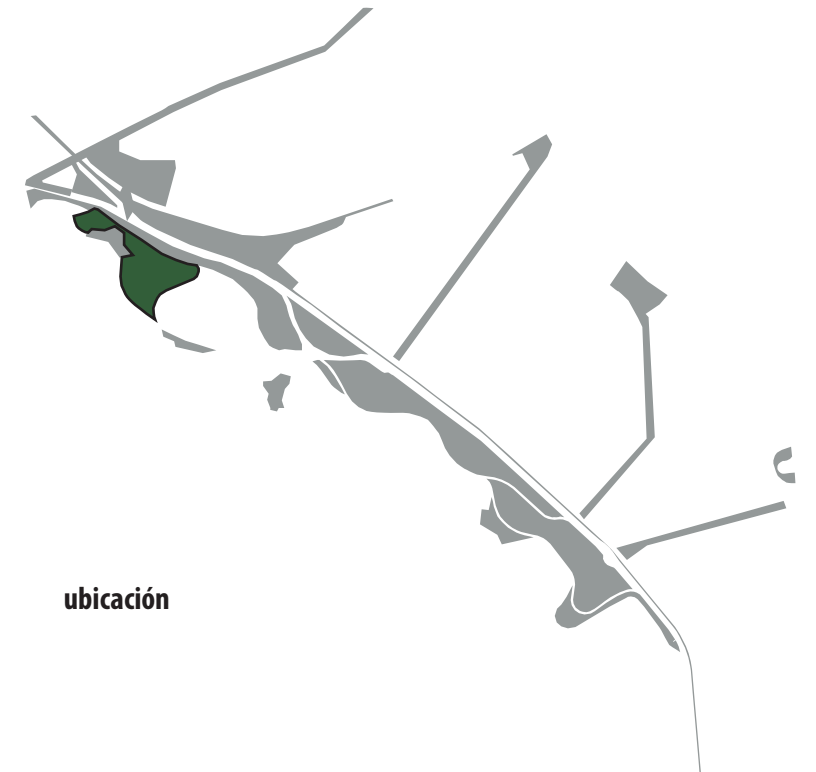
Planta herbácea perenne, que crece en áreas templadas subtropicales y tropicales en regiones pantanosas. Florece de mediados a fines del verano.



Junco (1.50mts)

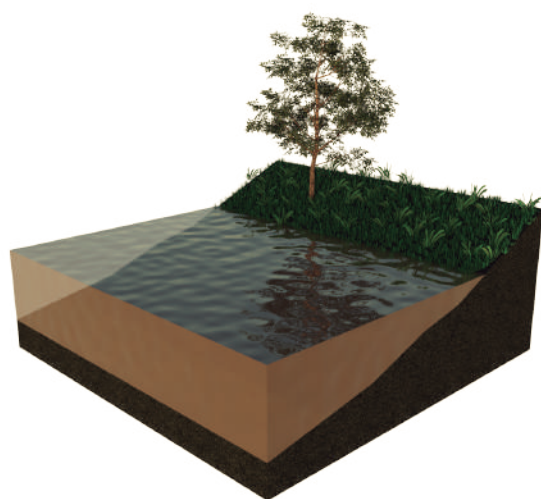
Juncus acutus

Planta cespitosa perenne de color verde oscuro. Las láminas y los culmos son cilíndricos y pungentes. La inflorescencia es compuesta de flores pardas o rosáceas, diminutas. El fruto es una cápsula trigonal a oval, de color rosado. El periodo de floración va de abril a julio.



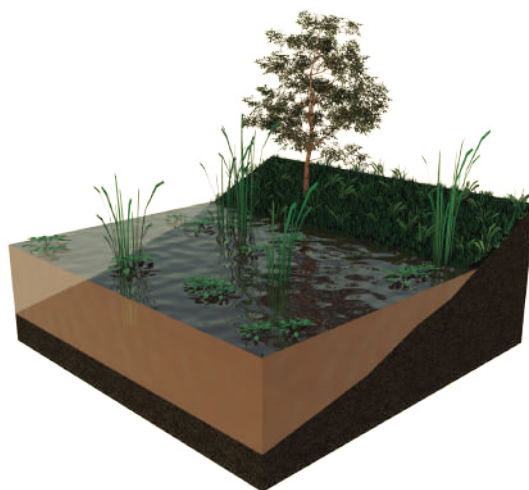
ubicación

El bañado plantado se propone como ecosistema dinámico que se establece en el tiempo a partir de la sucesión ecológica natural que define cuales especies irán colonizando el lugar. Se propone una primer plantación con especies vegetales seleccionadas, las que favorecerán este proceso, acelerando las dinámicas de reproducción vegetal, deposición de sedimentos, llegada de fauna asociada, limpieza del agua, etc.



año 0

- Vegetación existente en bordes



año 2

- Vegetación existente en bordes
- Jacinto de agua
- Junco
- Totorá



año 5

- Vegetación existente en bordes
- Jacinto de agua
- Junco
- Totorá
- Acacia mansa
- Hibisco de bañado



año 10

- Vegetación existente en bordes
- Jacinto de agua
- Junco
- Totorá
- Acacia mansa
- Hibisco de bañado
- Ceibo



Pasarela sobre bañado

/ Playa Capurro



Isla 1

/ Playa Capurro y Bella Vista

EST!4_Pasarelas

La relación entre ciudad y bahía es sustancial en la propuesta. Por este camino se plantea un cambio de escala perceptivo al construir un sistema de pasarelas que interpelan la relación humano-agua. Cada una establece un cambio en dicha relación, por contacto táctil o visual, asociado a la cercanía que promueve cada estructura.

