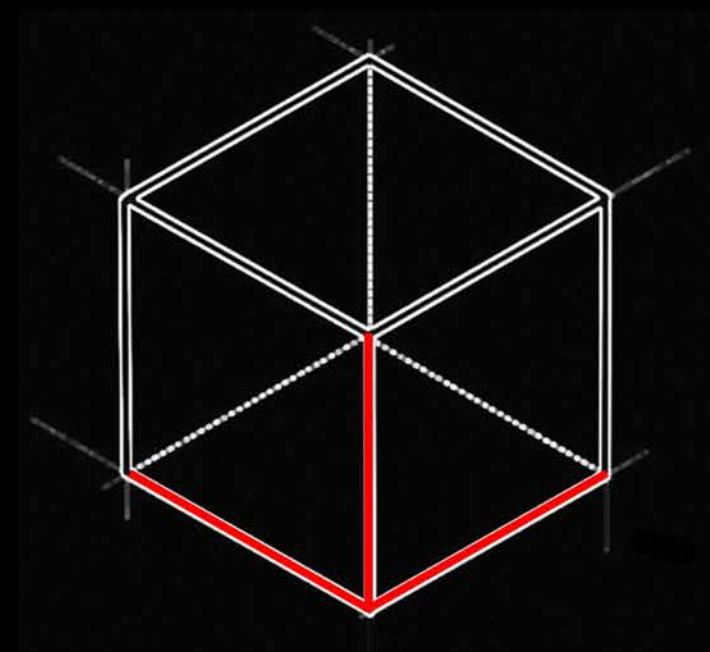


0

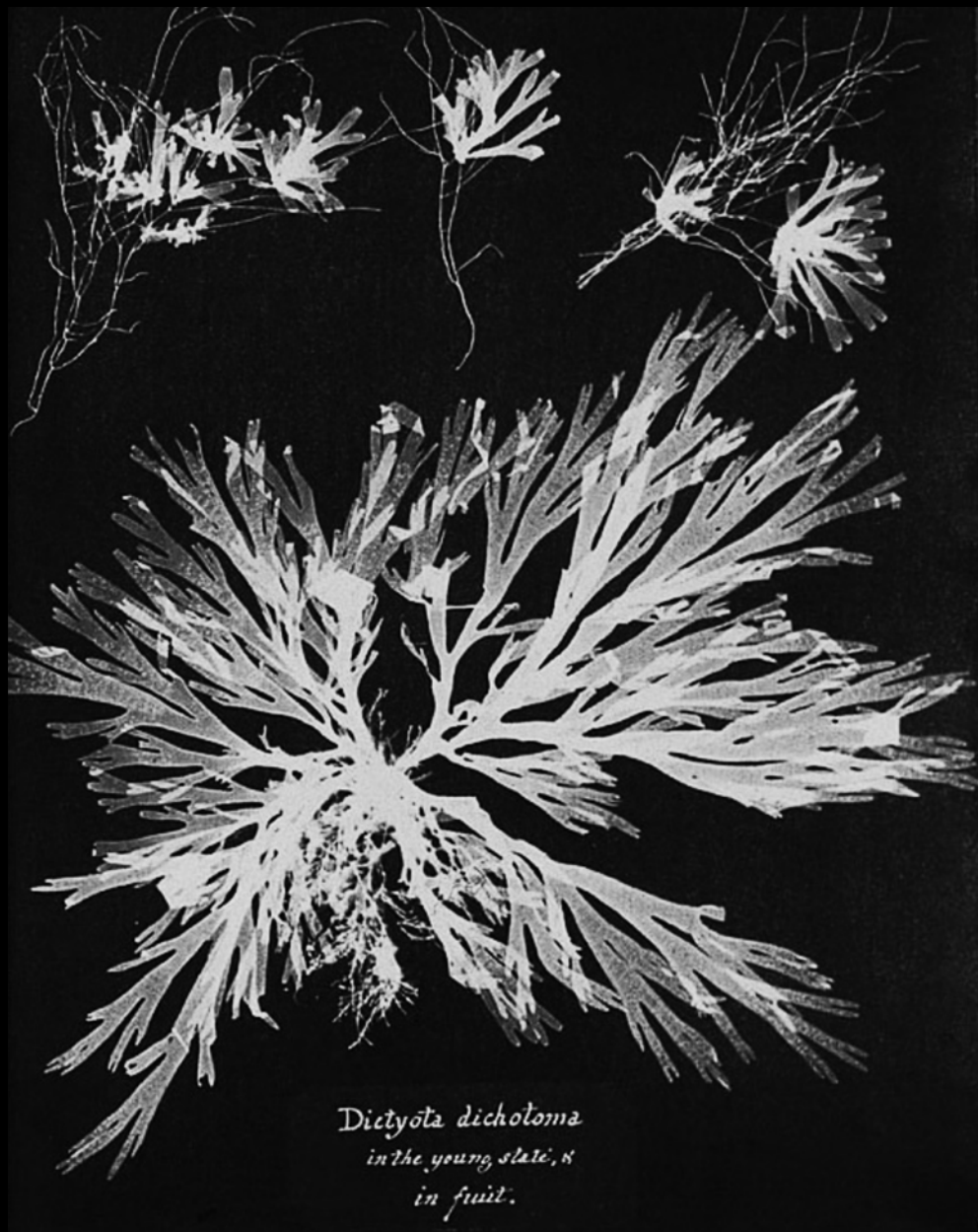




Z



FUTURO



Dictyota dichotoma
in the young state, &
in fruit.

scanned cyanotype

• 10. LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESPACIALIDAD PÚBLICA

10.1 LA RAMBLA DE MONTEVIDEO: DESARROLLO E INCERTIDUMBRE

Montevideo ha sido una ciudad que históricamente ha tenido altibajos en su relación con los procesos transformadores sustentados en grandes operaciones urbanas que involucren infraestructuras de movilidad, y generalmente estas han sido pensadas en forma de ensanche, sutura o construcciones para la intensificación de conectividad preexistente. Quizás la operación infraestructural más importante realizada en la ciudad fue la construcción del frente costero, con la Rambla Sur como su máxima expresión de pujanza y determinación política. Una gran empresa que no solamente se utilizó para consolidar el borde costero, confiriéndole un orden espacial y funcional al frente marítimo, sino que también fue una clara referencia a los deseos y ambiciones modernizadoras del país. Su realización tuvo también fuertes implicancias sociales, relacionadas con un proceso de expulsión y realojo de la población de los barrios bajos de la Ciudad Vieja.

Esta infraestructura de carácter metropolitano fue creciendo y madurando como un espacio público con gran intensidad de usos para una parte importante de la población y devino en un equipamiento colectivo esencial en la vida urbana e intrínsecamente asociada a nuestra idiosincrasia. Su desarrollo, más allá de ir generando con el tiempo una simbiosis entre su trazado y la ciudad, aseguró la continuidad circulatoria sobre los márgenes de la ciudad.

Se fue consolidando y enriqueciendo en su desarrollo lineal y temporal, lo que consideramos una continuidad infraestructura-paisaje, surgida de la interacción permanente con la ciudad. Un conector urbano capaz de integrar naturalmente nuevos acontecimientos, flujos y tensiones, usos y programas en un intenso proceso dialéctico con el desarrollo urbano desde sus etapas iniciales (Fig. 10.1).



Fig. 10.1 Las piscinas de Trouville y la Plaza Daniel Muñoz en la Rambla Mahatma Gandhi, 1934.

De este proceso continuo devino a través del tiempo una saturación vial muy similar a la de los demás grandes estructuradores de la ciudad, con grados importantes de congestión, provocando una distorsión significativa en sus valores urbanos y sus condiciones ambientales, sumado a una falta de planificación integral en los desarrollos que surgen improvisadamente, sin atender sus cualidades espaciales generales y particulares en cada tramo. El mapa de calor de congestión vehicular muestra como se ve afectado el trazado costero (Fig. 10.2).

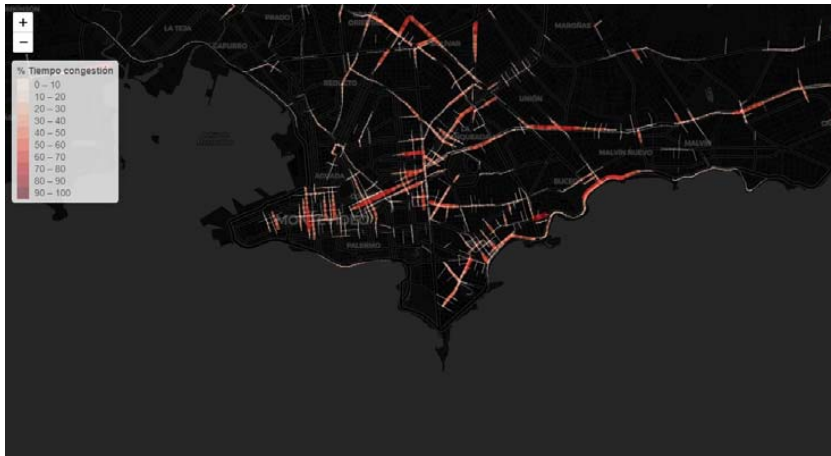


Fig.10.2 Mapa de calor de congestión vehicular, 2024

El carácter de las estrategias de crecimiento en la Rambla y sus desarrollos, deberían acordar en lo que refiere a las nociones asociadas al valor, al capital de la sociedad, al legado e identidad heredados, en un contexto actual que amenaza esta calidad urbana. Estas reflexiones se encuadran en el entendido de que estos desarrollos deberían ratificar el carácter universal de la Rambla como espacio público, democrático y de convivencia por excelencia en Montevideo.

10.2 CONEXIÓN Y CONTINUIDAD MULTIESCALAR

Desde que fue realizada en el año 1977, *Powers of Ten* se ha convertido en uno de los *films* cortos más vistos y reconocidos de Charles y Ray Eames. Producida para IBM, la película era una excusa para una investigación visual sobre lo relativo en el tamaño de las cosas y las repercusiones escalares en el aumento y disminución a la décima potencia.

Con una edición sorprendente y dinámica, las imágenes revelaban desde los bordes del universo conocido hasta el interior de un átomo de carbono con un aumento de escalas al que hace referencia el nombre de la película.

Powers of Ten muestra el universo como un espacio de continuidad y cambio, y entre medio de todas las escalas, la figura humana (Fig. 10.3).



Fig. 10.3 Charles & Ray Eames, Fotogramas de *Powers of Ten: About the Relative Size of Things in the Universe*, 1977.

Interpretamos el territorio como una superficie-soporte de continuidades y resistencias. Operar sobre esas “resistencias” se vuelve esencial, lo que conlleva a entender “lo continuo” como una condición primaria, que contemple un entendimiento sobre la movilidad urbana naturalmente multiescalar.

Si hablamos de continuidades y resistencias, la congestión vehicular es una de las resistencias más robustas y problemáticas en el “espacio continuo” de la movilidad urbana.

No se trata de eliminar del todo la congestión, lo que conllevaría una tarea imposible e innecesaria, sino mantenerla bajo control. Los impactos negativos en la calidad de vida en las ciudades no provienen de su existencia, sino que son producto de su exacerbación generalizada.

Para Thomson y Bull (2002), incluso un poco de congestión es conveniente. Es un problema demasiado serio y vigoroso como para suponer que se puede mitigar con medidas simples, erráticas o voluntaristas, y mucho menos pensar que se puede eliminar por completo (Thomson, I.; Bull, R. 2002).

La congestión vehicular es uno de los intereses principales de la investigación y debe ser entendida como una complejidad fundamental en el pensamiento de lo urbano, un fundamento para operar en lo público.

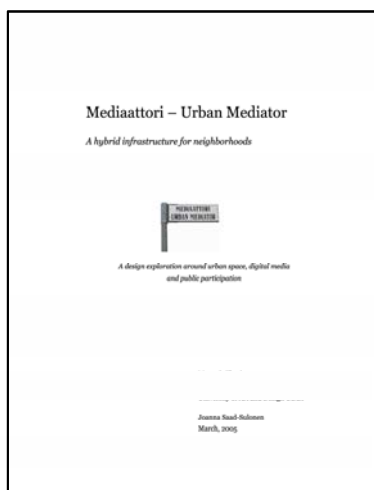
• 11. MEDIADORES URBANOS

11.1 UN CONCEPTO POLISÉMICO

- *Mediaattori (Joanna Saad-Sulonen)*

Mediador Urbano: una infraestructura híbrida para los barrios.

Una exploración del diseño en torno al espacio urbano, los medios digitales y la participación pública.



Cubierta de *Mediaattori*, Joanna Saad-Sulonen, Helsinki, 2005.

Esta definición de Mediador Urbano investiga en el límite del espacio urbano digital y el físico. Su objetivo es empoderar a las personas para que puedan dar forma a su propia ciudad con una mirada puesta en el futuro, abordado desde las posibilidades que sugiere el entrelazamiento de las nuevas tecnologías digitales y el espacio urbano.

En sus propias palabras, “el enfoque no está impulsado por la tecnología, sino que toma prácticas cotidianas de las personas como punto de partida para la investigación” (Fig.11.1).



Fig. 11.1. El contexto urbano de la vida cotidiana, Joanna Saad-Sulonen, 2005.

El proceso se basa en los vínculos de la población y el entorno urbano, como forma de comprender sus prácticas cotidianas y diseñar empáticamente con ellas.

El concepto de diseño ilustra un enfoque local, proponiendo una infraestructura híbrida para los diferentes barrios urbanos.

Este marco combinado digital y físico brinda a las personas la posibilidad de involucrarse en la mejora de la calidad de sus entornos urbanos cotidianos y su experiencia de estos ambientes. El concepto, presentado a través de escenarios, creando herramienta de trabajo urbano en lugar de proponer soluciones dadas y fomentar la participación pública en temáticas urbanas (Fig. 11.2).

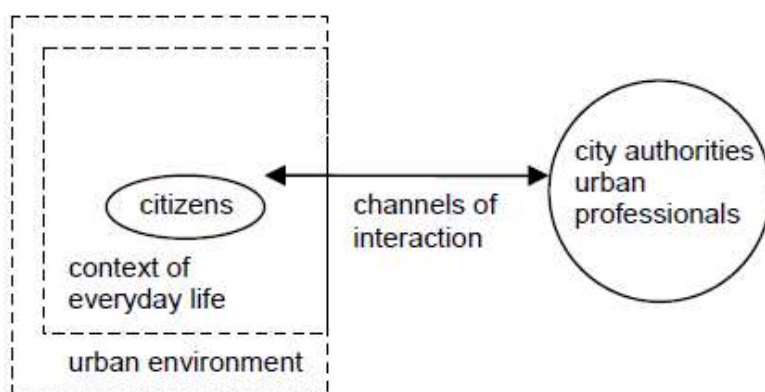


Fig. 11.2 Esquema de interacciones entre ciudadanos y actores. El objetivo de este vínculo es presentar propuestas que las conecten con el propio espacio urbano, Joanna Saad-Sulonen, 2005.

El Mediador Urbano es un *software* diseñado para que las comunidades medien en debates, actividades e información local basada en su ubicación. Su finalidad es proporcionar a los usuarios (tanto ciudadanos como administraciones municipales) la posibilidad de crear, obtener y compartir, basados en la ubicación informada (Puntos), y organizada según temas de interés establecidos y mantenidos por los propios usuarios.

Utiliza mapeos y cartografías como medio para graficar la información basada en la ubicación y lo complementa con un conjunto de herramientas para que los usuarios la procesen, compartan y organicen.

Finalmente, es (re)presentada a través de escenarios catalizadores de la discusión entre los diferentes actores involucrados en una futura propuesta de diseño colaborativo (Saad-Sulonen, 2005).

- *Go with the flow (Gilles Delalex)*

Architecture, Infrastructure and the everyday experience of Mobility



Cubierta de *Go with the flow*, Gilles Delalex, Helsinki, 2006.

Delalex afirma que en el espacio de flujos, las infraestructuras actúan como Mediadores Urbanos que permiten que los flujos y las ciudades se construyan mutuamente. Son una tercera entidad que supera su doble oposición, por lo tanto, la interrelación entre flujos y ciudades no pueden reducirse a una relación meramente causal o lógica.

Las ciudades siempre sido lugares de tránsito, y hoy, con la intensificación de los intercambios globales, tienden a aceptar una dependencia aún más fuerte en los flujos globales. Su posición es cada vez más dependiente de su alineamiento temporal con las redes globales y las variaciones de los intercambios globales, ya sean humanos, financieros, económicos, ideológicos o culturales. Los flujos y las ciudades son entidades que se definen mutuamente, cuyas relaciones están en gran parte mediadas por las infraestructuras.

Para comprender el enlace entre flujos y ciudades, debemos tener en cuenta una nueva zona de transición, la frontera infraestructural, una nueva interfaz que toma forma entre el espacio interno de las ciudades y el espacio externo de los flujos, establecida por una infraestructura que actúa como una frontera porosa, como zona de contacto y encuentro en donde se produce y establece en una condición permeable.

Los flujos y las ciudades pueden por lo tanto ser aprehendidas a través de una frontera desacoplada y porosa, permitiendo que los flujos y las ciudades se superpongan e interactúen entre sí de formas que produzcan su reconexión y su realineamiento.

Entendiendo a las infraestructuras como una tercera entidad entre flujos y ciudades, tendemos a abandonar una relación binaria, donde actúan como los dos lados de la misma superficie permeable, formándose a través de una serie de pliegues y contorsiones. En esta nueva condición, las ciudades se alinean con la lógica global de los flujos del capital (Delalex, G. 2006).

11.2 MEDIADORES URBANOS: MOVILIDAD URBANA Y ESPACIALIDAD PÚBLICA

El espacio público contemporáneo es un territorio en disputa, pero también el lugar donde acordar y resolver los conflictos que se generan por el disfrute y el derecho a la ciudad de todos sus ciudadanos, apostando a una nueva generación de espacios urbanos incluyentes, participativos y colectivos que consideren todas las modalidades de traslado (Fig. 11.3).



Fig. 11.3 Weiss/Manfredi, Parque de Esculturas de *Seattle Art Museum*, Seattle, 2006.

El trabajo estará enfocado en encontrar una forma de interpretar dichas disputas por el espacio público en el caso de estudio y trabajar con ellas a través de alternativas de mediación. Estas alternativas, permitirán entender dónde y cómo hacer acuerdos en determinados sectores con lineamientos operativos que puedan mejorar situaciones problemáticas de movilidad, originadas principalmente por la saturación vehicular que afectan la fragilidad de las modalidades livianas. Los Mediadores Urbanos planteados, profundizan en el diseño de desarrollos graficados, que, a través de escenarios infraestructurales flexibles, logren resolver técnicamente los problemas de movilidad motorizada y simultáneamente construyan una espacialidad pública calificada y de calidad, inclusiva y equilibrada, considerando que el proyecto es parte del método de investigación.