PASARELAS

TIP1: tierra 0

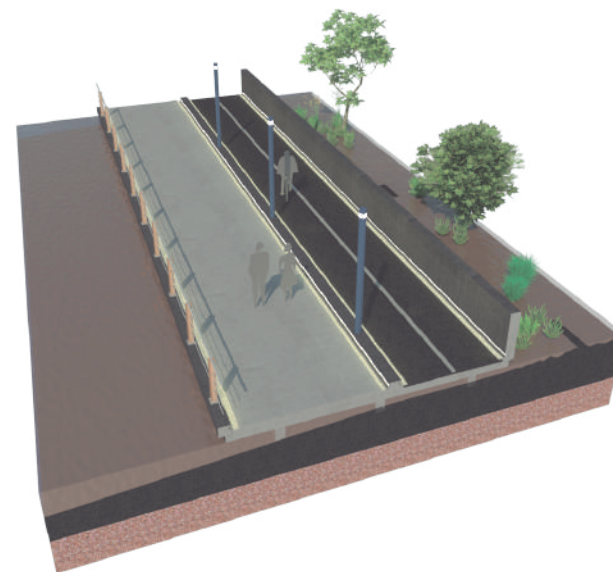
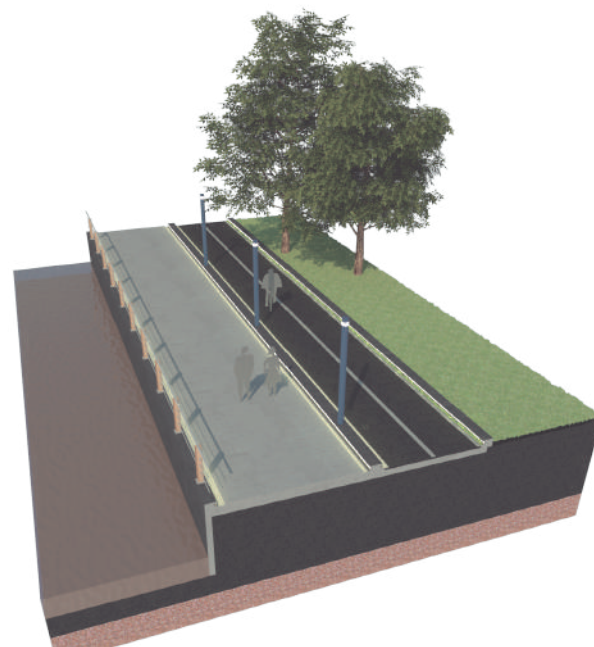
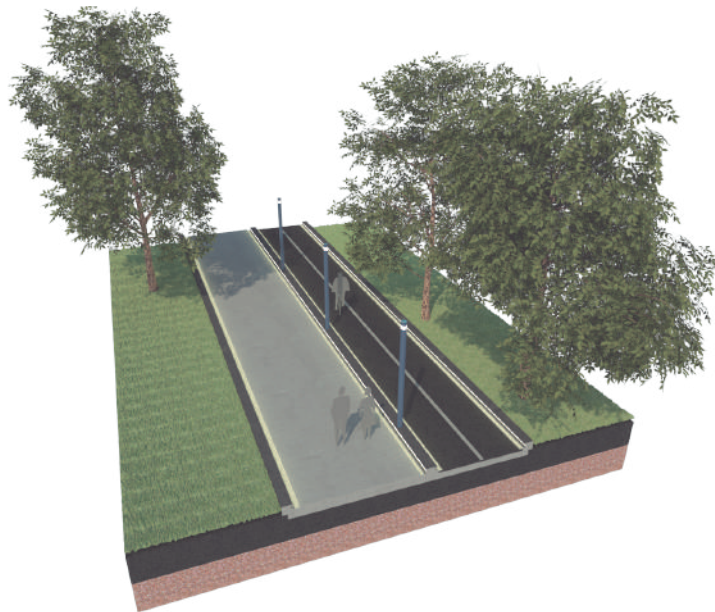
La pasarela tierra-tierra atraviesa las áreas parquizadas del proyecto, uniendo y conectando los diferentes edificios que se disponen en el área de parque. Las cordonetas bajas nos delimitan la circulación y al mismo tiempo permiten el acceso a las áreas verdes.

TIP2: tierra / agua

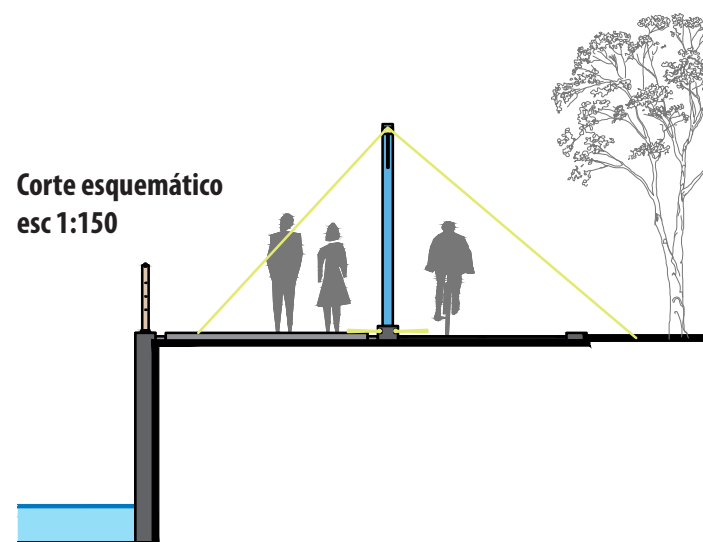
Como paseo lineal que marca un corte entre tierra y agua, esta pasarela funciona a modo de rambla-costanera peatonal. Permitiendo el acceso desde cualquier punto del parque, y de la ciudad, a la bahía.

TIP3: agua-agua

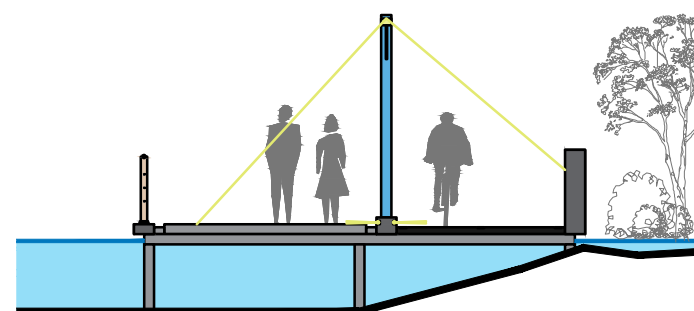
Pasarela que transcurre dentro de la bahía a un nivel de contacto inmediato con el agua, la sensación de estar flotando sobre la línea del mar, circulando a pie o en bicicleta. De un lado el horizonte lejano de la bahía y el Cerro de Montevideo, del otro el bañado y la ciudad.