Su característica más importante, es balancear los desequilibrios de los lugares-problema detectados, otorgando un grado de cohesión al espacio urbano resultante a través de la simbiosis entre sus partes, programas e intercambios resultantes entre el espacio público y los modos de traslado coexistentes.

Concebir un sistema lo suficientemente dúctil y abierto, que permita incluir una carta de variantes, posibilita la apropiación por parte de sus usuarios, ya sea desde el punto de vista funcional o desde el punto de vista social. La riqueza está en el sistema y no en los objetos (L. Guglielmotti, 2021). Estas infografías metaproyectuales, parten por establecer condiciones fundantes, que consideran al tiempo, los cambios, la evolución, la adaptabilidad, los crecimientos y las particularidades y necesidades situadas, admitiendo caminos diferentes del diseño de futuros proyectados.

• 12. EXPERIMENTACIONES METAPROYECTUALES

12.1 SIMULACROS DE MEDIACIÓN

Entendemos que la mejor forma de representar la metodología de trabajo elegida es proponer un conjunto de infografías, que tengan como objetivo cuestionar las situaciones identificadas con problemas de movilidad y/o calidad del espacio urbano en el caso de estudio. La resolución de estas distorsiones podrá generar nuevas conexiones o reconexiones de la traza, asegurando un uso más democrático del espacio público por todos los modos de transporte y garantizando que los modos livianos (peatón, bicicleta, de última milla, etc.) no se vean avasallados por los modos motorizados.

Estos Metaproyectos, son alternativas para ilustrar de forma abstracta y conceptual las características más importantes de las nuevas condiciones de movilidad y la espacialidad pública resultante en los lugares-problema definidos en el caso de estudio.

La representación metaproyectual de este conjunto de actuaciones, debe entenderse como la base de lineamientos operativos implementados a partir de su naturaleza propositiva.

Meta, es un prefijo usado en español para indicar “un concepto que es una abstracción sobre otro concepto”, usado para completar o añadir algo acerca de este último (RAE, 2024).

En palabras de Kuri, *“un Metaproyecto acentúa la relación y participación de los componentes múltiples, adaptables, inestables. No pone el acento en el “Objeto” (estereotipos transcritos con autonomía figurativa previa), sino como mecánica que coordina, y pone en juego un sistema de relaciones provenientes de los subsistemas convergentes. Su condición más relevante es la versatilidad alternativa frente a cualquier grado de definición que revele uno cualquiera, o varios de sus aspectos esenciales”* (Kuri, R. 2002).

Un Metaproyecto, es una idea aún en construcción, que se presume libre de las prerrogativas del lenguaje, semejante a un sistema de generación de arquitecturas más que a una pieza urbana definida, admitiendo múltiples interpretaciones de diseño para su desarrollo proyectual posterior, a partir de las condiciones definidas inicialmente.

No son modelos, ni soluciones universales posibles de ser utilizadas en cualquier enclave urbano. Incluso partiendo de concepciones similares. Es el entorno y sus condiciones particulares las que le dan sentido a la intervención metaproyectual.

Lo metaproyectual, el pensamiento complejo y la interdisciplinariedad, son los ejes de una forma de pensar y dar respuestas gráficas de Mediación Urbana, asumiendo un cambio de rol del arquitecto hacia una posición más estratégica, a partir de un soporte apto que se nutra de conocimientos y saberes más allá de los propios de la disciplina arquitectónica.

12.2 PARENTESCOS Y EMPATÍA

Experimentando con la idea del juego como medio para involucrar a los ciudadanos, Haus Rucker Co, elaboró intervenciones en las que los individuos se convirtieran en “participantes” y pudieran influir en sus propios entornos, convirtiéndose en algo más que espectadores pasivos.

Big Piano (Fig. 12.1) es un proyecto no realizado, diseñado en 1972 para la *Documenta 5* en Kassel, como un “instrumento musical urbano” (Haus Rucker Co, 1972).

En la perspectiva que presentan se indica (en inglés):

- Estructura de tubos de acero.
- 60 escalones. Esta escalera produce sonidos “cromáticos” cuando te subes (agrega infraestructura de movilidad).
- Nube artificial (agrega coronamiento gaseoso).

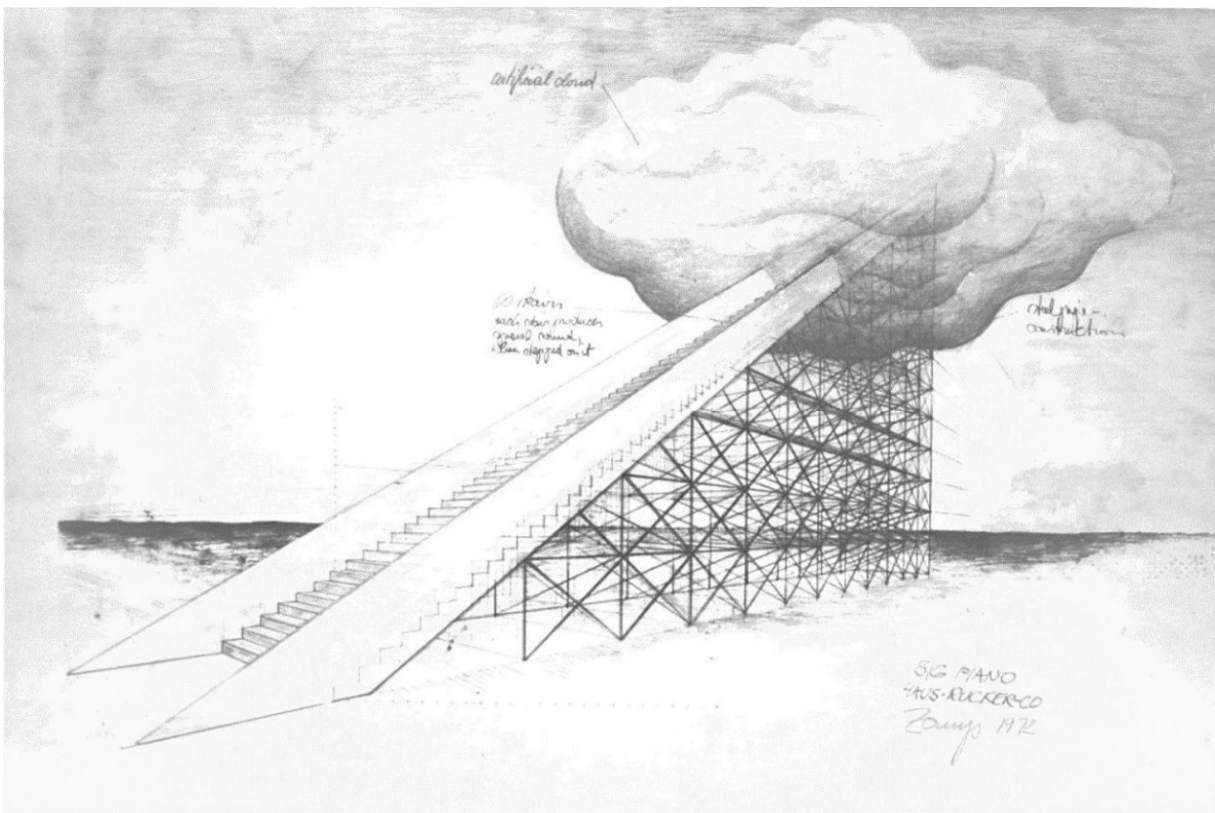


Fig. 12.1. *Big Piano*, Haus Rucker Co, *Documenta 5*, Kassel (1972).

Exactamente 30 años después, el estudio Diller Scofidio + Renfro, inauguran el Pabellón *The Blur* (Fig. 12.2), en el lago Neuchâtel, para la Expo Suiza 2002.

Esta construcción está definida por:

- Una estructura de soporte metálica.
- Una infraestructura de movilidad, formada por 2 puentes de acceso.
- Un “espacio gaseoso” y artificial de remate, proponiendo prácticas lúdicas y experiencias inmersivas que involucran activamente al usuario como participante y no como espectador.



Figura 12.2. Diller Scofidio + Renfro, Pabellón *The Blur*, Yverdon-les-Bains, Suiza, 2002.

En definitiva, se proyectaron dos Infraestructuras con bases conceptuales y técnico/constructivas muy similares para su desarrollo, que finalizaron en propuestas completamente diferentes y responsivas con el sitio específico.

Esta comparación no solamente quiere referir a lo situado como aspecto fundamental de una propuesta metaproyectual, ya que si se tratara de una misma localización, también queda abierta la posibilidad de resolver un diseño de forma completamente diferente con los mismos lineamientos metaproyectuales y tipos de componentes técnico/constructivos.

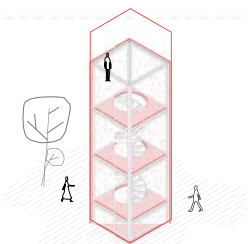
12.3 COMPONENTES

Los Metaproyectos que se desarrollarán en las páginas siguientes, fueron confeccionados con un catálogo de componentes constructivos, estos, graficados esquemáticamente para lograr la mayor síntesis de representación posible, evitando asociaciones con lenguajes o estilos.

El módulo base es un cubo que se entiende adecuado en un rango que va desde 3m a 4m de lado, para expresar con un mismo metalenguaje las características de diseño de los Metaproyectos definidos en el recorrido de la Rambla montevideana.

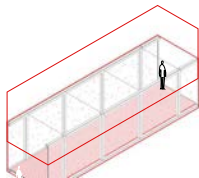
COMPONENTES

A



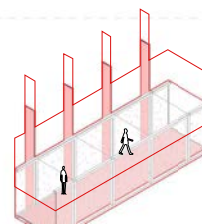
ESTRUCTURA VERTICAL
MIRADOR

B



ESTRUCTURA PEATONAL
SOBREELEVADA

C



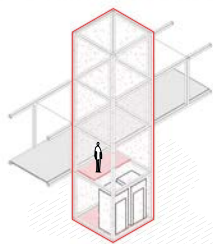
ESTRUCTURA PEATONAL SOBREELEVADA
SOMBRA

D



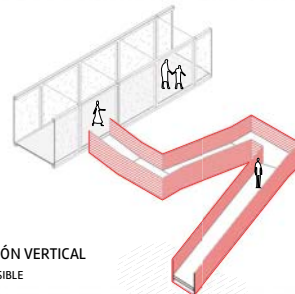
CIRCULACIÓN VERTICAL
ESCALERA LINEAL

E



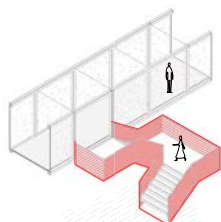
CIRCULACIÓN VERTICAL
ASCENSOR ACCESIBLE

F



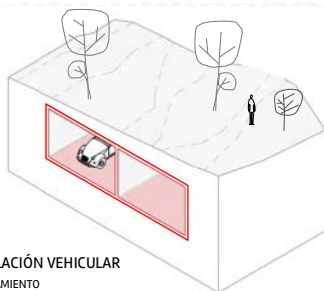
CIRCULACIÓN VERTICAL
RAMPA ACCESIBLE

G



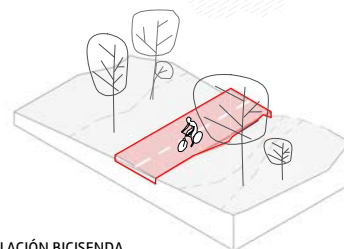
CIRCULACIÓN VERTICAL
ESCALERA DOBLE RAMA

H



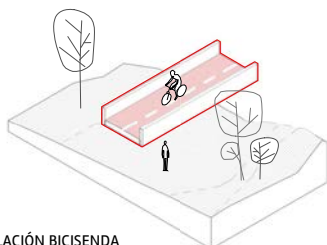
CIRCULACIÓN VEHICULAR
SOTERRAMIENTO

I



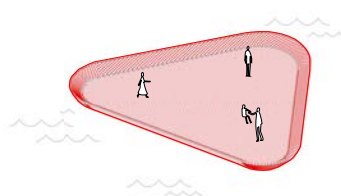
CIRCULACIÓN BICISENDA
NIVEL PEATÓN

J



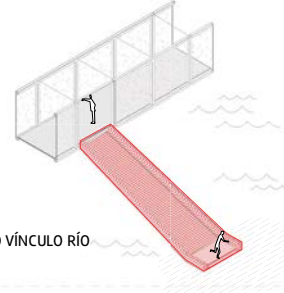
CIRCULACIÓN BICISENDA
ELEVADA

K



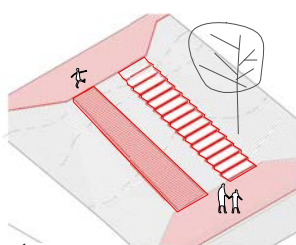
PLATAFORMA OCIO
ACUÁTICA

L



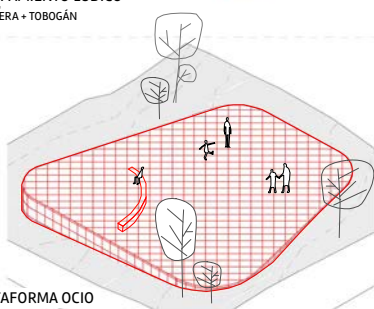
EQUIPAMIENTO VÍNCULO RÍO
RECREACIÓN

M



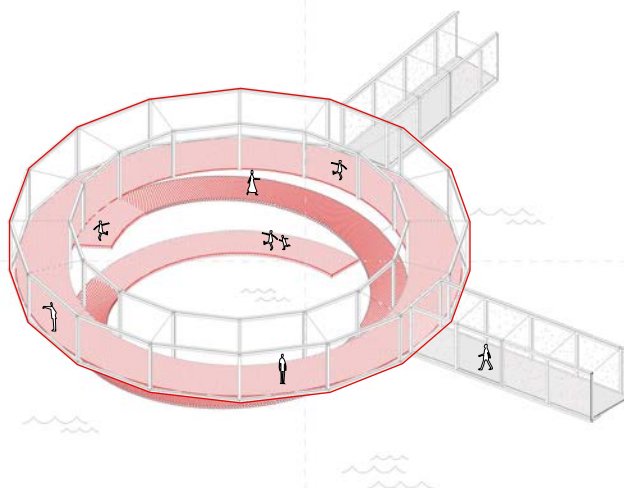
EQUIPAMIENTO LÚDICO
ESCALERA + TOBOGÁN

O



PLATAFORMA OCIO
RECREACIÓN Y ESTAR

N



PLATAFORMA CENTRAL OCIO
ACUÁTICA

LA RAMBLA DE MONTEVIDEO COMO LABORATORIO DE EXPERIMENTACIÓN METAPROYECTUAL

UN ACERCAMIENTO EN CAPAS SUPERPUESTAS



UNA SELECCIÓN PREMEDITADA

ORGANIZACIÓN Y CONTENIDO

La delimitación del tramo para el desarrollo de las formulaciones metaproyectuales, está acotado al tramo que entendemos con mayores problemáticas de movilidad y convivencia ciudadana en la Rambla de Montevideo.

Estos diez Metaproyectos desarrollados, lejos están de ser un muestrario al azar, si no que su condición de lugar-problema en la totalidad del trazado vial, corresponde con las complejidades y problemáticas relevadas a través de trabajo de campo, documentación relevante e información de los sistemas de información geográfica.

No solamente se trata de poner en evidencia la saturación vehicular o los conflictos que derivan y afectan principalmente a los modos livianos de traslado, sino que también son representaciones de las carencias de equipamiento, de espacios abandonados y sin un uso adecuado, de infraestructuras inconvenientes ubicadas en espacios privilegiados y la sobresemaforización de varios de los tramos relevados.

Láminas analíticas

Previamente a la representación de cada metaproyecto, la información detallada anteriormente, se vuelca en fichas particulares con una estructura pertinente:

- **Entorno y circulación**

Los metaproyectos son intervenciones situadas, por lo que la situación inicial referida a estos ítems, son un insumo relevante

- **Diagnóstico**

El diagnóstico de situación se describe en un texto que comenta los conflictos más relevantes, aunque no es exhaustivo. Este se complementa con viñetas de representación básicas.

Láminas propositivas

- **Lineamientos metaproyectuales**

Los lineamientos metaproyectuales son la descripción de las acciones a implementar y por los cuales se registrá su correlato gráfico posible.

- **Operaciones**

Los desarrollos de las operaciones de proyecto se deben entender como la materialización de los lineamientos metaproyectuales, complementando el texto sintético con diagramas que grafican el antes y el después de las acciones sobre el lugar.

Las cuatro dimensiones de propuesta, responden a las más relevantes en la construcción de la espacialidad pública: Circulación, Infraestructuras, Espacio público y Equipamiento.

LAS ENTREVISTAS COMO INSUMO METAPROYECTUAL

Las entrevistas realizadas, aportan desde el perfil académico de los invitados, sus opiniones sobre el caso de estudio.

Las mismas se intercalan entre los metaproyectos, tomando sus aportes como insumos utilitarios para la definición de los mismos.

La elección de los entrevistados es muy acotada, y fue pensada en función de las características de los tramos de la Rambla seleccionados, en donde entendemos que sus pareceres superponen, aportan o complementan el trabajo con sus saberes y especialidades particulares.

La Dra. Laura Alemán nos comparte reflexiones relacionadas al carácter Patrimonial de la Rambla. El aporte que entendemos fundamental de sus comentarios se refiere al futuro, a las intervenciones en la Rambla y a la pertinencia de los proyectos.

“A mí me parece que algo sea Patrimonial, no implica que tenga que quedar congelado, porque la propia noción de Patrimonio también es dinámica. La noción de Patrimonio no es la misma que hace 20 años, ni la que era hace 100 años, va cambiando”.

“Pero los bienes Patrimoniales como la arquitectura, el espacio, la ciudad, el proyecto urbano tienen una dimensión funcional muy importante. Van cambiando. Tienen que ir cambiando con el tiempo, porque la sociedad cambia y va pidiendo otras cosas.”

“Los bienes culturales, que son Patrimoniales y que tienen una carga funcional, como es el caso de la arquitectura, como es el caso de la ciudad, o de algunos tramos de ciudad, tienen que encontrar ese equilibrio de mantener su valor en el cambio. Hay una buena palabra que utilizo y es Pertinencia. Este era un proyecto objetual impertinente (sobre el Dique Mauá). No era pertinente en ese lugar, con esa escala. No tenía pertinencia proyectual.”

Con el Ing. Agrónomo Mauricio Bonifacino comprendimos que la incorporación de especies vegetales, construcción de parques o jardines costeros, requiere otra especificidad disciplinar fundamental para tomar decisiones de proyecto.

“Las palmeras tienen un tronco que es sumamente flexible, increíblemente flexible, y por eso sobrevive el embate del viento sin problema. Otros árboles carecen de esta característica, por eso no terminan creciendo en altura y se convierten en “árboles bandera” en lugares de mucho viento. Existe una cantidad de especies que se pueden usar en la Rambla, en particular hay muchas gramíneas criollas de porte mediano que requieren bajo mantenimiento y cuando se plantan en masa, generan esa sensación de pastizal sin que haya una necesidad de una *manicure* constante.”