Corte esquemático
esc 1:150



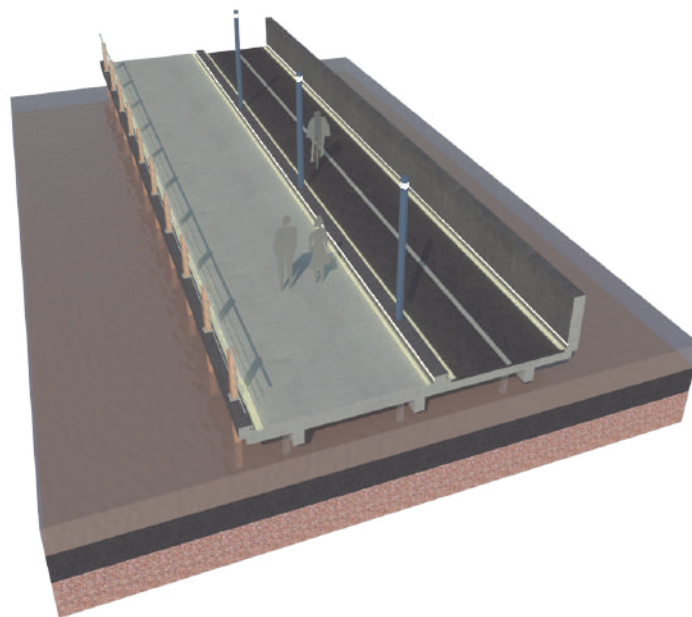
Corte esquemático
esc 1:150



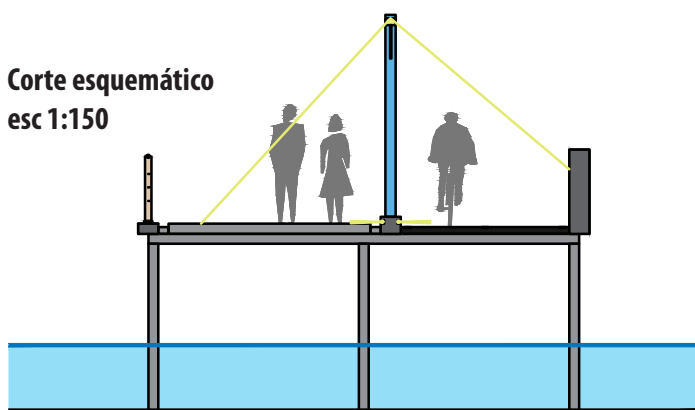
Corte esquemático
esc 1:150

TIP4: agua +1

Esta pasarela es la que más se asemeja a la construcción tipo muelle, elevado del nivel del mar, conforma un paseo lineal alejado del agua que nos protege del contacto con ella, pero nos permite visuales más abiertas, horizontes más lejanos.

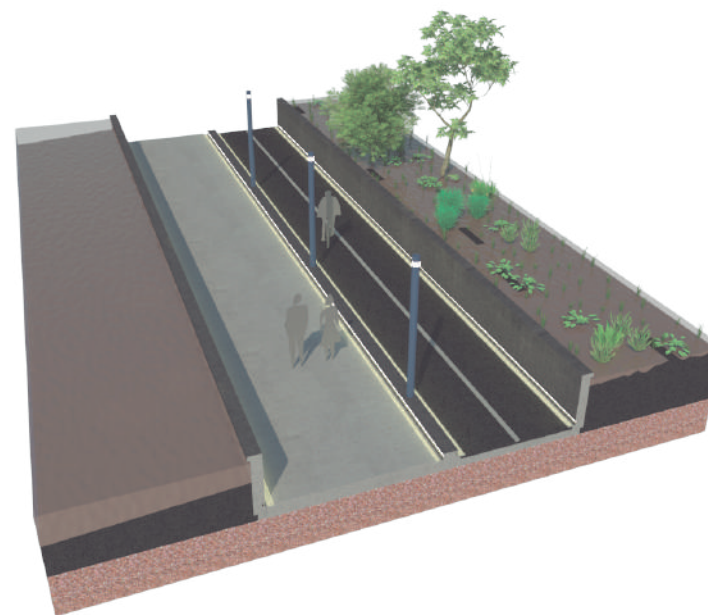


Corte esquemático
esc 1:150

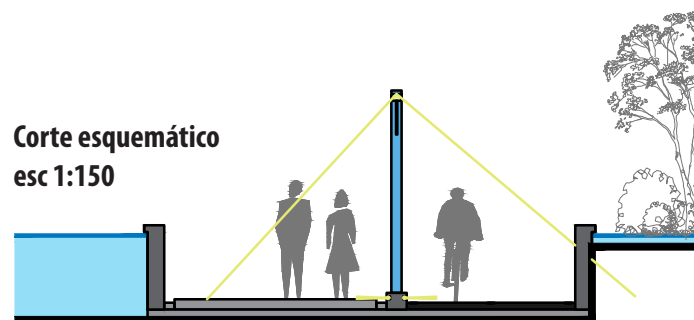


TIP5: agua -1

La pasarela sumergida plantea un relacionamiento inusual con el agua, la experiencia de encontrarse “bajo” ella, en posición inferior y casi vulnerable a su dinámica. De un lado el agua limpia, reflejo de cielos y horizontes, se nos presenta a centímetros de los ojos, del otro la vegetación de bañado nos abraza, dándonos primeros planos de colores, aromas y texturas propios y característicos.

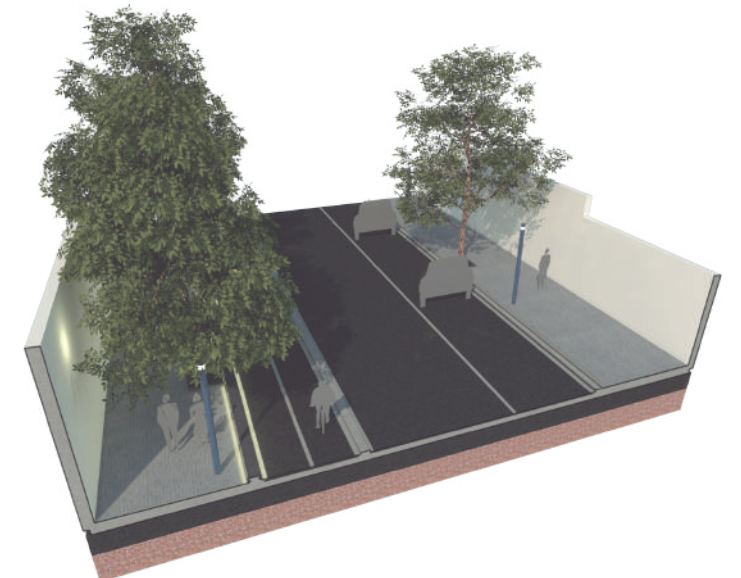


Corte esquemático
esc 1:150

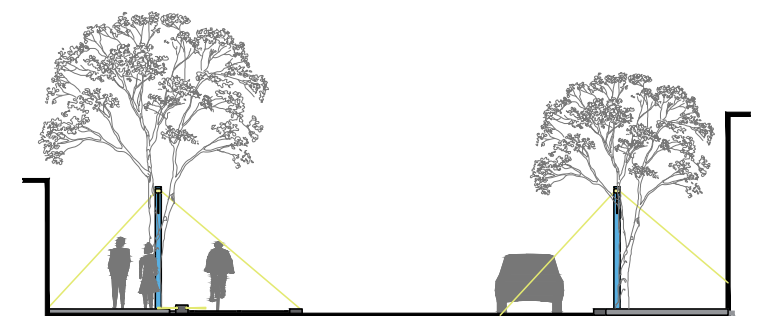


TIP6: calle barrial

Las calles Avda. Capurro, 21 de Setiembre, Carlos Príncipe y San Fructuoso están identificadas como los únicos 4 accesos libres de la ciudad a la bahía. Todas atraviesan los barrios, los predios industriales, la vía del tren y la ruta nacional, desembocando en el espejo de agua y la vista del cerro y de toda la bahía. Se propone el mejoramiento de las mismas, consolidando el arbolado urbano en sus veredas, utilizando el modelo de luminaria de proyecto y construyendo una ciclovía de dos sentidos que conecte con la Avda. Agraciada en cada una de ellas.