En cuanto al Paisaje, la Mag. Arq. Norma Piazza comenta un trabajo previo fundamental y pionero en Ordenamiento Paisajístico, cuyos resultados y definiciones son una herramienta germinal en sistemas urbanos complejos.

“El Paisaje es uno de los temas más complejos. Yo no entiendo el paisaje desde una mirada puramente ecológica o una mirada puramente Patrimonial. A mí me parece que el Paisaje, de alguna manera, es un todo que conforma un espacio con características que tienen su identidad propia, signada por los modos de vida de la población. O sea, el Paisaje no es una sumatoria de componentes físicos que le dan un aspecto concreto a un lugar.”

“El Proyecto de Investigación y Relacionamiento con el Medio (2006), “Pautas para el Ordenamiento Paisajístico de la Rambla de Montevideo”, tuvo como resultado lo que denominamos Unidades de Paisaje, a través del estudio, del análisis y de la articulación de subsistemas en conjunto.

“Las Unidades de Paisaje fueron definidas por su carácter, entendiendo el carácter como aquello que les da singularidad, que las hace diferentes de las otras. En definitiva, son el producto de una percepción que articula todos los subsistemas que la componen, haciendo una valoración desde la percepción, lo que es una valoración muy disciplinar”. Si lo actualizáramos hoy día, tomaría también como insumo, cómo incide el tema de la movilidad, porque marca mucho y falta profundizar interdisciplinariamente toda esta complejidad.”

Es claro que estas aristas disciplinares superpuestas, no agotan el universo de contribuciones posibles, y eso es precisamente lo más interesante.



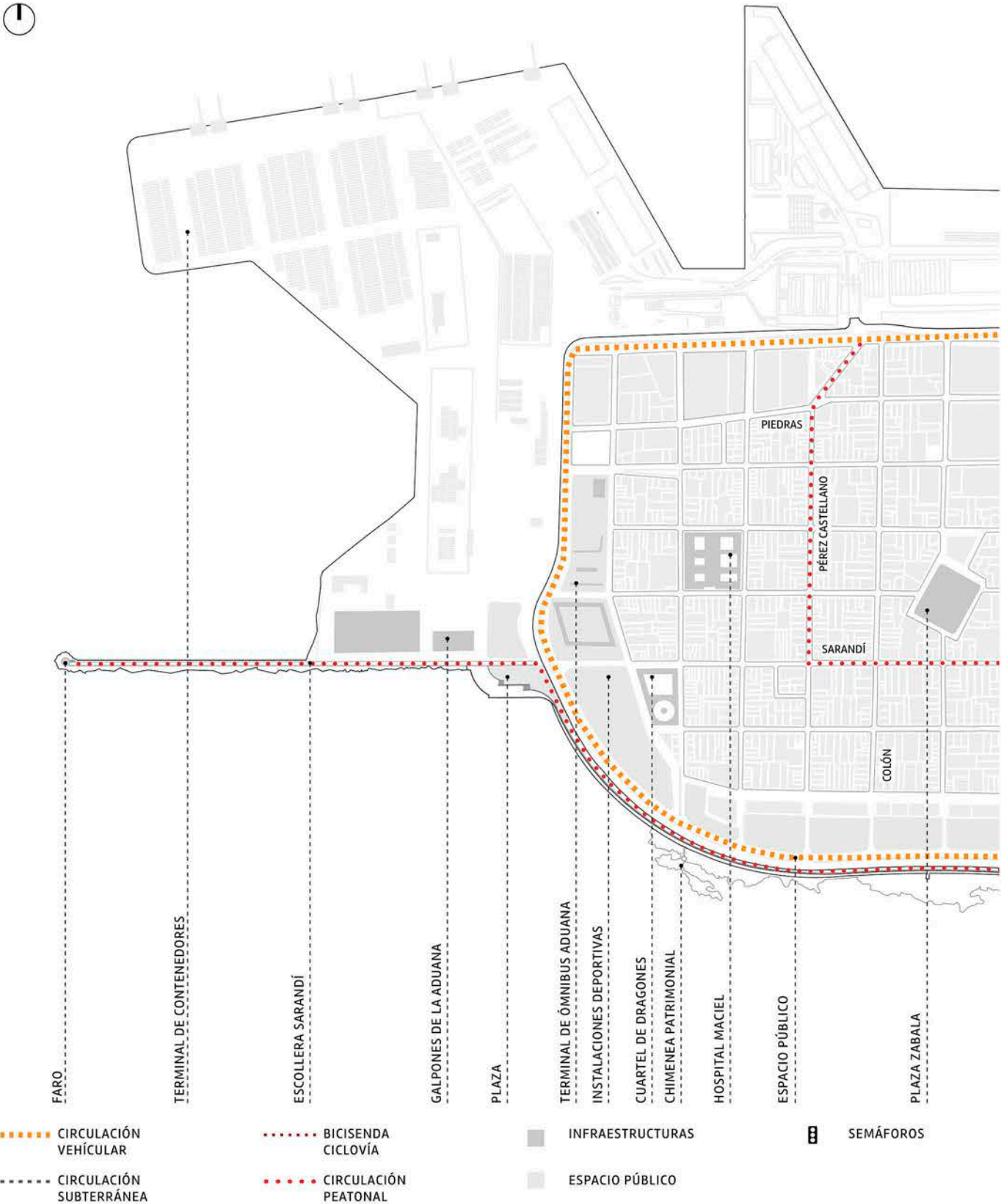
METAPROYECTOS



ESCOLLERA SARANDÍ

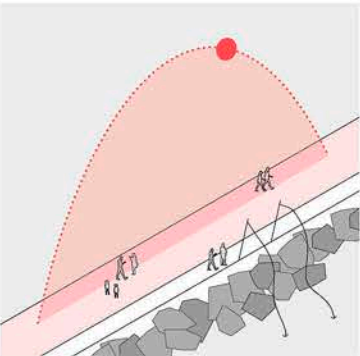
ENTORNO Y CIRCULACIÓN

La escollera Sarandí marca un punto de inflexión entre la trama urbana del frente costero y las instalaciones del Puerto de Montevideo. El tramo de la Rambla adyacente a la escollera Sarandí no tiene grandes problemas de congestionamiento vehicular, salvo en esporádicas ocasiones, que generalmente ocurren sobre la Rambla portuaria y afectan levemente este tramo. Solo existe semaforización en el cruce mismo de la Rambla con la Escollera Sarandí, situación que resuelve el cruce, pero dejando vastas áreas verdes con diferentes usos e intensidades con dificultades para el cruce peatonal por otro sector de la Rambla. Siendo una infraestructura urbana notable, vinculada directamente a la peatonal Sarandí, carece de protección climática para visitantes, turistas y/o usuarios locales que utilizan esta infraestructura como lugar de pesca artesanal o de ocio y recreación. Es deseable que la propia escollera incorpore equipamientos discretos, que colaboren con los comentarios antedichos, pensados en la mejora de la experiencia del usuario. La Plazoleta que se encuentra sobre la Rambla, tiene una geometría tal que altera la perspectiva visual lineal, percibiéndose como un obstáculo que necesita reconsiderar su configuración formal y altimétrica.

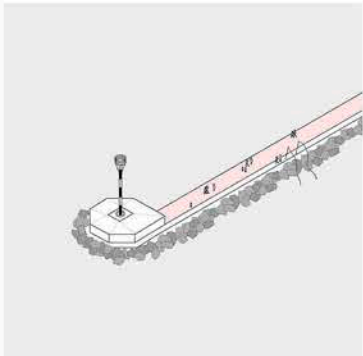


DIAGNÓSTICO

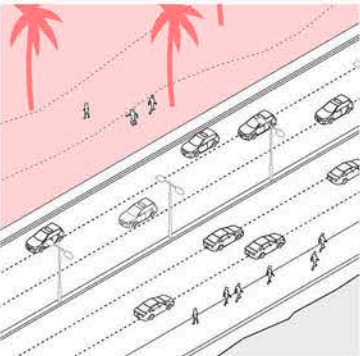
Las situaciones-problema que se detectan son básicamente oportunidades relacionadas a la condición de paseo relevante, tanto para locales como para turistas, y sus posibilidades de vinculación con el proyecto Late Ciudad Vieja, que está llevando adelante la Intendencia de Montevideo. Esta propuesta orientada a la Ciudad Caminable, es fundamental para un Centro Histórico tan accesible y compacto como lo es la Ciudad Vieja, que en algunos sectores tiene siete cuadras de ancho. En las zonas aledañas a la Escollera, existen diversos tipos de espacios verdes. Algunos están equipados precariamente, aunque tienen una fuerte intensidad en su uso y otros son simplemente franjas sin vegetación o atractivo alguno. Estos espacios verdes son áreas de oportunidad para generar nuevos equipamientos y zonas verdes o mejorar los equipamientos ya existentes. Los mismos serían un complemento ideal como preámbulo al paseo lineal por la Escollera.



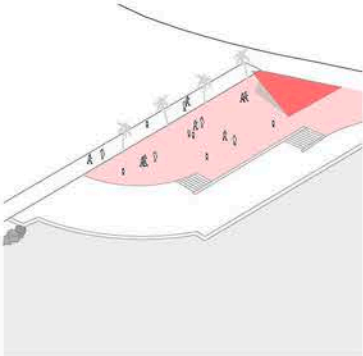
1. CARENCIA DE PROTECCIONES CLIMÁTICAS



2. FALTA DE EQUIPAMIENTO PARA LAS ACTIVIDADES DE LA ESCOLLERA



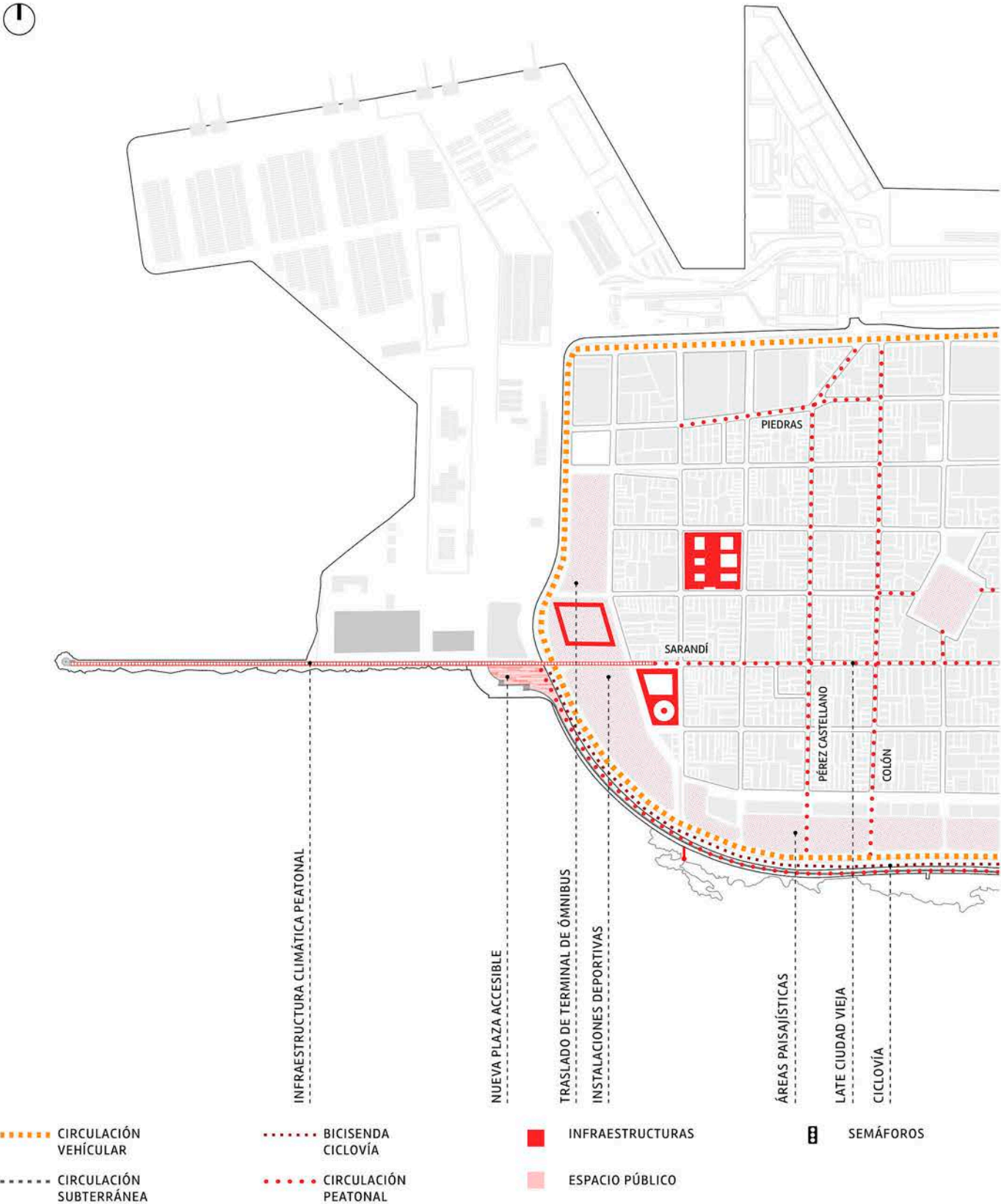
3. ESPACIOS VERDES DESAPROVECHADOS Y CON POTENCIAL



4. PLAZA SECA FORMALMENTE CUESTIONABLE

LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

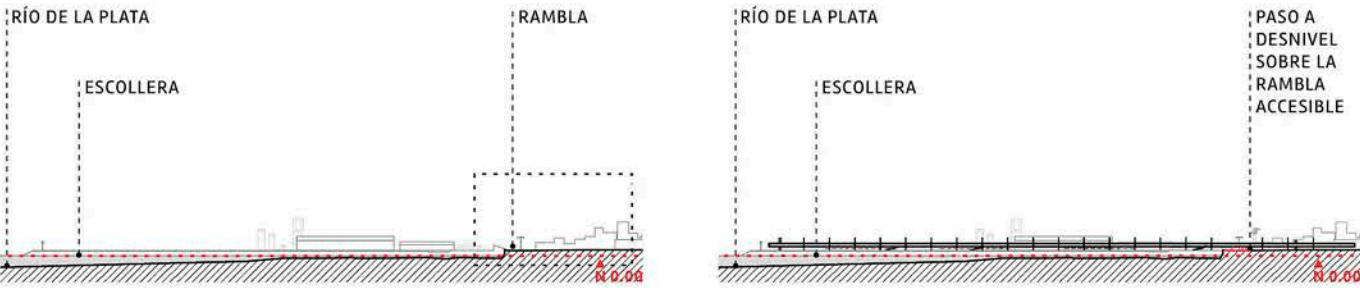
Los lineamientos metaproyectuales propuestos apuntan a definir en primer lugar una conexión física elevada sobre la Escollera Sarandí, con la capacidad para responder a las situaciones diagnosticadas. Esta infraestructura se superpone a la escollera con la intención de generar un paseo equipado, de ocio y descanso, vincularse con el faro en el remate del trayecto y generar una conexión física con la trama consolidada del Casco Histórico, a través de la continuación con la Peatonal Sarandí. Esta oportunidad, relacionada a su condición de paseo turístico relevante, abre posibilidades de vinculación con el proyecto Late Ciudad Vieja, una propuesta de ciudad caminable y peatonal que está llevando adelante la Intendencia de Montevideo con buen criterio, intentando que la circulación motorizada pública sea perimetral y no ingrese a la zona histórica.



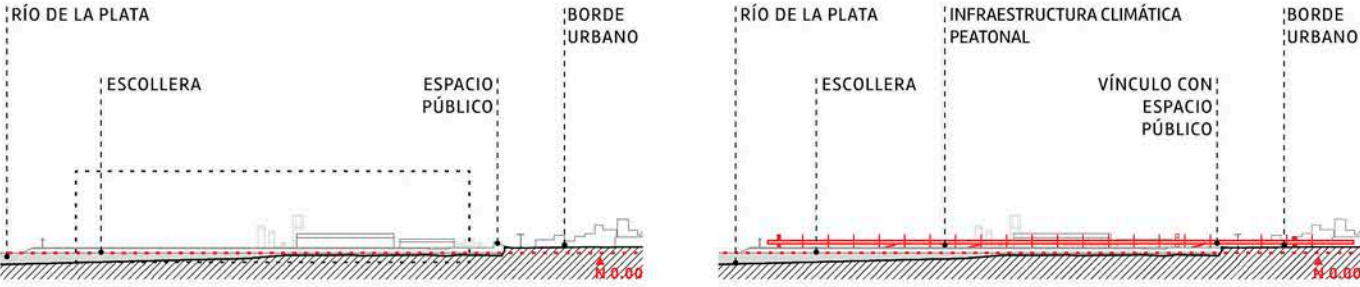
OPERACIONES

La nueva infraestructura proporcionará además protección climática de dos formas: una por su propia naturaleza horizontal pero también incorporando elementos de protección que contengan la radiación solar del Oeste en la temporada estival. Finalmente, generar un borde verde continuo que incorpore actividades, equipamiento y vegetación en las zonas carentes e intensificando y mejorando los espacios donde actualmente se existen actividades, sobre todo deportivas, de gran intensidad. Esta zona verde se interpreta como un Buffer paisajístico entre la trama urbana del Casco Histórico y la zona portuaria, pero actúa como vínculo entre algunas zonas del frente costero alejadas con la Rambla.