Corte esquemático
esc 1:175



EST!5_Equipamiento

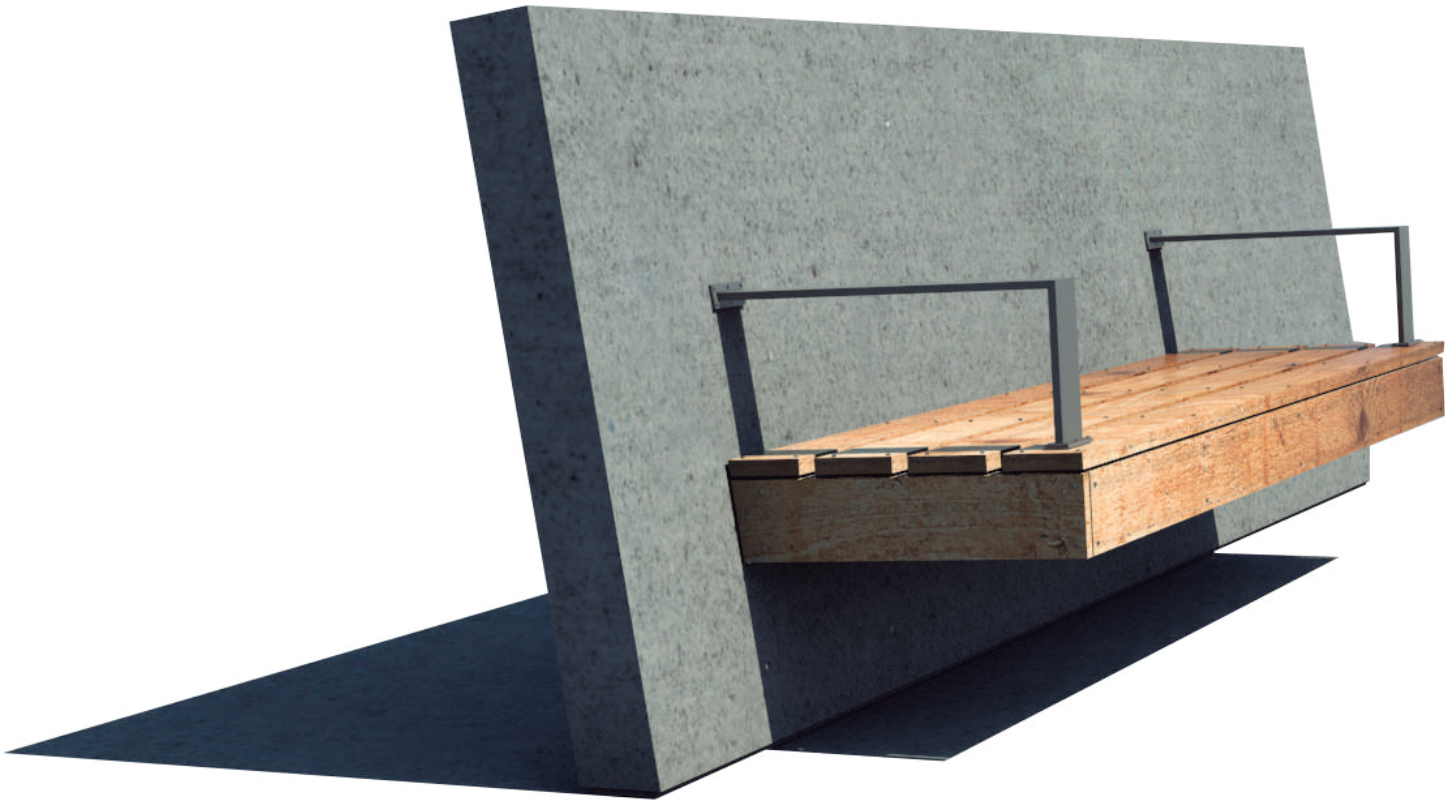
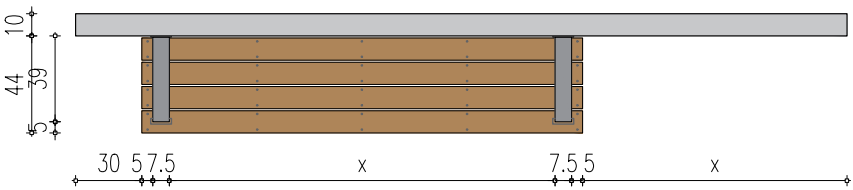
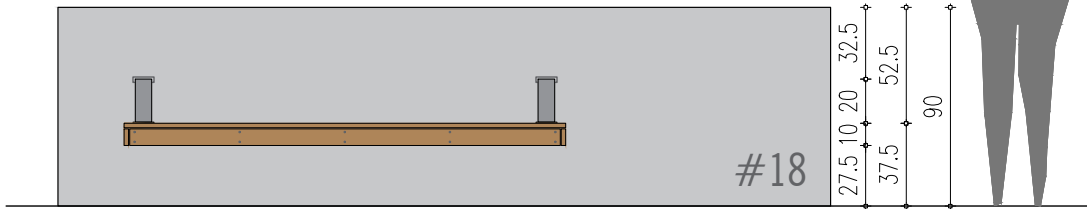
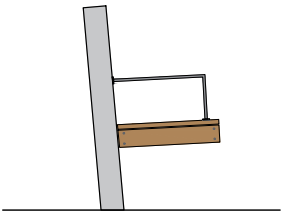
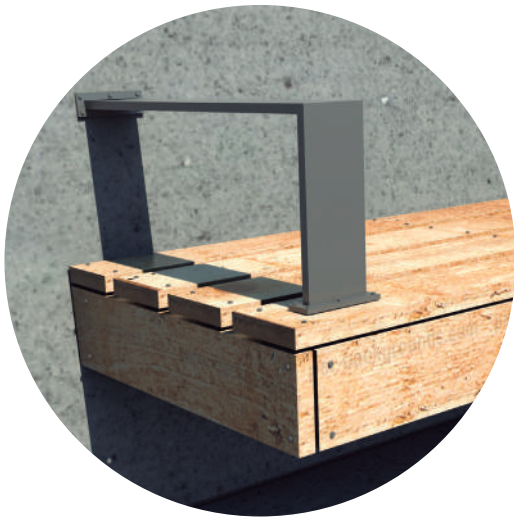
La microescala de cada lugar estará intervenida por un sistema común de equipamiento urbano diseñado como elemento identitario del parque. El mismo conservará un sistema propio de color y materialidad, adaptándose a cada situación particular pero manteniendo la imagen general del conjunto.