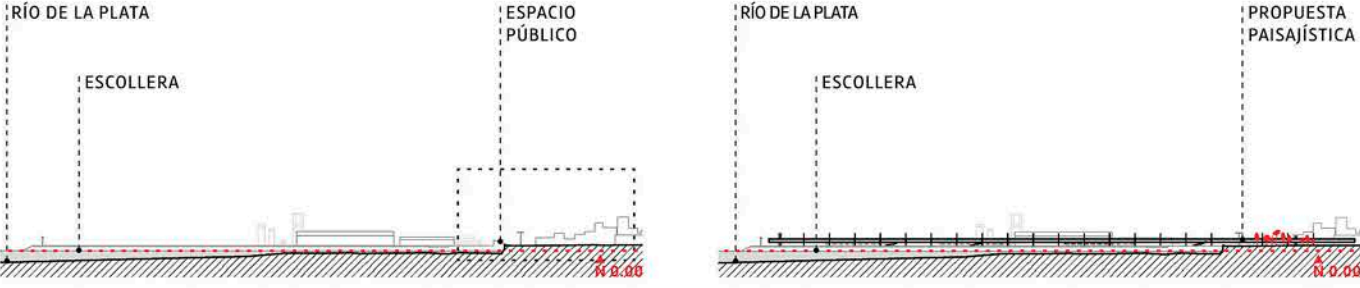
CIRCULACIÓN



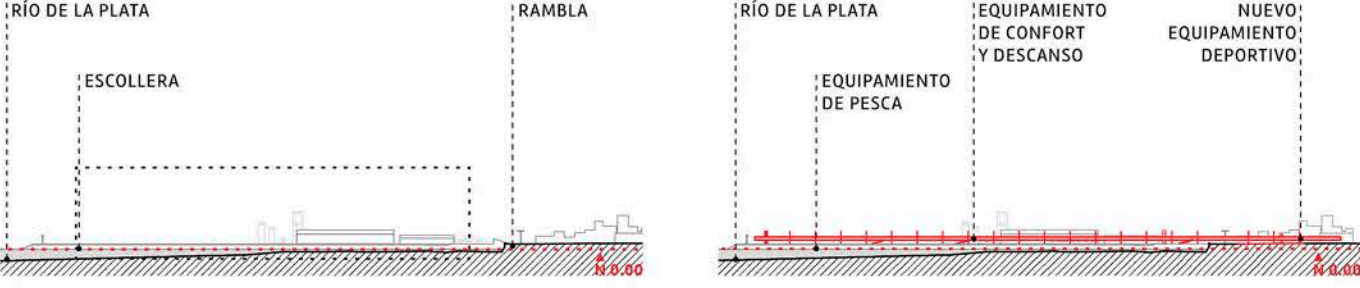
INFRAESTRUCTURAS

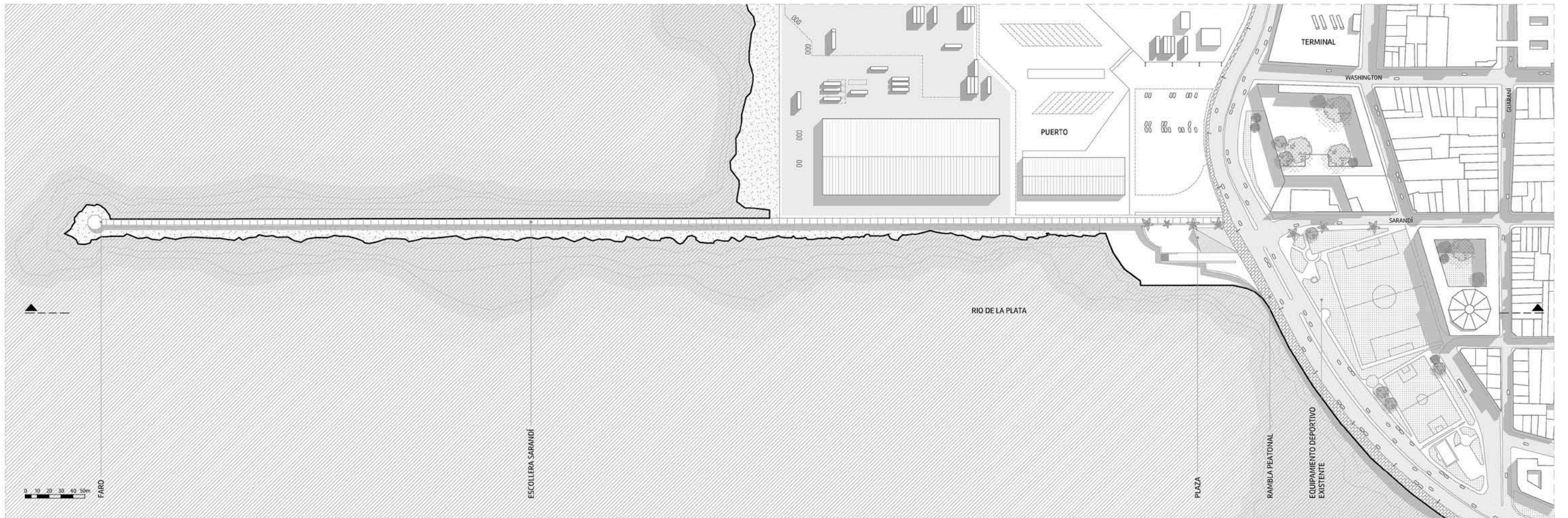
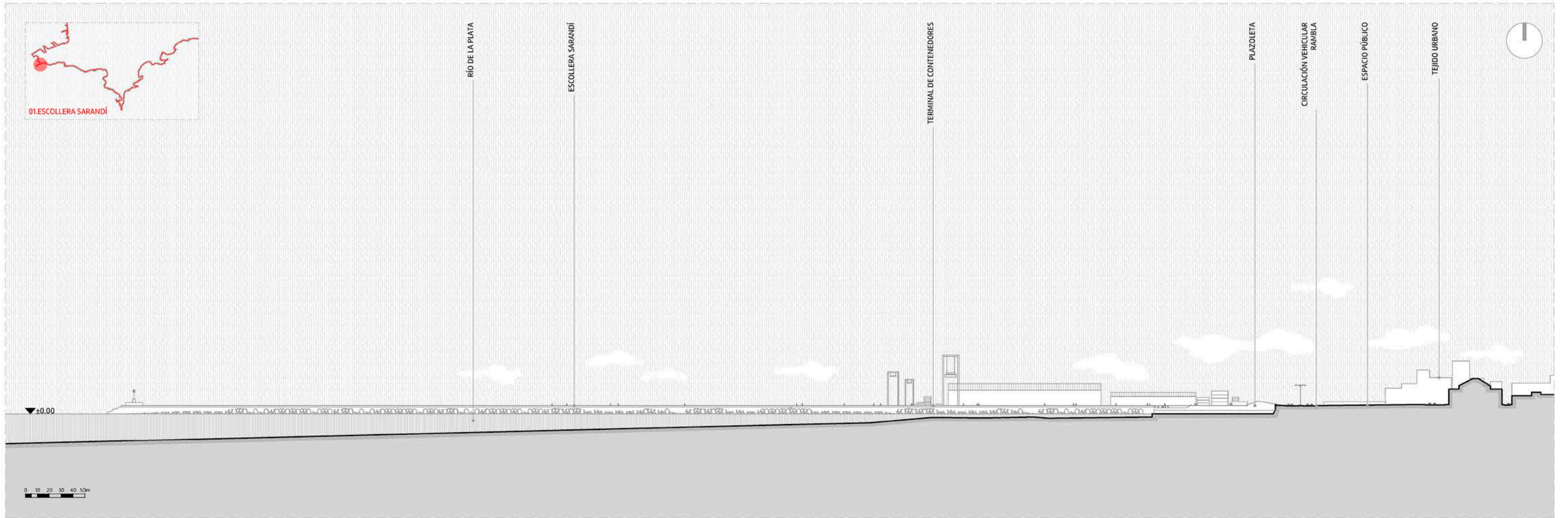


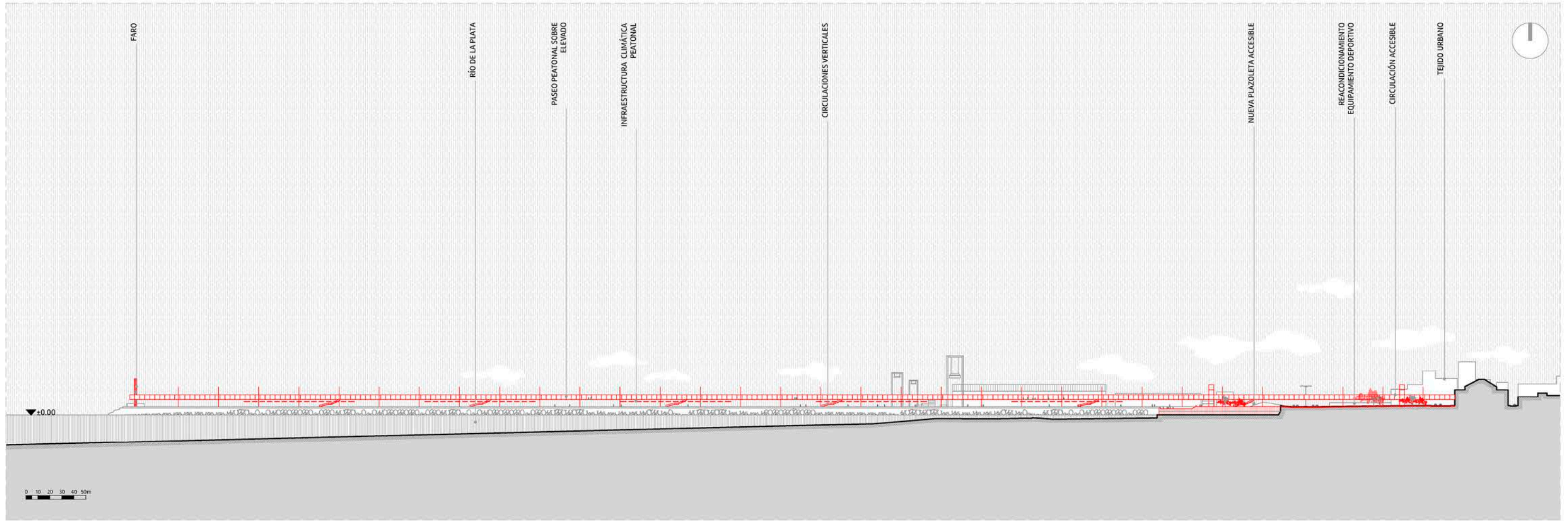
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO









DIQUE MAUÁ

ENTORNO Y CIRCULACIÓN

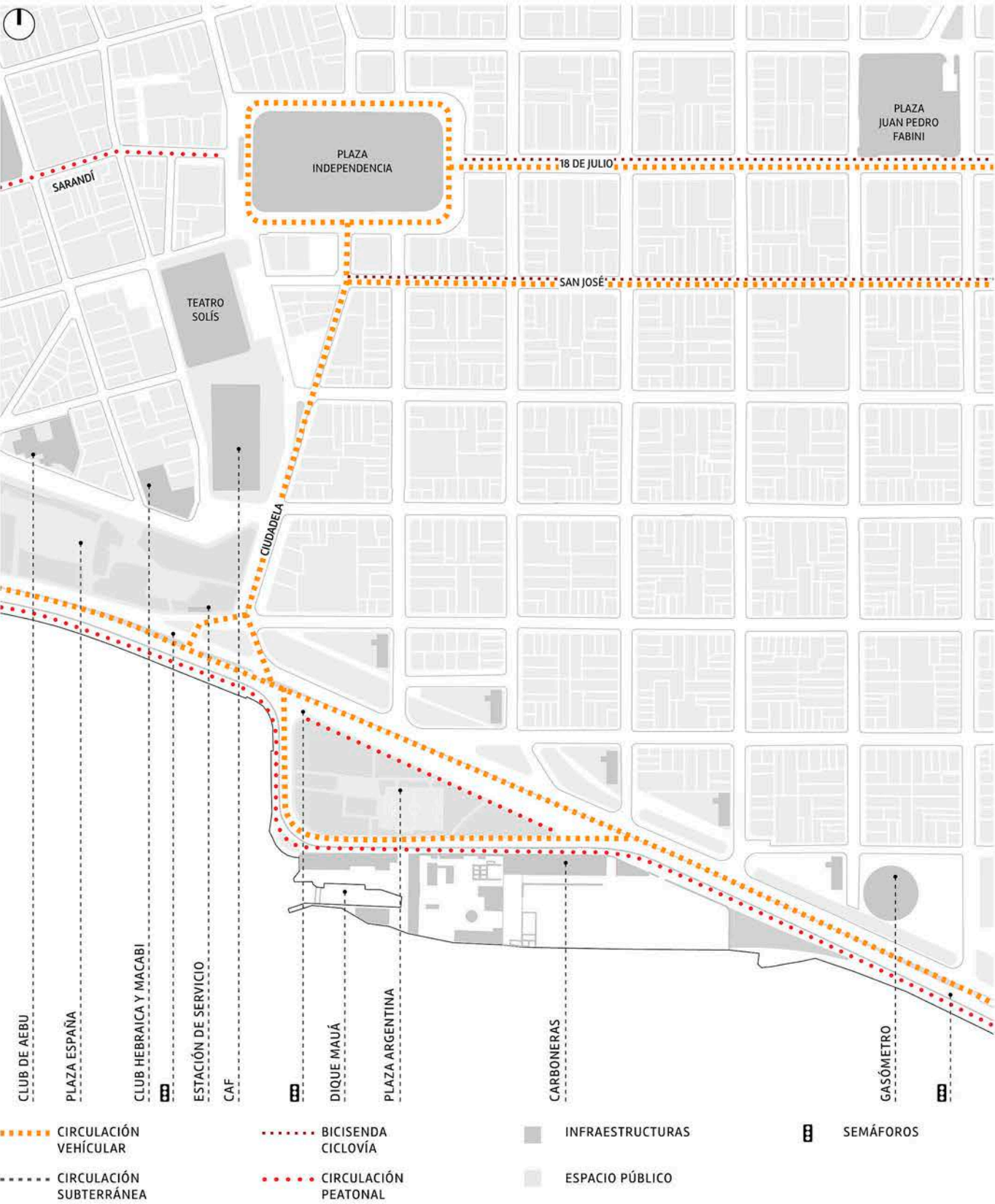
Este tramo de la Rambla está vinculado con el comienzo de la trama urbana de la Ciudad Vieja, generándose algunos episodios de congestión en horas pico, sobre todo en la salida laboral de la tarde. La situación-problema más evidente es, sin embargo, la utilización de este tramo costero y los tramos contiguos, como zona de estacionamiento, quedando aparcados en vía pública durante toda la jornada laboral, incluyendo las vías que rodean de la Plaza Argentina.

Esta Plaza tiene algunos equipamientos deportivos, de ocio y descanso, siendo una excelente oportunidad para dotarlo de mayores posibilidades de uso e incorporar vegetación.

Adyacente a la plaza se encuentran la antigua Compañía del Gas y sus instalaciones con un alto grado de deterioro, tanto el edificio principal como las antiguas Carboneras, y el Dique Mauá, una infraestructura naval en desuso.

Las instalaciones de la Compañía del Gas, que incluyen también a la estructura del viejo Gasómetro en la acera opuesta, está declarado Monumento histórico desde 1975.

En el área cercana se ubica la Plaza España, un espacio verde que resulta interesante de pensar como parte de una intervención sistémica más amplia.



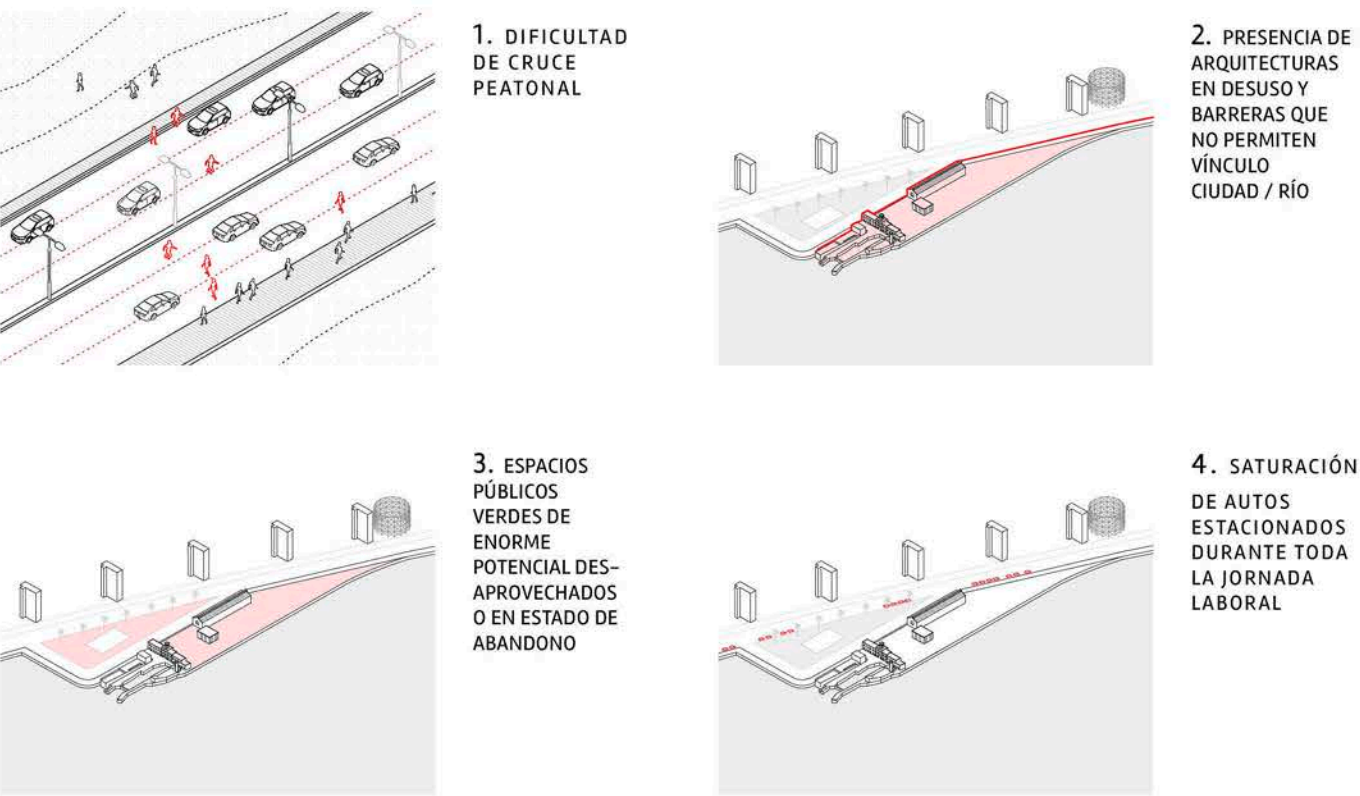
DIAGNÓSTICO

El desafío que propone el enclave se desliza directamente de sus condiciones patrimoniales y la particularidad de contar con un gran espacio verde vinculado con el río. Actualmente existe un muro perimetral en el predio de la ex Compañía del Gas que genera una barrera adicional al vínculo ciudad-río que, aunque de naturaleza “provisoria” para evitar el ingreso al lugar, acentúa la desvinculación.

La potencialidad de convertir este lugar-problema en un espacio público, no solamente es atractiva, sino más bien necesaria, dada la carencia de espacios verdes que índole recreativo que experimenta esta zona de la Rambla.

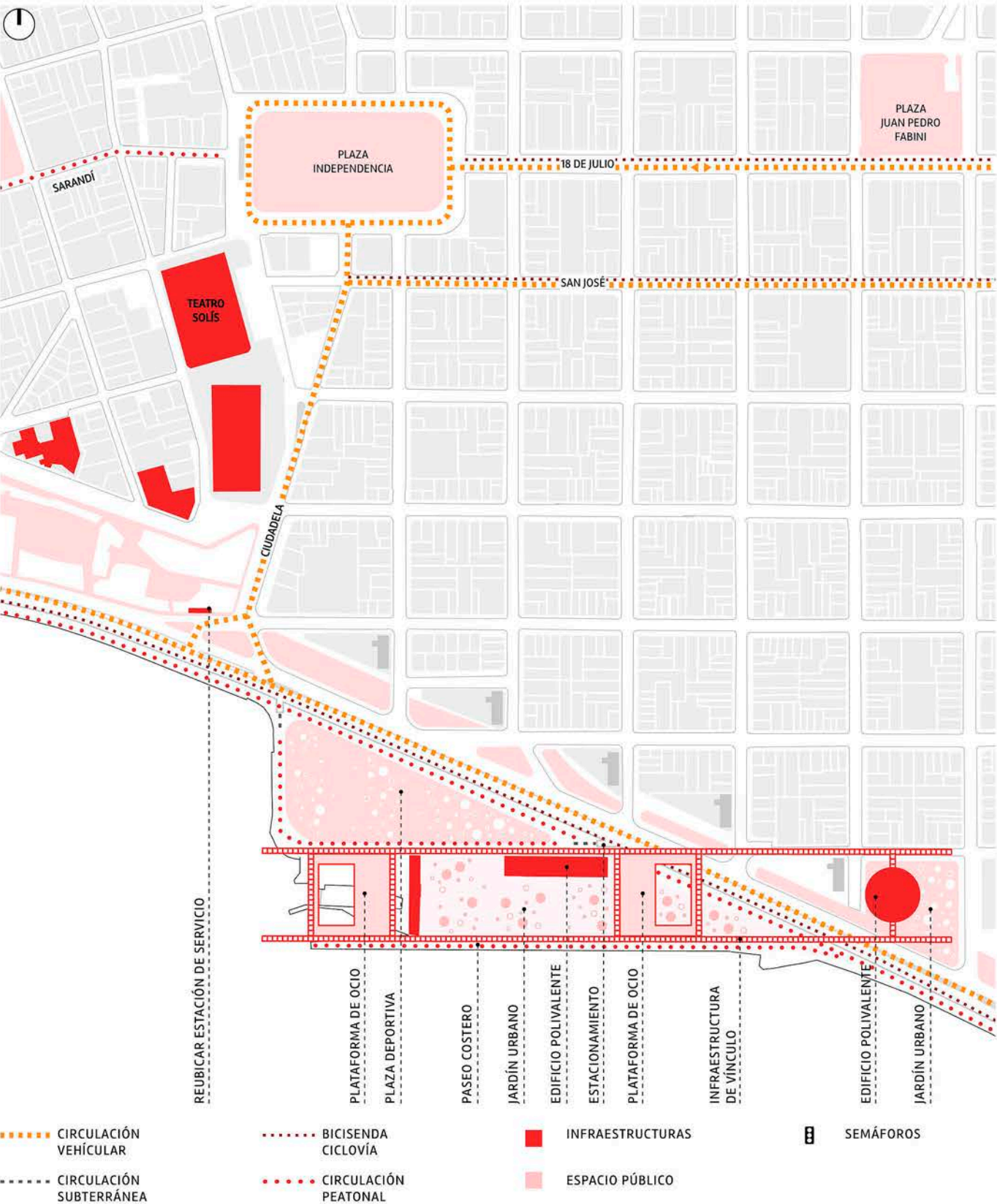
La recuperación de los edificios patrimoniales en contenedores de actividades públicas, sumado a la vinculación con el Dique Mauá, coincide perfectamente con las consideraciones del denominado Patrimonio Industrial, que poco ha quedado del mismo.

Se debería modificar la manera en que disponen de la calzada los automóviles particulares, tomando también en cuenta la dificultad que hay hoy de cruzar la Rambla de forma segura hacia el lugar.



LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

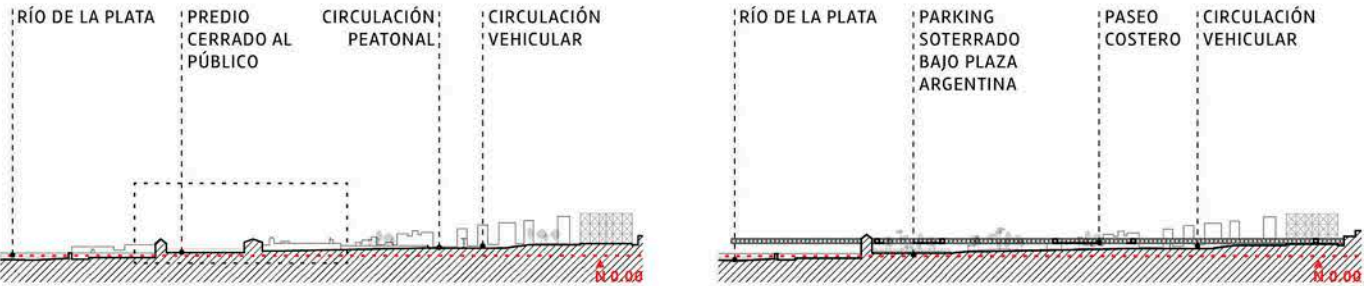
Para este lugar emblemático de la Rambla costera, se han hecho una importante cantidad de propuestas y concursos, el último a finales de 2019, promovido por la Intendencia de Montevideo luego que cayera la idea de ubicar una terminal marítima y de cruceros, espacios comerciales y un hotel, gracias a la presión de múltiples actores de la sociedad en su conjunto. Propuso la exploración de imaginarios de futuros urbanos posibles mediante el desarrollo de propuestas innovadoras que debieron atender al desafío de operar sobre un espacio de alta relevancia a distintas escalas del territorio y sujeto a expectativas de múltiples actores de la sociedad. Los proyectos presentados abordaron la incorporación de nuevos usos, poner en valor la dimensión patrimonial de las preexistencias e integrar el complejo al sistema de espacios públicos costeros y su paisaje.



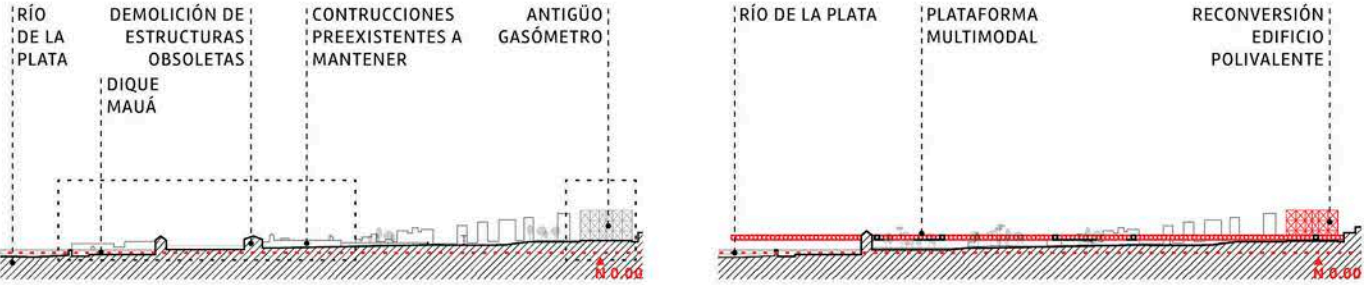
OPERACIONES

Las situaciones-problema que se detectan son básicamente oportunidades relacionadas a la condición de paseo relevante, tanto para locales como para turistas, y sus posibilidades de vinculación con el proyecto Late Ciudad Vieja, que está llevando adelante la Intendencia de Montevideo. Esta propuesta orientada a la Ciudad Caminable, es fundamental para un Centro Histórico tan accesible y compacto como lo es la Ciudad Vieja, que en algunos sectores tiene siete cuadras de ancho. En las zonas aledañas a la Escollera, existen diversos tipos de espacios verdes. Algunos están equipados precariamente, aunque tienen una fuerte intensidad en su uso y otros son simplemente franjas sin vegetación o atractivo alguno. Estos espacios verdes son áreas de oportunidad para generar nuevos equipamientos y zonas verdes o mejorar los equipamientos ya existentes. Los mismos serían un complemento ideal como preámbulo al paseo lineal por la Escollera.

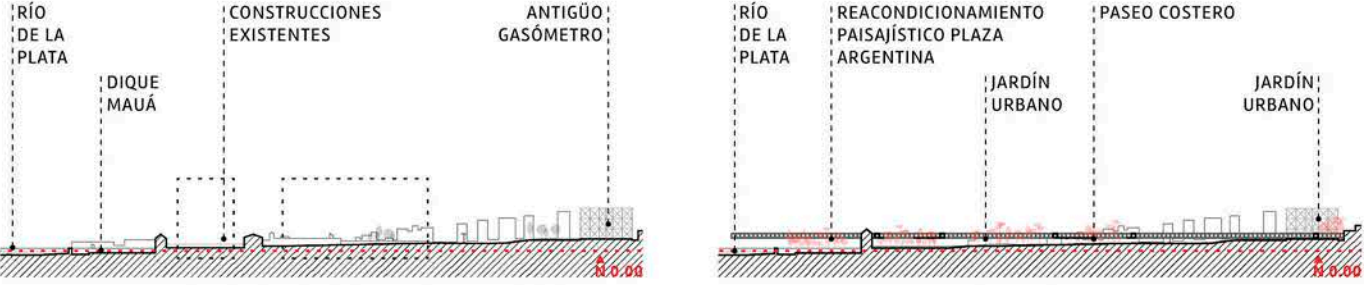
CIRCULACIÓN



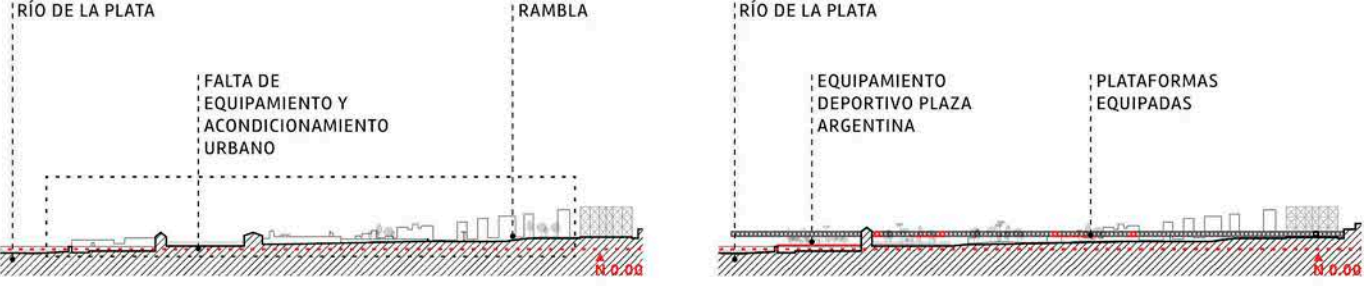
INFRAESTRUCTURAS

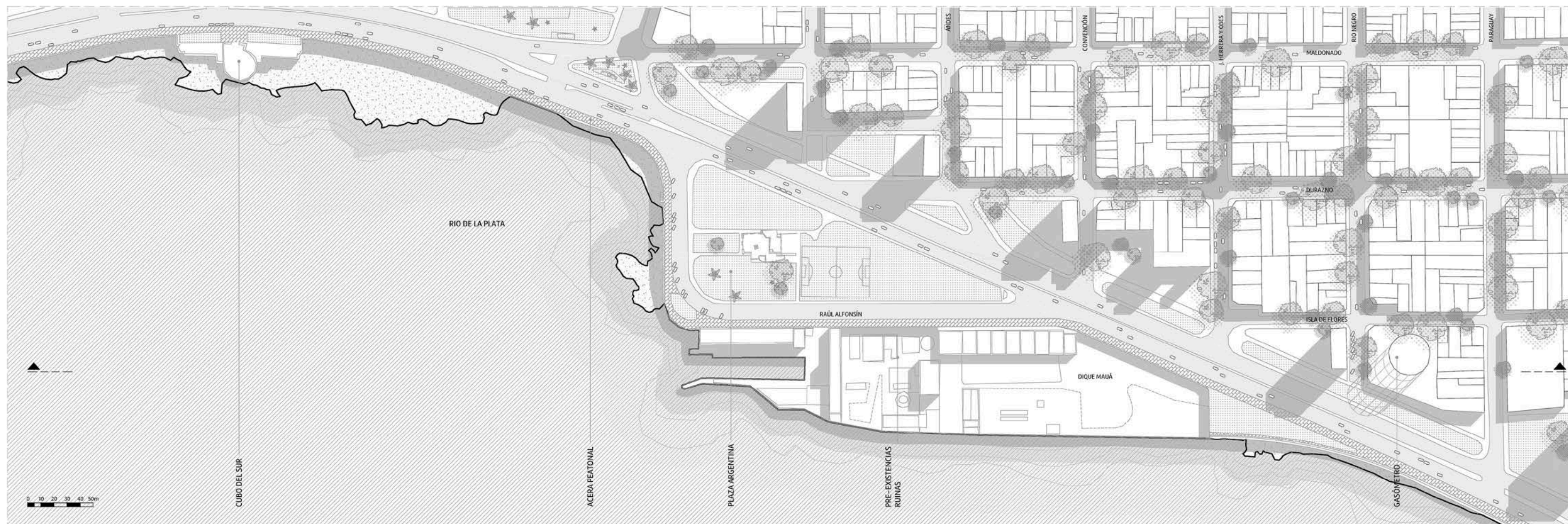
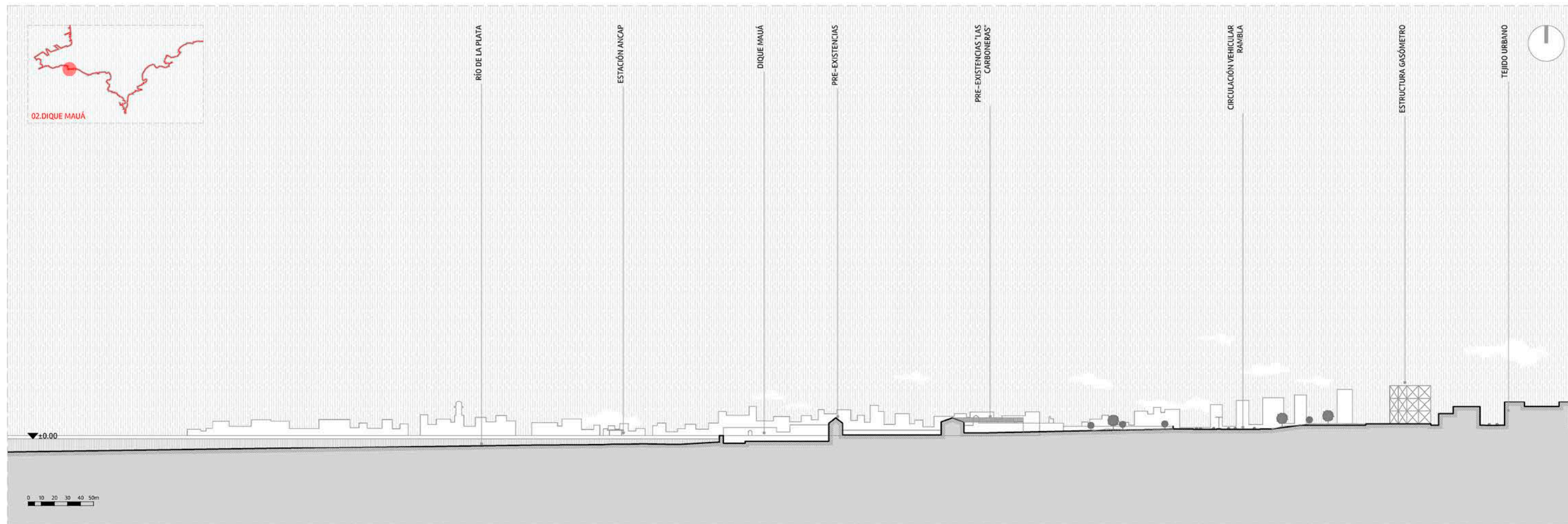


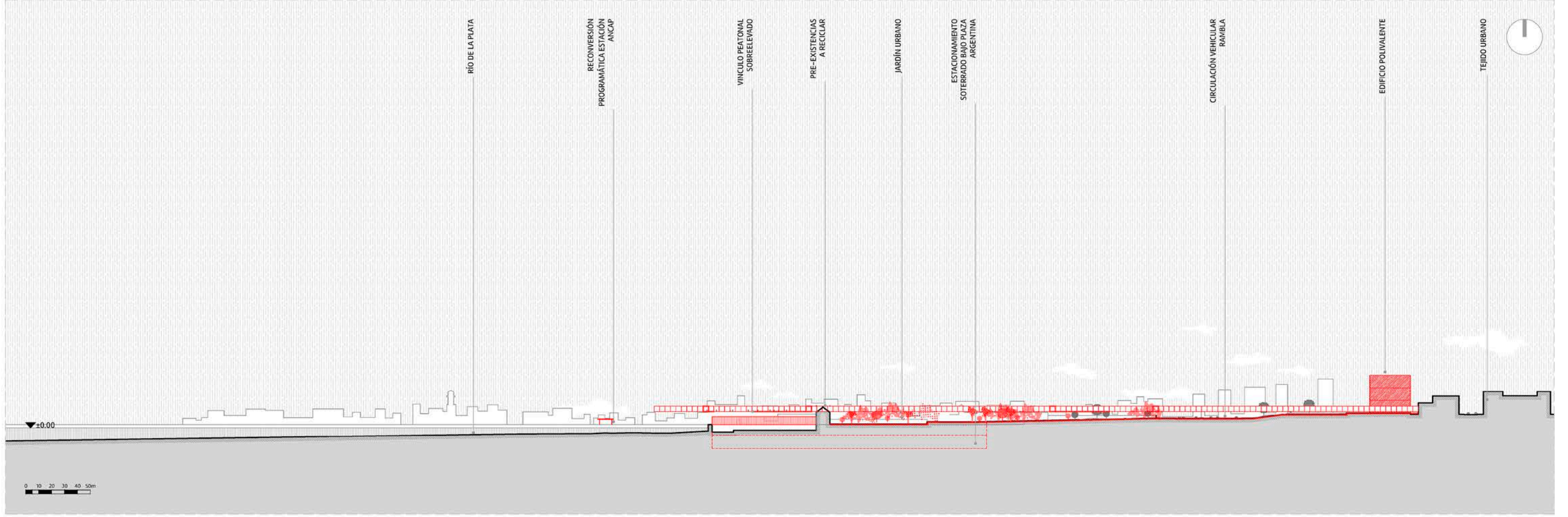
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO









PALERMO

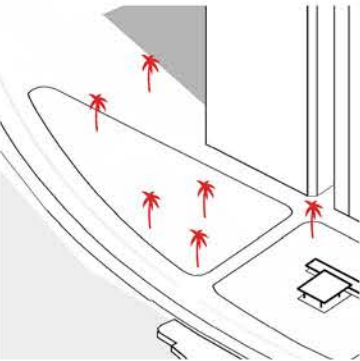
ENTORNO Y CIRCULACIÓN

Herederio de la ideología batllista de principios del siglo XX, este sector se pensó como otro de los parques urbanos que estarían vinculados con la Rambla y el frente costero. Simétrico a la plataforma sobre el río, solo resiste la única intervención original, hoy denominada Plaza German Villar. Esta lengüeta arbolada por un perímetro de Palmeras, es parte de una serie de Plazas desconectadas (Plaza Pablo Duarte, Plaza Alemania, Plaza Bolívar, Plaza Atenas, etc.), canchas de baby futbol y pequeños espacios residuales. Esta gran superficie verde que se continúa en ambos sentidos con otros espacios públicos, tiene un uso bajo y carece de equipamiento urbano y servicios, salvo la inconveniente estación de carga de combustible. Su situación actual, no logra vincular el frente costero con la Rambla. Se podría decir que en los hechos lo aleja, si consideramos que la geografía del entorno tiene un desnivel importante entre las edificaciones de la trama urbana sobre la calle La Cumparsita y la Rambla. La congestión motorizada es moderada en determinadas horas, cuando la circulación vehicular hace un giro a la derecha por la calle Ejido hacia el centro o gira hacia el este proveniente de la calle Carlos María Morales, dificultando el cruce peatonal hacia la acera vinculada al río.