EL MURO

El banco está diseñado a partir de un plano de hormigón pulido inclinado, el que sostiene un asiento de hormigón revestido con madera de lapacho y con posabrasos de hierro pintado.

Las dimensiones del mismo en su longitud se adaptan a cada emplazamiento, pudiendo ser más o menos largo según la necesidad del lugar.

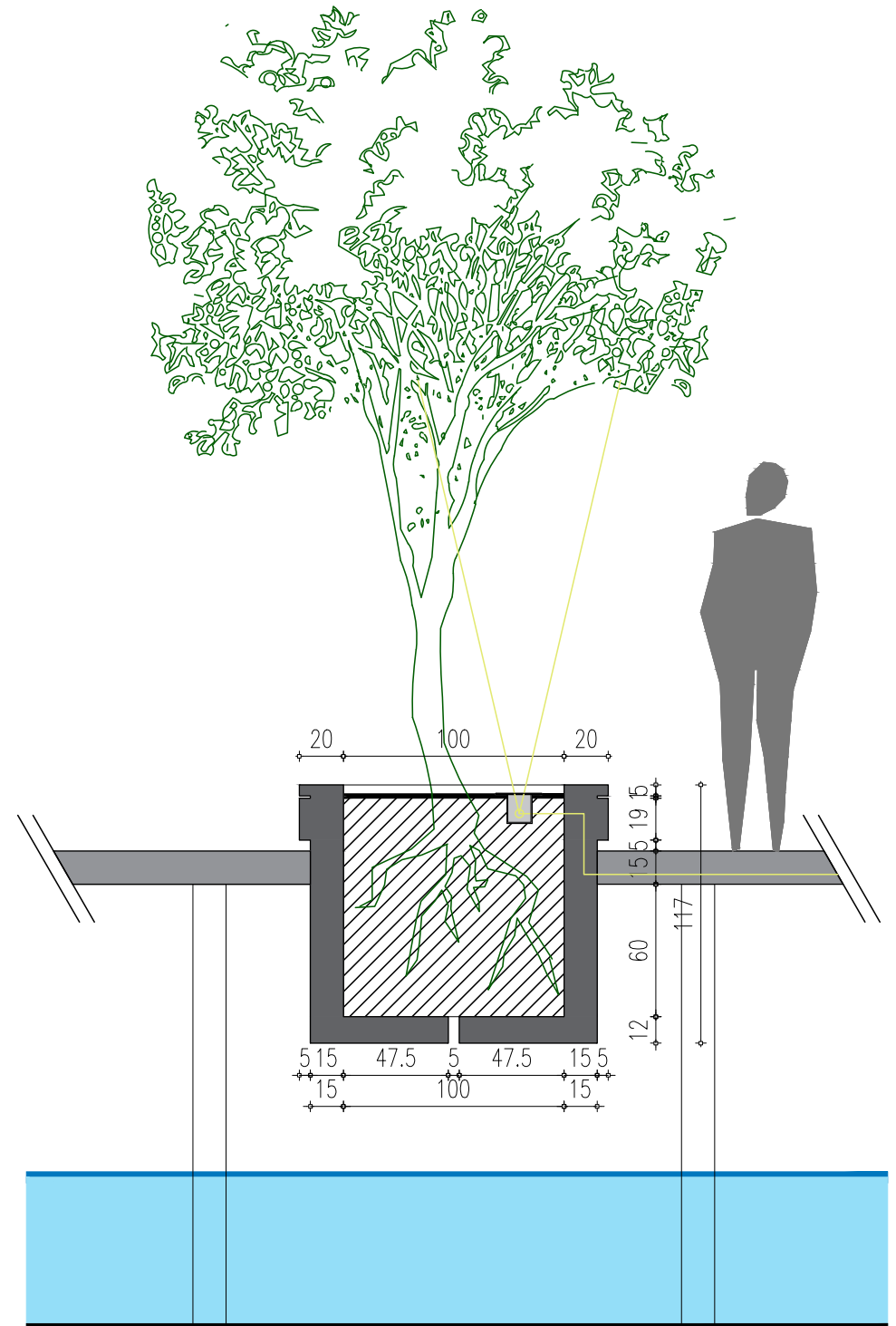
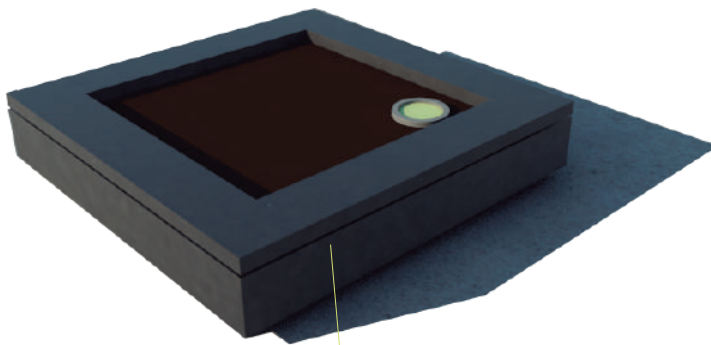
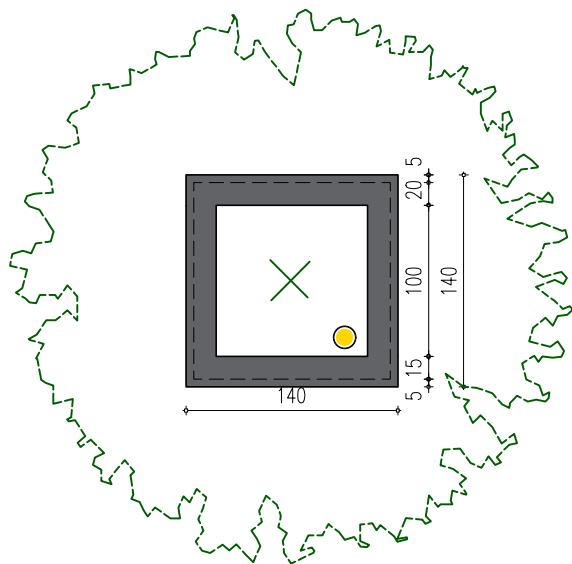
El equipamiento así puede variar según las necesidades funcionales de las diferentes zonas de la bahía, pero mantiene siempre la misma línea estética.



ALCORQUE

Cada alcorque se presenta como una oportunidad de equipamiento completa. La cordoneta perimetral se eleva del piso 30 cm para convertirse en asiento, y lleva incorporada una luminaria de piso que ilumina el arbol elegido. Se plantea como iluminación general para el proyecto en las zonas más urbanas (islas, plazas), iluminación indirecta que cubre de forma tenue las áreas de uso nocturno.

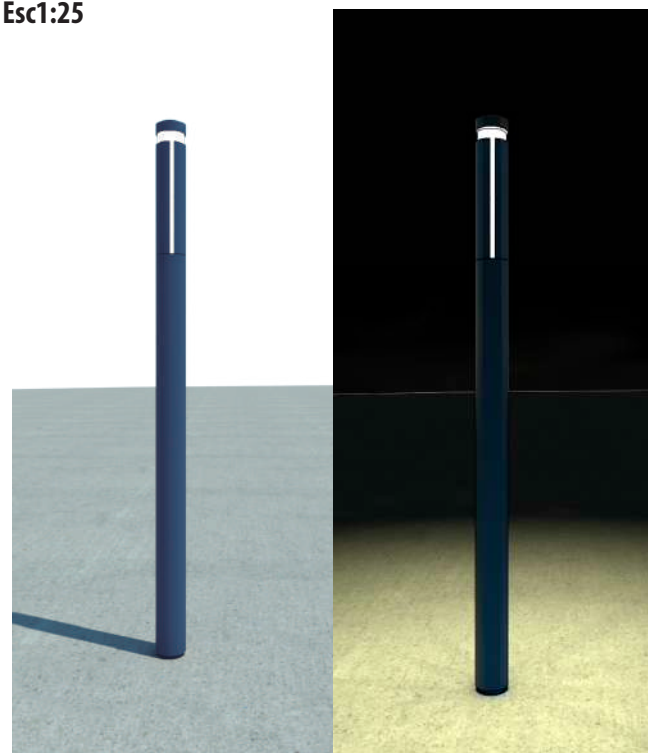
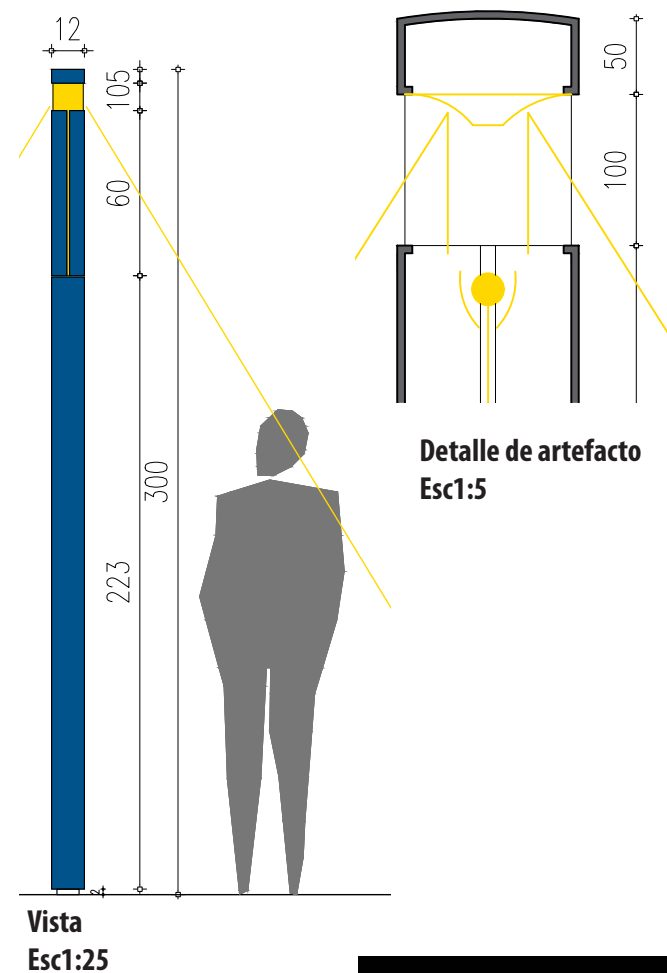
La especie a implantar es el guayabo colorado (*Mircianthes cisplan-tesis*). El cual es una especie perenne que otorga pequeños espacios de sombra durante todo el año al no ser de gran porte. Su corteza de tonos rojizos luce durante todo el día, pero en la noche se ilumina desde abajo, remarcando la forma de sus ramas.



L1-LUMINARIA VÍAL

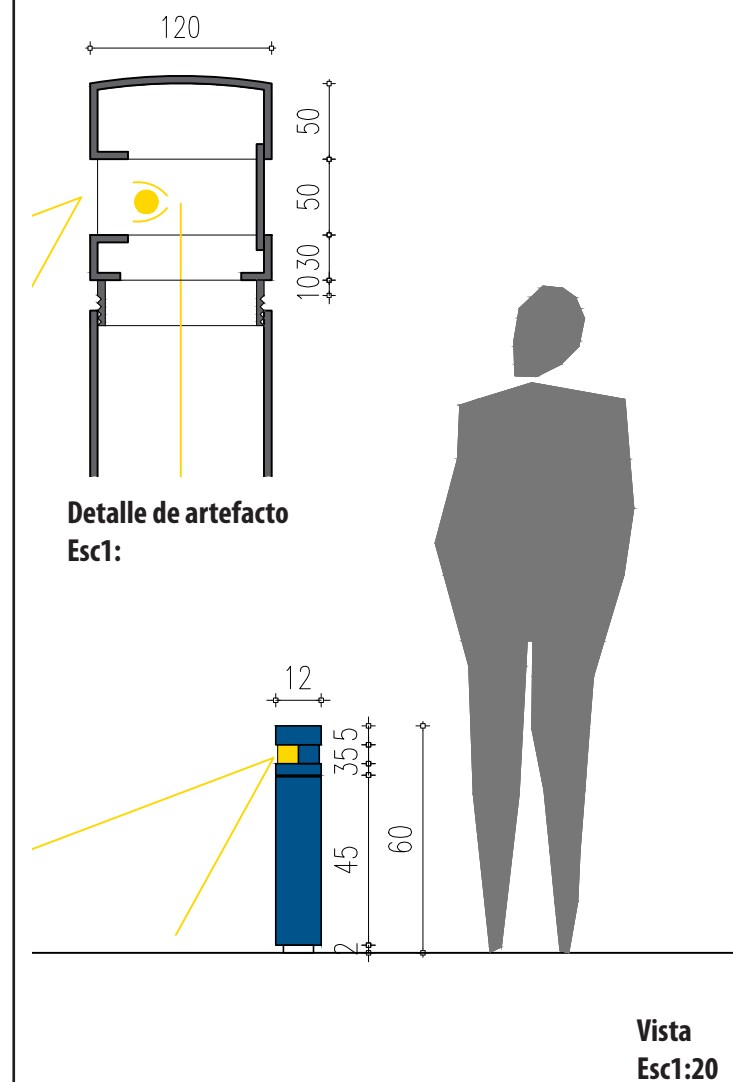
El artefacto lumínico se proyecta como un elemento compositivo clave para el proyecto. El que da identidad al conjunto, ritmo y escala a la propuesta en toda su extensión.