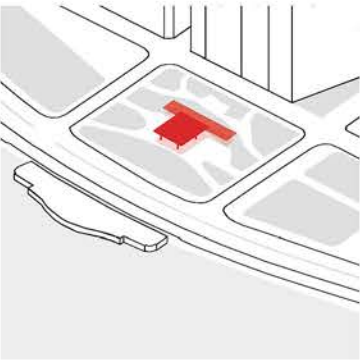


DIAGNÓSTICO

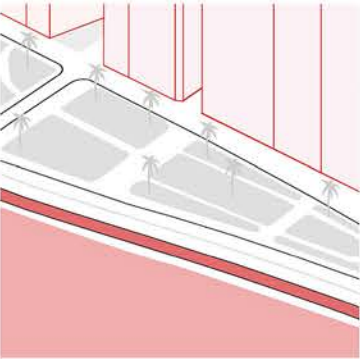
El diagnóstico de las problemáticas de este sector costero son consecuencias asociadas a su propia dispersión y fragmentación, lo que impide entenderlo como un espacio urbano continuo. Esta misma dispersión y atomización de sectores verdes. es una oportunidad desaprovechada en todos los sentidos, vivenciándose como un espacio de paso para la circulación vehicular donde difícilmente encontremos un uso peatonal intenso. Los espacios deportivos infantiles se identifican como los atractores más importantes, así como la impropia estación de servicio, que intenta disimular su extrañamiento con un trazado simétrico de caminerías y accesos, así como pretendiendo una vinculación, apreciable solo de forma aérea, con la plataforma descendida con su eje de simetría. Si ampliamos el cuadro de estudio definido, se puede apreciar que es posible pensar en una continuidad paisajística desde el Cementerio Central hasta el Parque Rodó.



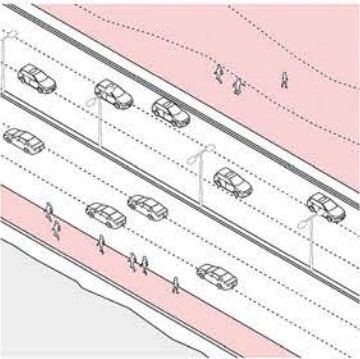
1. MÚLTIPLES ESPACIOS VERDES SIN USO NI EQUIPAMIENTO



2. EQUIPAMIENTOS INCONVENIENTES (ESTACIÓN DE SERVICIO)



3. BORDE URBANO ALEJADO DEL RÍO



4. PASEO COSTERO SIN EQUIPAMIENTO Y DESVINCULADO DE ESPACIOS VERDES

LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

Los lineamientos más importantes se basan en dos fundamentos primarios. Se propone desviar el tránsito vehicular que circula por la Rambla por la calle La Cumparsita, que, por la diferencia de nivel permitirá que los vehículos circulen soterrados y al nivel en lo hacen actualmente por la Rambla, y La Cumparsita sea una calle verde mixta para acceso vehicular a las viviendas.

Con esta desviación subterránea se genera una vinculación verde continua entre ciudad y río.

Esta nueva situación circulatoria permitirá que se pueda repensar el frente costero con una operación sobre el espacio público le dé un sentido y una comprensión urbana como tal. El Tramo liberado de automóviles en la Rambla, es una oportunidad para pensar nuevos programas y usos que se relacionen con la nueva situación, pasando de ser una barrera a un espacio lineal de vinculación y reconexión urbana.



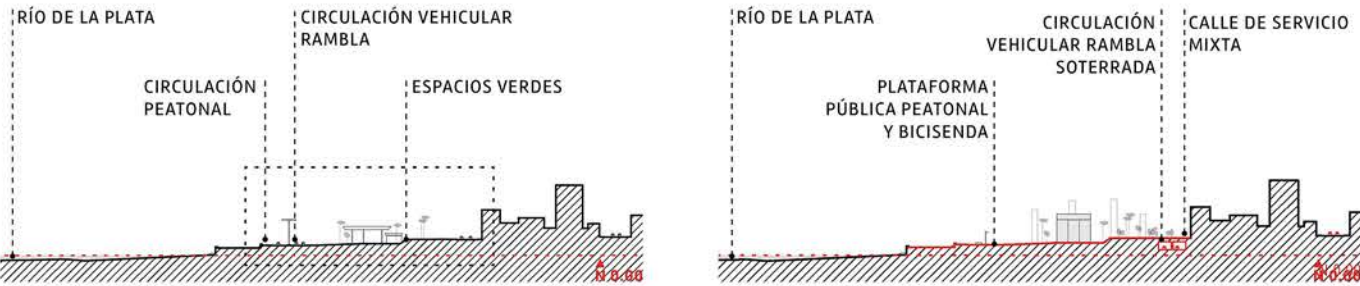
OPERACIONES

Los lineamientos operativos son prácticamente el espejo de la forma de operar en el lugar. Entendemos sin embargo que una de las claves para intervenir en este espacio tan vasto, debería tener flexibilidad de acción, pero con una carta de “navegación” peatonal, a través de algunos hitos y circulaciones no forzadas, que permitan el descubrimiento del lugar de maneras diversas.

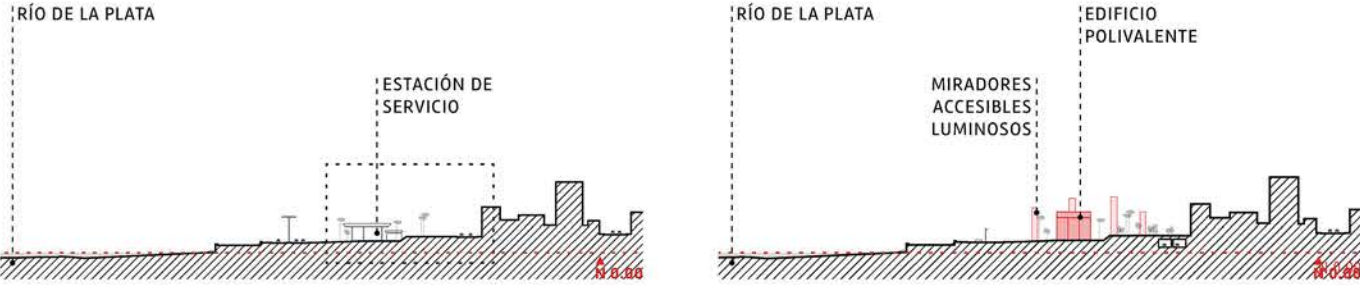
Se sustituye la estación de servicio de combustible por una infraestructura de actividades polivalente, con una vinculación interior-exterior muy marcada. Asimismo, diversos elementos verticales van colonizando el parque, como referencias, miradores y experiencias peatonales elevadas entre sí, conformando un nuevo circuito exploratorio, aún en la noche donde la iluminación es parte de su naturaleza performativa.

Los espacios públicos jerarquizados y las plazas consolidadas se integran con su formalización actual. Los giros a la derecha por la calle Ejido hacia el norte y a la izquierda por Santiago de Chile y Carlos María Morales hacia el este se hacen soterradamente, eliminando la semaforización actual.

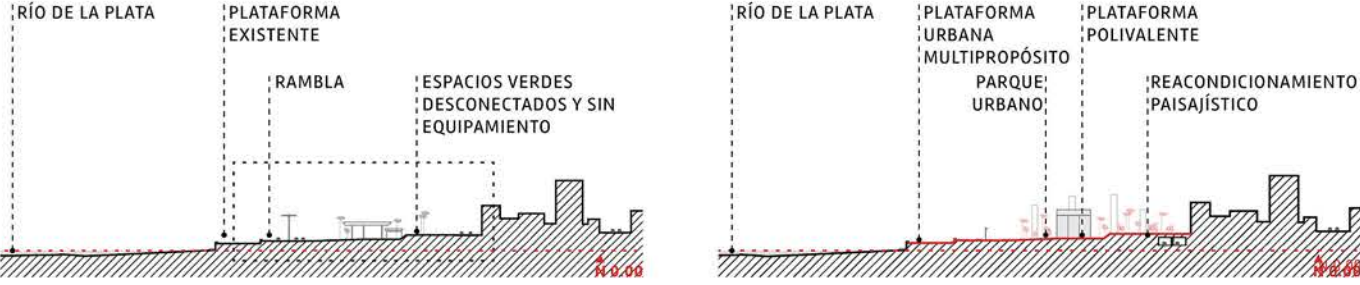
CIRCULACIÓN



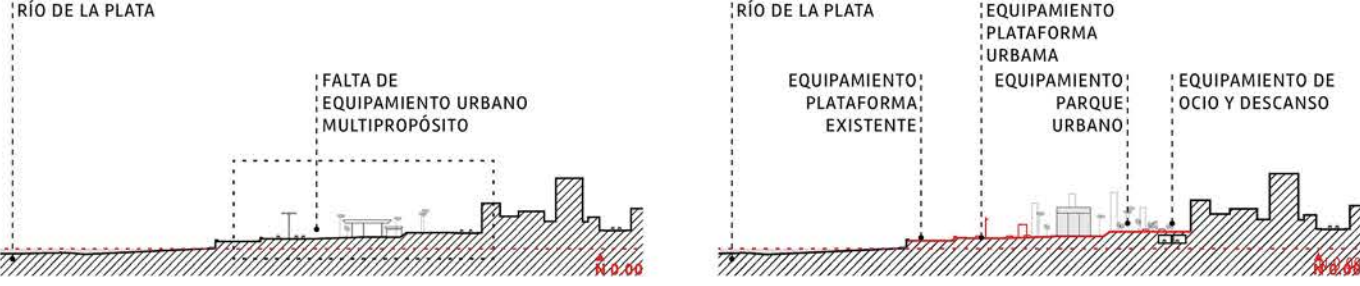
INFRAESTRUCTURAS

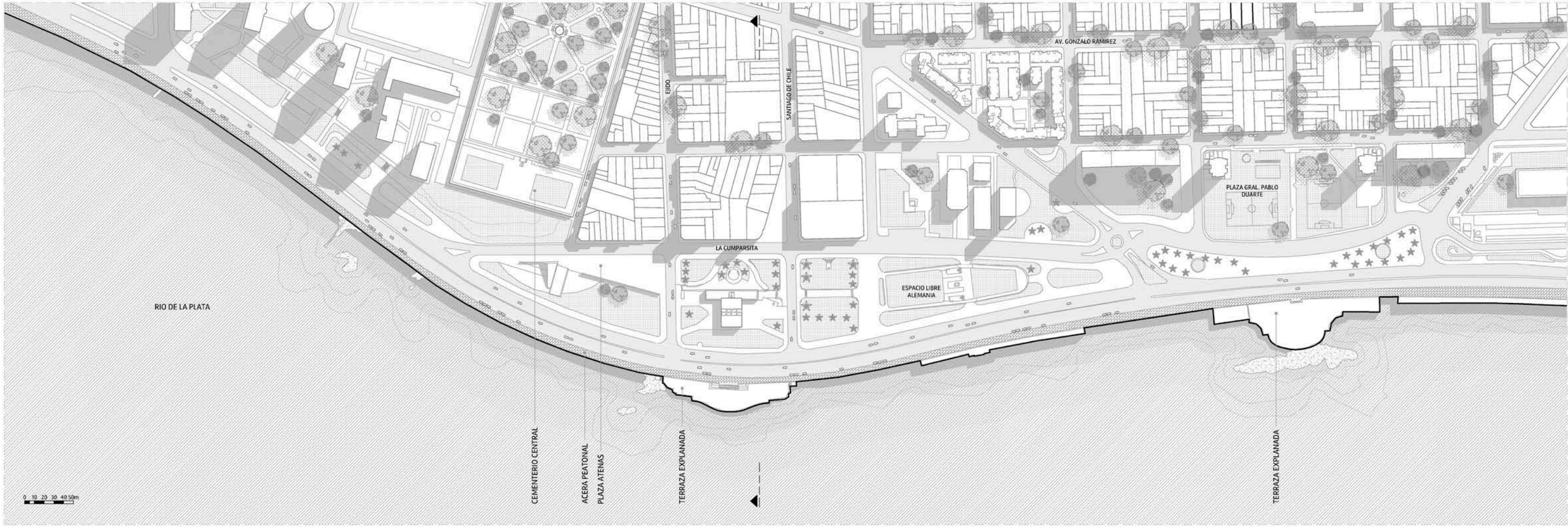
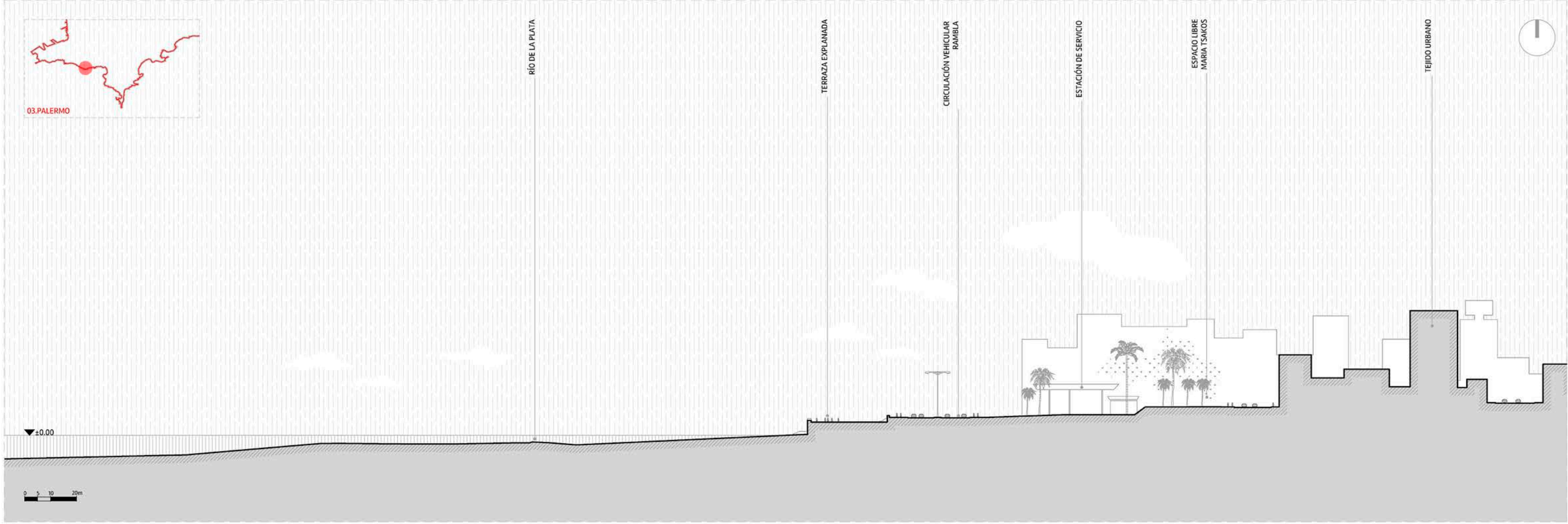


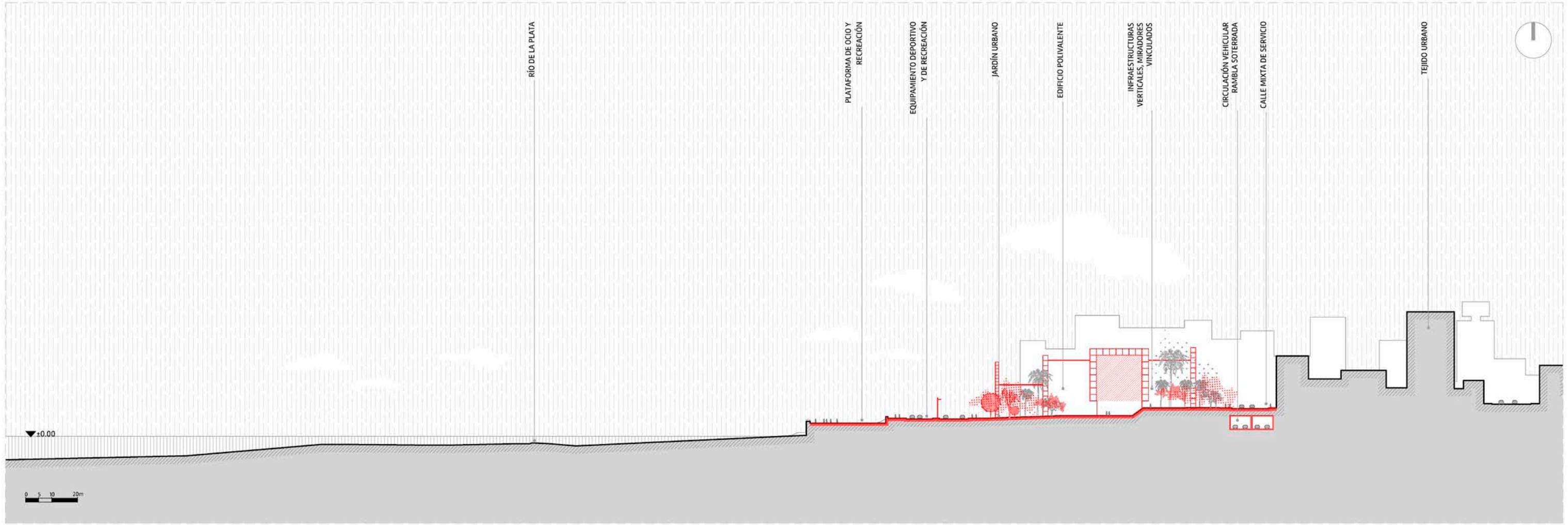
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO







CONVERSACIONES DIGITALES SOBRE CAPAS SUPERPUESTAS



Entrevista realizada vía Zoom (20 dic 2023 09:04 a. m.)