Está pensado para resaltar en el entorno tanto de día como de noche, construido en caño de hierro de 12cm de diámetro pintado en color azul piedra brillante. En la parte superior cuenta con un aro de hierro que sostiene una línea de luces LED color cálido que proyectan el haz lumínico hacia el piso.



L2-LUMINARIA PLAYA, PARQUE Y BAÑADOS

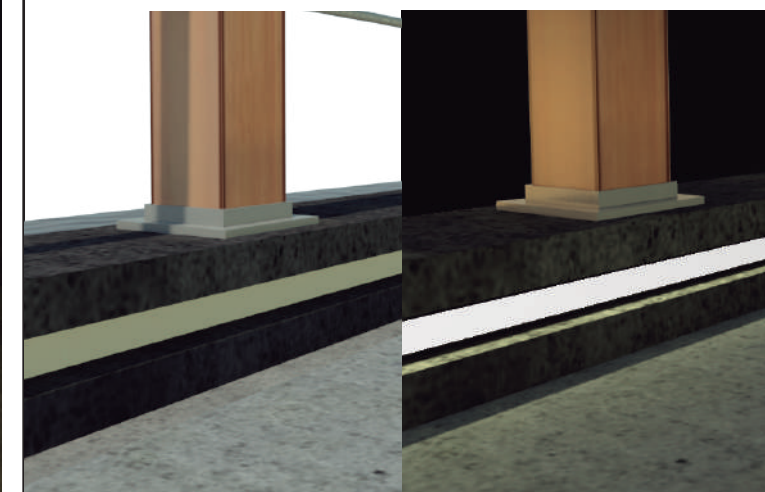
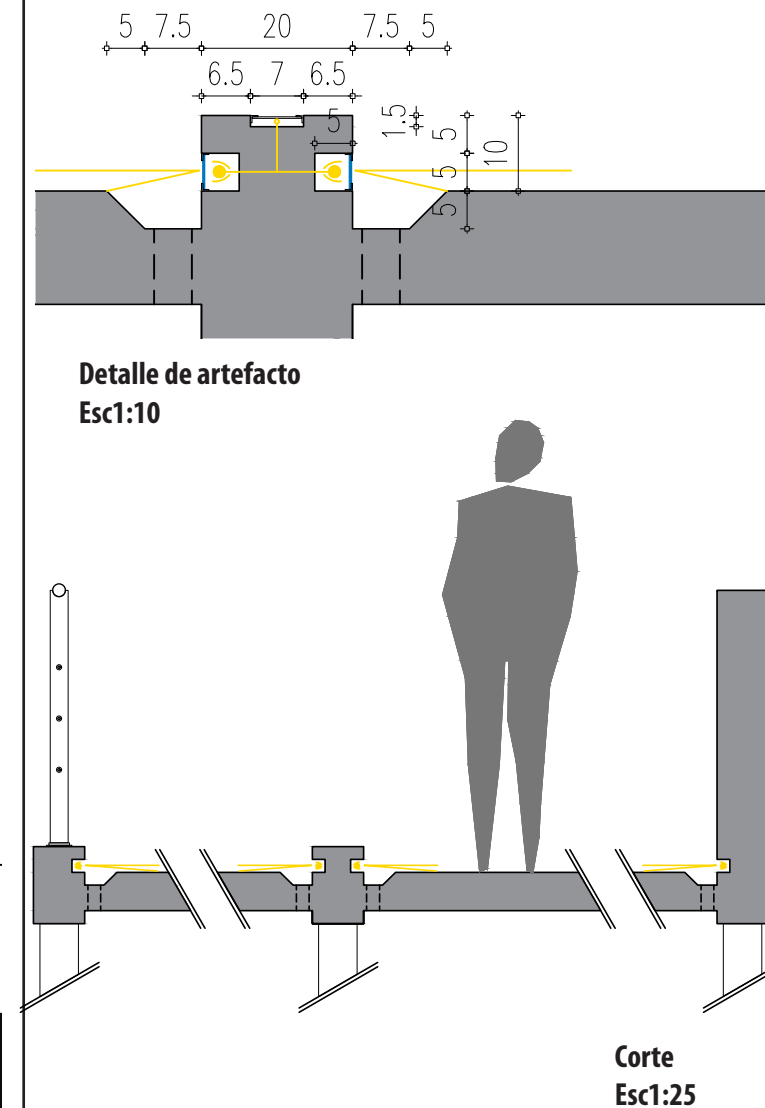
Se proyecta como luminaria general para los espacios abiertos un bolardo en forma de cilindro, con luz direccionada, que conforma una iluminación general baja y tenue, que ilumina puntualmente elementos de destaque (vegetales, caminos, etc.) sin interrumpir la visual de los peatones ni saturar de luz el espacio de predominancia natural.

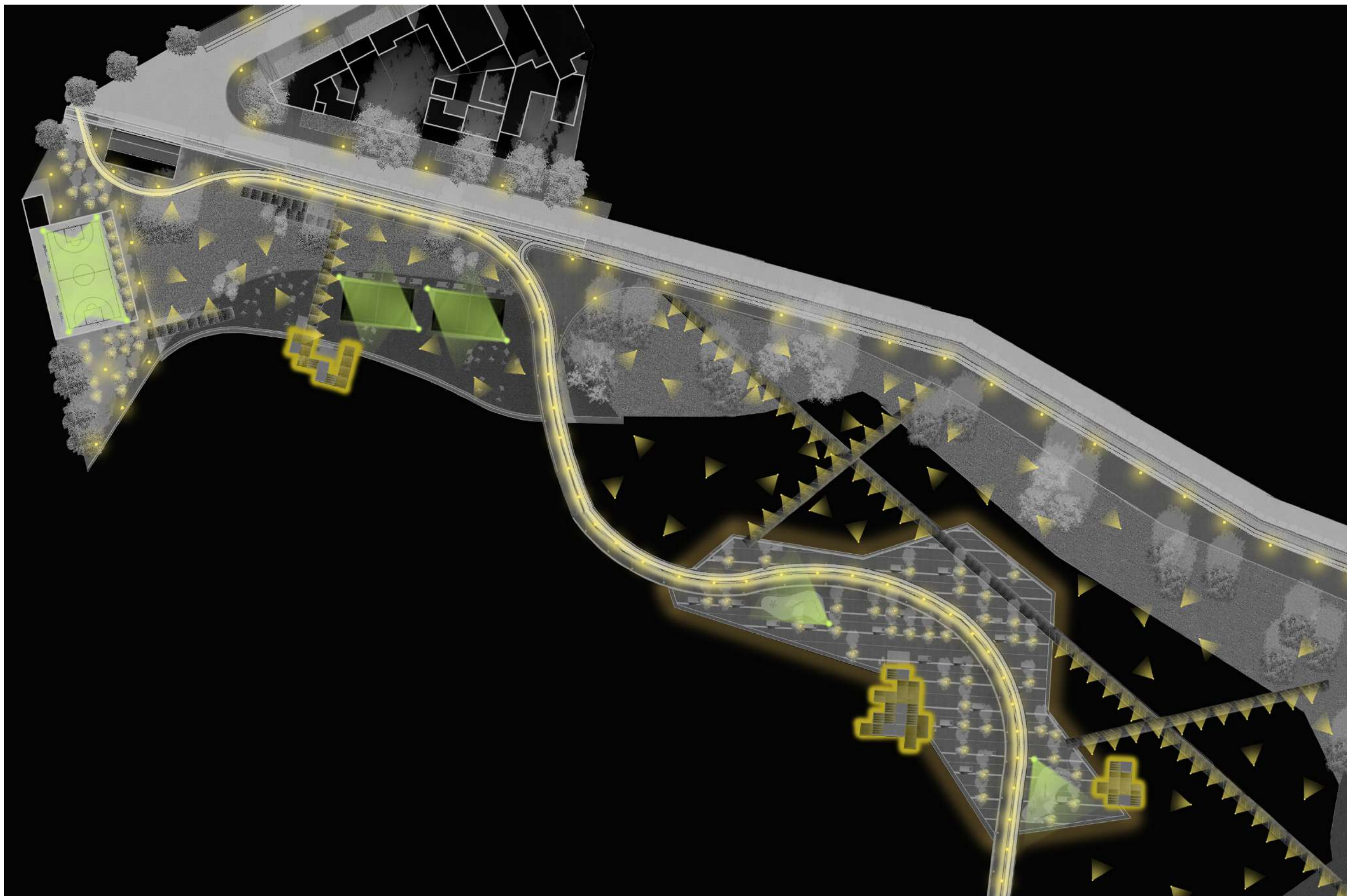


L3-LUMINARIA CONTINUA PASARELAS

Cinta continua de LED que ilumina todo el recorrido de los diferentes tipos de pasarelas de forma rasante sobre el pavimento. Facilitando la circulación nocturna sin contaminar lumínicamente el entorno general.

Las pasarelas cuentan con una bicisenda y una senda peatonal, divididas por una cordoneta a nivel, que cuenta con la línea de iluminación LED hacia ambos lados.





Planta de iluminación

/ Playa Capurro y Bella Vista

CONCLUSION

La ciudad de Montevideo tiene con la bahía una relación vital desde su misma fundación, la relación que sus habitantes fueron teniendo con sus costas ha cambiado a lo largo del tiempo de acuerdo a nuevos usos, costumbres, planes estratégicos, contextos económicos que fueron dando forma a su borde y dejando una huella indeleble en el paisaje actual de la bahía, la que hoy nos muestra el paso del tiempo a través de las ruinas que testifican sobre pasados diversos.

El proyecto busca enfatizar en el proceso histórico, pero sobre todo quiere evidenciar el valor del mismo, la potencialidad paisajística existente en la bahía a partir de la diversidad de usos de suelo, tipologías arquitectónicas y formaciones geográficas e hidrográficas que encontramos en una sola cuenca visual. El

paisaje post-industrial que enmarca el espejo de agua y el cerro de Montevideo forman parte de la cultura local ciudadana, la consolidación de este espacio como espacio público democrático reafirmarían esta realidad. Para ello es que se propone la generación de un nuevo borde costero, un borde difuso, permeable, que fomente el intercambio ciudad-bahía en una escala territorial y ciudadano-agua en una escala sensorial más pequeña; el acceso a la bahía, la calificación del mismo, es tan importante como la calificación misma del espacio costa.

La ciudad al recuperar este espacio olvidado, recupera su propia identidad.



BIBLIOGRAFIA Y LINKS

- Zigmunt Bauman, 2005, “Confianza y miedo en la ciudad contemporánea”
- <http://www.montevideo.gub.uy/sites/default/files/concurso/materiales/saneamiento.pdf>
- Joan Nogué, 2008, “La construcción social del paisaje”
- <http://www.miliarum.com/ConsultorVirtual/fichas/CG2003052301.asp>
- <http://www.montevideo.gub.uy>
- Eduard Bru, 2001, “Annals d’Arquitectura 07 (2 época)”
- <http://www.montevideo.gub.uy/institucional/noticias/ubican-el-sitio-del-caserio-de-los-negros>
- Boronat-Risso, 1984, “Roman Fresnedo Siri: Un Arquitecto Uruguayo”
- Plan de Ordenamiento Territorial de Montevideo
- Italo Calvino, 1974, “Las ciudades invisibles”
- Jordi Borja, Zaída Muji en “Espacio público y reconstrucción de la ciudadanía” por Ramírez Kuri, 2003
- www.plataformaarquitectura.cl
- www.landezine.com
- Juan Pedro Urruzola, 2015, “Hacia un plan sectorial de espacios públicos de Montevideo”
- https://es.wikipedia.org/wiki/Parques_biblioteca

FOTOGALERIA





bahía

La situación de borde costero como espacio de relación multiescalar ciudad-oceáno y hombre-agua