LAURA ALEMÁN PATRIMONIO

LAURA ALEMÁN (LA): ¡Ya, listo!

EDUARDO BERTIZ (EB): Hola Laura, Primero muchas gracias por acceder a tener esta entrevista.

LA: No, por favor.

EB: Para comenzar, te quiero contar que en el proceso del trabajo tesis fui descubriendo, con otras actividades que hice este año, facetas distintas superpuestas que me parecieron importantes. Digo, que estaban ahí, pero cuando las empiezas a tratar individualmente, tienen potencial en sí mismas. Van generando un mayor entendimiento del trabajo. Una faceta que me pareció importante incluir es el Patrimonio.

LA: Y las entrevistas, ¿te van a servir como insumos? ¿qué vas a hacer? ¿las vas a incorporar como fuentes?

EB: Hay algunas tesis que ponen todas las entrevistas al final, como anexos. Y es muy pesado leerlas, porque tenés cinco o seis entrevistas, una atrás de la otra, y tienen

información que es valiosa para la tesis.

Como mi tesis es de Investigación Proyectual, tiene una primera parte más “ortodoxa” con hipótesis, objetivos, estado de la cuestión, etc., luego desarrolla una parte que es gráfica.

Lo que es seguro, es que no van a ir todas al final o como Anexos. Estoy evaluando en intercalarlas, con coherencia, en esta segunda parte del trabajo. Porque una gran cantidad de carillas de dibujos y esquemas también puede ser pesado de analizar.

LA: Yo vi algunas tesis que tenían así, las entrevistas al final, y además sin editar. Debo decir que la tesis estaba bárbara. Y después, al final venían las entrevistas sin editar, sin corregir, una chorrera de cosas, y no está bueno.

EB: No, y nadie las lee quizás de esa forma. Llegas a esa parte, y bueno, es un certificado de que se entrevistó a determinadas personas, etc. Creo que de otra forma podés hacerla un poco más amena y entretenida y las entrevistas intercaladas pueden complementar lo que está graficado. Las tesis no tienen que ser necesariamente “entretenidas”, pero tienen que ser amables de leer.

LA: Claro, sí, tiene que ser entretenida de alguna manera.

EB: De alguna manera tienen que seguir manteniendo el interés por leerla.

LA: Claro, por supuesto.

EB: Bueno, te voy a hacer una pregunta fácil...(risas)

LA: ¡Bueno, a ver! (risas)

EB: ¿Qué es el Patrimonio para vos?

LA: Bueno, no sé si para mí, pero te voy a dar una noción. Creo que el Patrimonio es el conjunto de Bienes Culturales que una sociedad valora como propios, y considera que pertenecen a su Identidad, a su Tradición y los valora como tal. Es decir, encuentra que son importantes, que son valiosos.

Digamos que esta valoración surge de tres niveles: un nivel que es Histórico, es decir, la

edad que tienen esos bienes, otro nivel que es Estético, valorando la belleza que tienen, y un tercer nivel que es el arraigo social.

Digamos que es justamente la identificación que el miembro de una sociedad siente con respecto a esos bienes. Y ahí no me refiero solo a la arquitectura, por supuesto.

La Música, la Literatura, la Ciencia, etc., son parte de muchas áreas culturales que son pasibles de una definición Patrimonial.

EB: ¿El Paisaje, por ejemplo?

LA: Sí, el Paisaje también, aunque me resulta más difícil. Cuando vos considerás la Arquitectura o la Literatura, son cosas más objetivables, ¿no?

Y el Paisaje es algo que se construye a partir de la mirada subjetiva. Sí, el Paisaje es un Bien Patrimonial, pero me parece que es subjetivo, en la medida que depende del ojo del observador y de lo que cada uno valore como Paisaje, ya que el Patrimonio es una definición colectiva que necesita pactos con ciertos grados de acuerdo y consenso. El Patrimonio no es algo caprichoso que yo decreto porque a mí se me ocurre que es Patrimonio. El Patrimonio es una Valoración Colectiva. Entonces, eso exige acuerdos de largo aliento que se dan en el tiempo. Por eso, en general la mirada patrimonial es retrospectiva. Yo no puedo decir lo que mañana va a ser Patrimonio o dentro de 20 años. La única forma que tengo de dictaminar o de acordar que es patrimonial, es a partir de lo que ya existe, mirando hacia atrás, a lo que se ha construido en términos generales, no a lo que el hombre ha creado recientemente.

No puedo hacer una casa y estar segura de que eso va a ser patrimonio. Eso lo van a decir las nuevas generaciones.

EB: La Rambla, por ejemplo, que en la totalidad de su recorrido es Patrimonial.

LA: La Rambla tiene declaración Patrimonial como vos decís. Pero más allá de eso, no es Patrimonial porque esté declarado, sino que está declarado por que es Patrimonial, y la declaración de Patrimonio viene a sancionar una situación previa.

Es como cualquier ley, lo que hace es consagrar una demanda previa. Las leyes surgen porque hay una necesidad en determinado sentido.

La Declaratoria de Patrimonio, es lo mismo, surge porque hay una demanda, porque hay una solicitud, porque hay un cierto acuerdo social con respecto a las virtudes o los

valores de algún bien.

La Rambla fue declarada Monumento Histórico Nacional, porque justamente se considera que es Patrimonial.

Desde mi punto de vista es por el valor social que tiene, por el valor que tiene como lugar de intercambio social, de encuentro entre diferentes clases sociales, diferentes edades, diferentes tipos de personas en todos los términos.

Además de su valor Paisajístico, su valor Estético, su valor Material, en términos de nobleza material, de cómo está construida y del valor Histórico. En la Rambla se dan esas tres capas, digamos, el valor Histórico, el valor Estético y el valor Social, pero ese valor social está reforzado o está potenciado por esa condición que tiene de Espacio Público de encuentro, algo que no ocurre con un edificio.

Un edificio puede tener un valor social, el hotel San Rafael, por ejemplo. Más allá de lo que uno opinara sobre el edificio, tenía un valor social de arraigo, de tradición, pero en ese caso no era un espacio público como es la Rambla, que es un lugar diferente.

La Rambla no es un edificio para empezar, sino que es un Espacio y además eminentemente público y dinámico, un lugar en cambio permanente.

EB: Claro, acompaña el crecimiento de la ciudad.

LA: Claro, va cambiando, admite usos diversos y, además, también tiene tramos diferentes, porque no es lo mismo la Rambla Sur que la Rambla de Pocitos o la de Carrasco, incluso desde el punto de vista social.

Creo que hoy la Rambla Sur es el tramo más pluriclasista en ese sentido, porque otros tramos están muy teñidos por la condición del barrio. La Rambla de Carrasco, no tiene la misma condición plural que tiene la Rambla Sur, donde ves gente de todas las clases sociales.

EB: Es un espacio de inclusión muy fuerte.

LA: Sobre todo muy importante hoy, porque, bueno, las ciudades han perdido esos espacios de inclusión. La calle se usa menos, la gente camina menos, mucha gente anda en auto, no hay encuentro o hay menos encuentro. Los barrios ya no son policlasistas como antes, por lo menos en Montevideo y cada vez son más homogéneos. Entonces empiezan a quedar pocos espacios que habiliten o que propicien el intercambio y el encuentro social.

Ni siquiera la Escuela Pública tiene esas características actualmente. Cada escuela está también teñida por el color de su barrio, de su entorno inmediato. La Escuela Pública, más allá de que es un lugar de encuentro, mejor que una escuela privada, ya no es como antes, digamos los años 60 y 70, un momento en el cual realmente concurrían niños de todos los sectores. Hoy la escuela Francia, que está en Parque Rodó cerca de Punta Carretas, no es lo mismo en ese sentido que una escuela en Ciudad Vieja o en el Centro. Lamentablemente, mucha gente de clase media o clase media alta empezó a mirar al sistema de Enseñanza Privado, y eso va dejando a las Escuelas Públicas en una situación cada vez peor, porque por ejemplo las Comisiones de Fomento se debilitan.

Para mí es un tema importante la falta de conciencia de lo que puede aportar y la importancia que tiene, que las clases más pudientes sigan participando del espacio público, en este caso de las Escuelas Públicas, porque eso genera que se levante el nivel general, el nivel cultural, o sea, es un papel muy importante que juegan. Cuando se empiezan a ir al Sector Privado, las Escuelas Públicas empiezan a quedar empobrecidas en todos los términos, y ese proceso es un círculo vicioso.

EB: Clarísimo y totalmente de acuerdo. En realidad, mi interés por la Rambla como Caso de Estudio, tiene mucho de lo que comentás con respecto a la inclusión y el encuentro social.

Lo que propongo es usar el concepto de Mediador Urbano, un término que ya se ha usado y que no lo acuñé yo, pero que me viene muy bien para desarrollar los objetivos del trabajo.

Un Mediador Urbano es una intervención en el Espacio Público, una “Pieza de Paisaje”, como lo describió Roberto Fernández cuando hizo una reseña en la Revista THEMA#6 sobre mi trabajo.

Estos tienen la capacidad, por un lado, de mantener fluida la circulación vehicular y simultáneamente generar Espacio Público de calidad inclusivo y democrático.

Esto se lograría tomando diferentes aristas, ambientales, ecológicas, materiales, etc., que puedan generar nuevos escenarios y un cambio en su percepción.

Cuando hablamos de la Rambla, generalmente pensamos en un constructo homogéneo. Primero que no lo es. Como ya lo dijiste, la Rambla Sur se hizo después que muchas de las ramblas de otros barrios y todas son distintas.

A pesar de que se habla de la Rambla como una pieza unitaria, si analizamos la pieza

infraestructural aislada, entiendo que está compuesta de franjas paralelas que no son iguales.

La acera que está contra el borde urbano tiene unas características determinadas porque está del otro lado de la playa y del Río, que generalmente es a donde la mayoría de la gente quiere acceder, pero intermediada por una vía de tránsito vehicular, cada vez más saturada de autos, a veces peligrosa de atravesar, convirtiéndose en una barrera.

La acera contra la Rambla, tiene más vida. Es donde pasan más cosas y disfrutas del vínculo con lo natural directamente a pesar de tener por detrás un nivel de circulación vehicular completamente excesivo, a veces hasta innecesario.

LA: En la diversidad de los diferentes tramos de la Rambla, hay algo que es genético. Surgen La Ramblas de Playa Ramírez, Pocitos, Carrasco, etc. y todos estos tramos se conectan con el Proyecto del Ing. Lerena Acevedo, antes de que se hiciera la Rambla Sur. La propuesta esa de costura es muy pintoresca, curvilínea y muy blanda.

Por ejemplo, en la Playa de los Ingleses, si bajas de la acera hacia el Río tenés zonas agrestes, que mantienen una condición que no es del todo urbana, donde hay arena, hay pasto, hay como cierta “desprolijidad” natural.

La Rambla Sur es un proyecto mucho más unitario, compacto y artificial en ese sentido, donde se define un muro y luego tenés el Río. No tenés esa cosa blanda y difusa que había hecho Lerena Acevedo.

Eso ya te marca una distinción física, material, de proyecto, respecto de cómo se construyó la Rambla.

Hay por lo menos una Rambla que es más “artificial” (Rambla Sur), y otra que es mucho más acorde a las propias ensenadas, al propio borde costero. Después, esta situación se va reforzando con el uso, como vos decís con el paso del tiempo, con el uso, con las dinámicas, con la llegada del automóvil.

Las diferentes fajas que tenés entre el Río y la fachada del borde edilicio, esas diferentes líneas o fajas paralelas son totalmente distintas como decís. Una cosa es caminar por la acera de la Rambla y otra caminar por la acera de enfrente.

EB: Exacto. Hay una zona bastante particular en Buceo, donde está el Parque Hansen, un manto verde con una pendiente muy abrupta.

LA: Sí, sí.

EB: Como espacio público, es poco usado por sus características topográficas.

LA: Solo la parte superior... para mirar.

EB: Claro, la parte superior es bastante usada. En cambio, la pendiente es muy pronunciada para poder usarla.

Luego, la acera contigua prácticamente no se usa, porque no se te ocurre caminar por ahí, no vas a ningún lado. Es más, llegás al semáforo que está cerca del Museo Oceanográfico y no podés cruzar. Está diseñado para el automóvil. Yo quise cruzar por ahí y no pude.

Se habilita una luz verde para los automóviles que doblan a la izquierda por la curva hacia Bvar. Batlle y Ordóñez y cuando cambia esa luz verde, inmediatamente se abre la verde para que continúe el tráfico de la Rambla. Entonces, es un semáforo para la circulación vehicular, lo que fractura la continuidad peatonal de la acera vinculada al Parque.

La acera sur tiene la particularidad de tener toda una franja verde antes de la arena de la Playa Buceo, que todavía se mantiene bastante natural.

LA: Y es como que el agua está más lejos, ¿no?

EB: Sí, y hace de colchón entre la playa y los autos. Estás como protegido de alguna forma.

LA: Sí, sí.

EB: En parte, creo que esta situación me puso a pensar en la posibilidad de una propuesta metaproyectual que desafíe esta condición en franjas, que en este caso diría que es hasta necesaria.

El manto verde del Parque Hansen, podría transformarse con una pendiente mucho más suave y conectarse con la franja verde anexa a la arena de la playa, dejando los autos a nivel, generando un nuevo Espacio Público que pueda ser disfrutable en su totalidad.

LA: Claro

EB: No sé si programado, sino que ofrezca lugares de esparcimiento atractivos con estos temas que comentábamos hoy, lo ambiental, lo ecológico, la inclusión, la protección del peatón y eliminar la presencia del automóvil.

Pensar una intervención “transversal”, toca la imagen que se tiene de la Rambla en el imaginario popular de esa conformación en franjas paralelas.

LA: ¿Y ahí los automóviles quedarían atravesando el parque?

EB: Claro, por debajo.

LA: Ah, muy bien.

EB: Con esta operación se eliminarían cuatro semáforos, lo que sería muy conveniente para disminuir los problemas severos de congestión que tiene esa zona y se vincularía ciudad-río directamente, sin barreras.

Eso es una actitud que, ¿cómo lo considerarías dentro del contexto patrimonial? O sea, modificar la imagen que tenemos de la Rambla como una pieza lineal continua con otra topografía.

LA: A mí me parece que algo sea Patrimonial, no implica que tenga que quedar congelado, porque la propia noción de Patrimonio también es dinámica.

La noción de Patrimonio no es la misma que hace 20 años, ni la que era hace 100 años, va cambiando.

En el caso de la arquitectura, por lo menos, la noción de Patrimonio depende muchísimo de la arquitectura que se valora en cada momento. Es decir que antes se consideraba patrimonio algunos bienes, hoy se consideran, otros se descartan otros, va variando. En el caso de la Rambla, creo que como bien patrimonial, igual puede estar sujeta a variaciones y a cambios, porque todo va cambiando.

La Plaza Independencia, por ejemplo, que es Monumento Histórico Nacional, fue objeto de un Concurso de Arquitectura para remodelarla, aunque al final no se concretó.

A pesar de tener ese carácter de Monumento Histórico Nacional, se pudo concursar y el ganador hacía una transformación bastante radical, más allá de lo que uno opine sobre el proyecto en cuestión.

Lo pongo como ejemplo en el sentido de que la condición Patrimonial, no implica que ese bien quede fijo, y sobre todo, aquí hay una distinción muy clara entre los bienes Patrimoniales que son de uso y los que no lo son.

Una cosa es una obra literaria o una obra musical. A nadie se le ocurriría transformar una obra musical, porque no tendría sentido, ¿para qué lo harías?

Pero los bienes Patrimoniales como la arquitectura, el espacio, la ciudad, el proyecto urbano tienen una dimensión funcional muy importante. Van cambiando. Tienen que ir cambiando con el tiempo, porque la sociedad cambia y va pidiendo otras cosas.

Ese es el drama de la arquitectura que es Patrimonial y a la vez tiene que adecuarse a los nuevos tiempos. Entonces, ¿cómo se encuentra el equilibrio entre seguir siendo lo que era, pero a la vez dejar de ser un poco lo que era?

Por eso la arquitectura siempre está como asediada por nuevas demandas que le exigen en algunos casos, que se transforme, y en otros le reclaman el precio alto que deje de ser lo que era, para ser otra cosa.

Aquí hay toda una situación paradójica. Los bienes culturales, que son patrimoniales y que tienen una carga funcional, como es el caso de la arquitectura, como es el caso de la ciudad, o de algunos tramos de ciudad, tienen que encontrar ese equilibrio de mantener su valor en el cambio.

Lo que ocurre a nivel patrimonial a partir de esos cambios, no depende ni de mí, ni de vos, ni de nadie en particular. Es una valoración que hace la sociedad en su conjunto. Es un juicio, un veredicto que da el colectivo y que lleva tiempo.

Hay determinadas áreas de la ciudad que en cierto momento se consideraban muy importantes y hoy ya están más devaluadas y, también a la inversa.

La Rambla ha mantenido esa condición Patrimonial y de atracción importante para la gente a nivel de imaginario social. Se ha mantenido como un espacio patrimonial y por eso se generan tantas discusiones todas las cosas que se quieren hacer en la Rambla, porque es un lugar sensible.

EB: Creo que lo que pasa en ese sentido, es que muchas de las intervenciones que se han planteado en la Rambla, siempre van por el lado de hacer objetos, o sea, de construir objetos.

LA: Por supuesto.

EB: La Rambla tiene iconos, como el Panamericano, por ejemplo, que tomó una decisión en cómo implantarse y le dio una impronta y un carácter a ese giro en la Rambla. El edificio Forum que se construye enfrente, desvirtúa el lugar y también la mirada lejana.

LA: Voy a hacer un poco de abogado del diablo, porque que el Panamericano también cortó la perspectiva, la cinta continua. Previamente tenías una perspectiva mucho más larga, infinita.

A mí me encanta el Panamericano, no estoy discutiendo eso. Pero quiero decir, que a veces las cosas son complicadas cuando evaluás una propuesta, una intervención.

El Panamericano tiene ese tema de la implantación, que generó un corte. A su vez, como es una obra maestra para todos nosotros, no lo cuestionamos desde ese punto de vista, porque nos parece que está bien ahí donde está y ya no nos imaginamos la Rambla sin ese edificio.

En el caso de este otro edificio que estás mencionando, como es un objeto mucho más polémico y cuestionable para nosotros como proyecto y empiezan a jugar otras cosas.

De hecho, el Panamericano fue reivindicado en determinado momento, pero hubo una cantidad de gente que en cierto momento histórico lo consideraba nefasto. Incluso hoy, no sé si a vos te pasa, hablo con gente, con amigos y parientes que no son arquitectos, y no entienden por qué los arquitectos defendemos el Panamericano. Los temas de implantación están a veces mediados por nosotros, quienes evaluamos eso, por las calidades del proyecto, del objeto en este caso. Es complicado a veces fundamentar y argumentar.

EB: Como las casas de Bello y Reboratti...

LA: Si, se reivindicaron, tardíamente. Fue Arana uno de los que impulsó esa reivindicación en los años 60, en una Facultad muy volcada hacia cierto tipo de arquitectura moderna radical.

Esas casas de Bello y Reboratti tan oscuras, tan eclécticas, tan apretadas, no parecían algo a valorar, se consideraban como una perversión, como una desviación.

EB: Y una mercantilización de la arquitectura.

LA: Exacto.

EB: Te quería preguntar sobre el proyecto que presentaron para el Dique Mauá, del que se habló y se discutió mucho por la polémica que generó por los usos y los programas, como poner una terminal de Buquebus, que incluyera los Cruceros turísticos, un Hotel, un Shopping, etcétera.

Pero se habló poco de los temas relacionados con los enormes problemas de movilidad que conllevaría la realización del proyecto. Cuando mirás la maqueta que se presentó para promocionar el proyecto y pensás en el nivel de tránsito que implicaría el funcionamiento de todos estos programas juntos, se ve claramente que es un tema que no se pensó nunca.

LA: Tal cual. Se plantean un mundo utópico, donde parece todo como de dibujo animado, todo queda muy lindo representado, pero no tiene nada que ver con la brutalidad de la realidad.

EB: Entonces pienso, es como que la movilidad urbana no fuera parte de nuestro quehacer y nuestra disciplina, cuando produce un impacto brutal, como bien dijiste, en el Espacio Público y la Movilidad Urbana.

LA: No se considera, por supuesto. De todos modos, nosotros como parte del Grupo por la Rambla Sur, hablamos de la Circulación, eso sí lo dijimos. En las críticas que hacíamos, hablábamos del impacto circulatorio. También de los niveles de impacto paisajístico, ambiental, social.

Se mencionó, pero quizás no fue lo más destacado. Obviamente, tener toda la entrada de autos para tomarse el barco, para ir al shopping o para ir al hotel iba a generar una distorsión muy importante.

Hay como una desviación, una especie de vicio entre los arquitectos en centrarse sobre todo en el objeto. Si el objeto me gusta, el proyecto es bueno.

Un proyecto no es bueno, y esto lo he discutido en todos lados, cuando del proyecto se evalúa solo el objeto.

El proyecto es más que eso: ¿Dónde está? ¿Cómo es la implantación? ¿Para quién se hace? ¿Qué tipo de programas está proponiendo?

Es algo mucho más amplio y mucho más complejo. No se trata de si tiene forma de pirámide o de esfera. ¿Qué grado de importancia tiene eso? O sea, sí importa, pero no es lo primero. Lo primero es evaluar el qué, el cómo, el para quién, el dónde y eso fue

lo que se cuestionó, por lo menos lo que nosotros cuestionamos en aquel momento. Hay una buena palabra que utilizo y es pertinencia. Este era un proyecto objetual impertinente. No era pertinente en ese lugar, con esa escala. No tenía pertinencia proyectual. En la Facultad de Arquitectura, esta manera de pensar no es muy común entre los arquitectos. Incluso debería ser un proceso que se tiene que hacer, porque todos somos muy esteticistas. Todos tenemos esa tendencia al gusto por el detalle, el herraje, el diseño.

Pero sería bueno entender que eso tiene que encuadrar en otra cosa más amplia que son esas grandes preguntas: ¿Qué hago y para qué lo hago, ¿Por qué? ¿Dónde lo ubico? No es solo la belleza del objeto y con eso alcanza para que pueda ir en cualquier lado y a cualquier precio, porque estás afectando la vida de la gente.

En el caso del predio del Dique Mauá fue clarísimo, aunque pusieras ahí una belleza. Si vos generas ahí una operación que puede expulsar gente del barrio y sucede un proceso de gentrificación para la clase alta, toda esa gente que se expulsa, se va a la periferia y se sigue reproduciendo la fractura de Montevideo entre ricos y pobres.

Situaciones sociales que son muy graves y que se van reafirmando, reproduciendo, causadas por poner un objeto, o sea, poder poner un objeto muy bello en ese lugar y con una escala impertinente.



PARQUE RODÓ

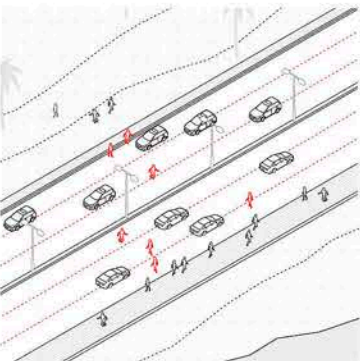
ENTORNO Y CIRCULACIÓN

La zona costera del Parque Rodó, primer parque urbano concretado en el período Batllista, es una de las zonas urbana más dinámicas y animadas. Con la presencia de equipamientos de entretenimiento, un parque de diversiones y servicios gastronómicos, el casino municipal, el Teatro de Verano Ramón Collazo, una variedad de espacios, plazoletas y monumentos dispersos en el trazado del Parque, sin olvidar el renovado lago navegable y las ferias o celebraciones regulares u ocasionales, es un tramo de la Rambla ineludible como espacio de esparcimiento y deporte para la ciudadanía en su conjunto. Lugar de eventos por excelencia, podría entenderse que la oferta está llegando a su nivel de saturación. Casi la totalidad de lo enumerado anteriormente ocurre asociado a la acera norte, con la excepción de la pista de patinaje, finalizada en 1937 con la inauguración de la Rambla Sur. La playa Ramírez, que compone el panorama general del entorno, es una de las más populares en todo sentido.

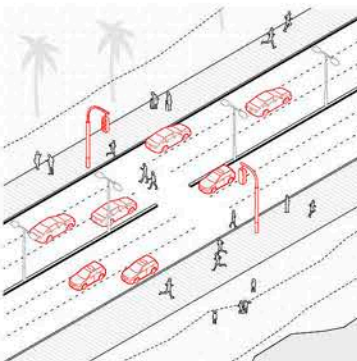


DIAGNÓSTICO

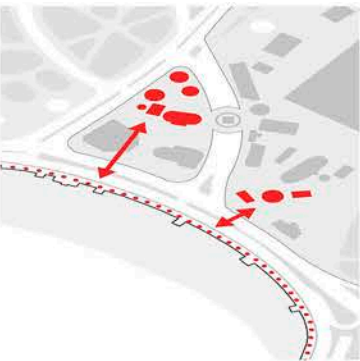
Toda esta intensidad urbana genera una gran densidad de personas y vehículos, particularmente en las tardes, los fines de semana y en la temporada estival, causando múltiples distorsiones en el disfrute de las calidades urbanas y dificultades en el acceso a ciertos equipamientos antes mencionadas (Pista de patinaje, Teatro de Verano) y generando una fisura entre Parque y Playa a causa de la gran cantidad de vehículos particulares que congestionan el entorno. El cruce entre aceras es incómodo y peligroso para los peatones, ya que la semaforización está distanciada y sobre la Rambla se permite el giro a la izquierda hacia el norte por la Av. Sarmiento, complejizando aún más la situación.



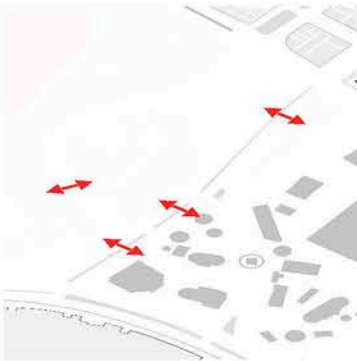
1. DIFICULTAD DE CRUCE PEATONAL EN LA RAMBLA Y HACIA EL PARQUE RODÓ



2. CONGESTIONAMIENTO VEHICULAR Y ENLENTECIMIENTO GENERAL DE LA CIRCULACIÓN EN DÍAS DE DESCANSO



3. DIFICULTAD DE VINCULAR PARQUES Y ATRACCIONES CON LA ACERA SUR DE LA RAMBLA

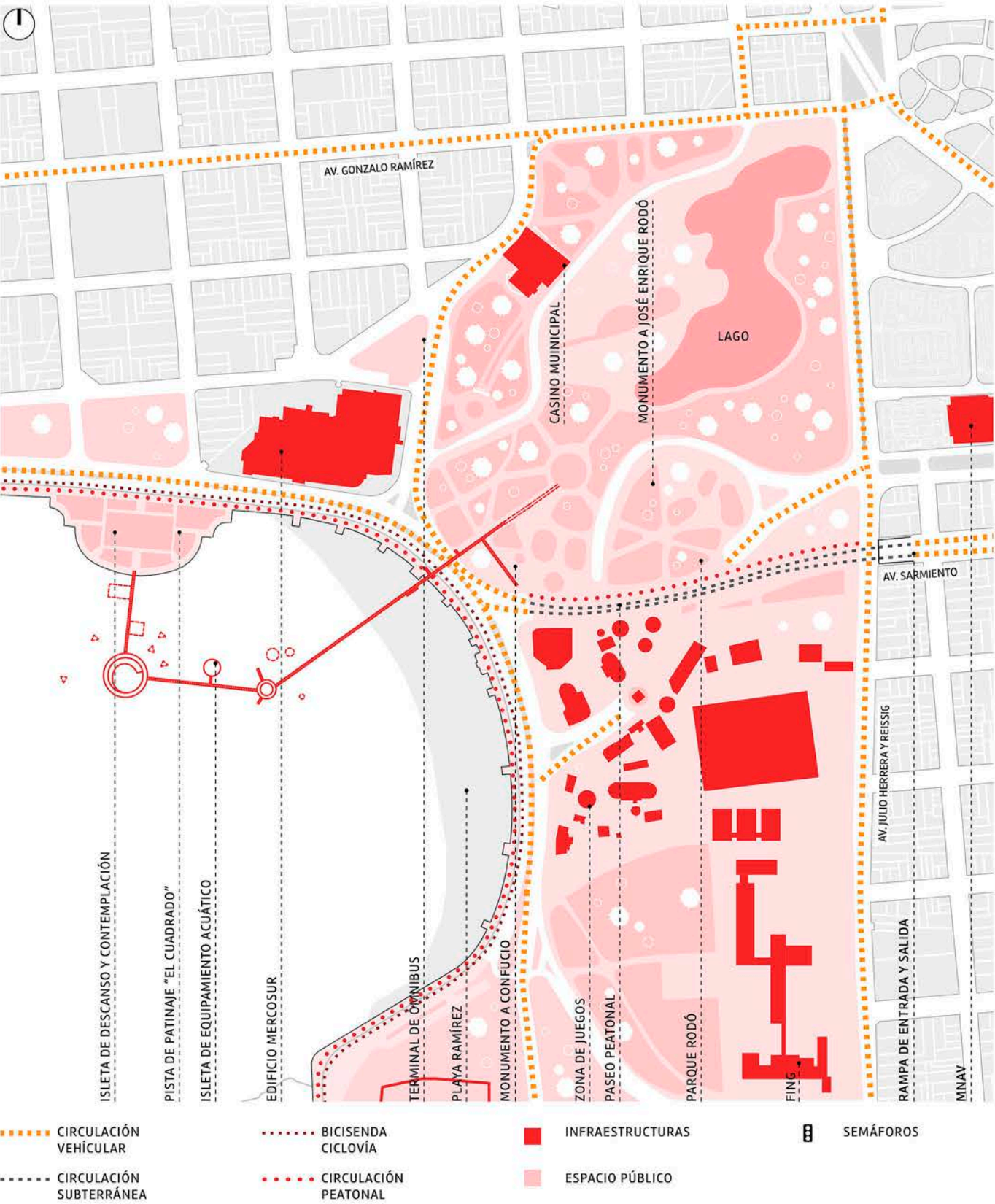


4. CAPACIDAD URBANA DE GENERACIÓN DE VÍNCULOS ENTRE ZONAS Y NUEVOS CIRCUITOS PEATONALES

EL AGUA COMO OPORTUNIDAD

LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

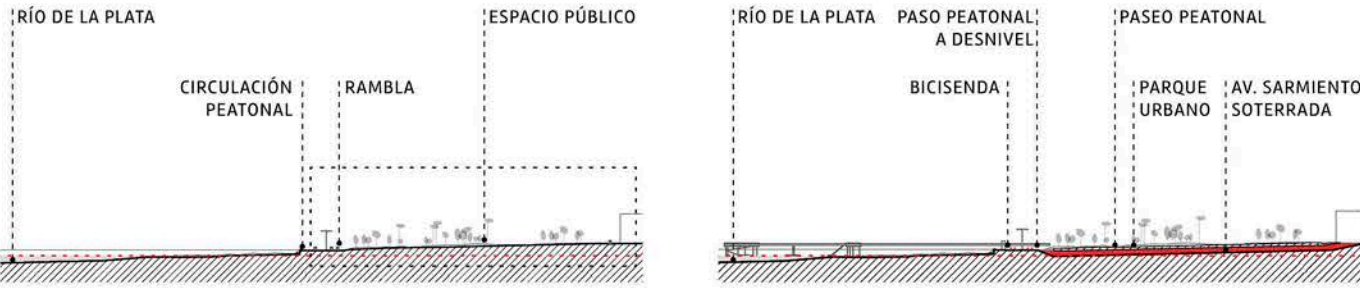
Las prioridades de los lineamientos proyectuales, pasan por potenciar la vinculación peatonal segura de ambas aceras de la Rambla, ofreciendo otras opciones de circulación que potencien nuevas experiencias para los recorridos planteados. Estas posibilidades se materializan de tal forma que desdibujan la frontera Rambla/automóvil y prefigura un sistema de relaciones heterogéneo entre espacios diferentes, apuntando a generar una cohesión entre todos los componentes de atracción. Esta primera acción se complementa con la extensión del Parque Rodó hacia el Parque de diversiones, poco verde y falto de sombra, y soterrando los giros vehiculares hacia la Av. Sarmiento en ambos sentidos para convertirla en una calle verde peatonal que cristalice la conexión. Asimismo, la nueva infraestructura de conexión presenta un carácter lúdico y de ocio que trasciende límites e incorpora el río como una nueva extensión del sistema para realizar actividades, deportes o recrearse.



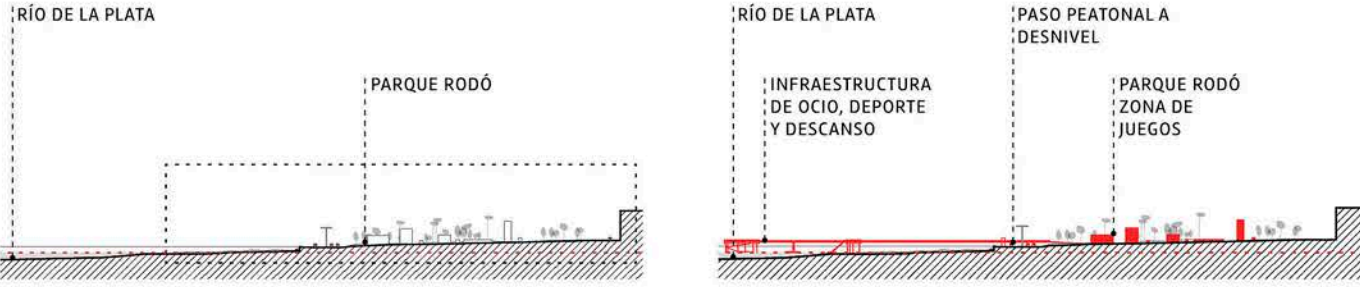
OPERACIONES

Para responder a los lineamientos planteados se realiza una sola intervención infraestructural, concebida más como espacio, antes que solo un camino, aunque con una concepción sistémica al enlazar diferentes sectores y actividades con su trazado. La misma conecta fácilmente de forma aérea el Parque Rodó con la acera sur de la Rambla, debido al desnivel importante que existe. El fortalecimiento del carácter lúdico del entorno, se toma como condición para colonizar el río con piezas que promuevan la socialización y el disfrute del mismo. La conexión con la pista de patinaje completa un circuito que vuelve a la Rambla o viceversa, es el inicio del mismo. Esta nueva caracterización del borde tierra-agua, sumada a la intensificación del Parque y el verde, nos permiten permear la fisura vehicular, también alejarnos, y generar un sistema que haga primar lo público peatonal por sobre los flujos vehiculares.

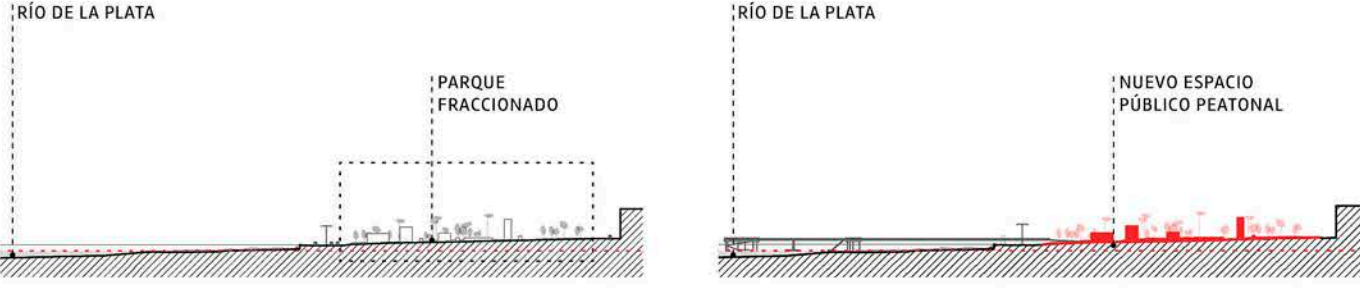
CIRCULACIÓN



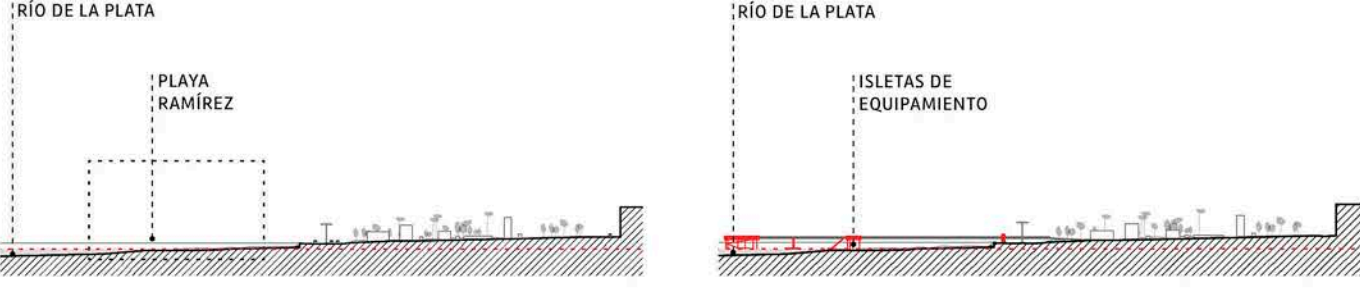
INFRAESTRUCTURAS

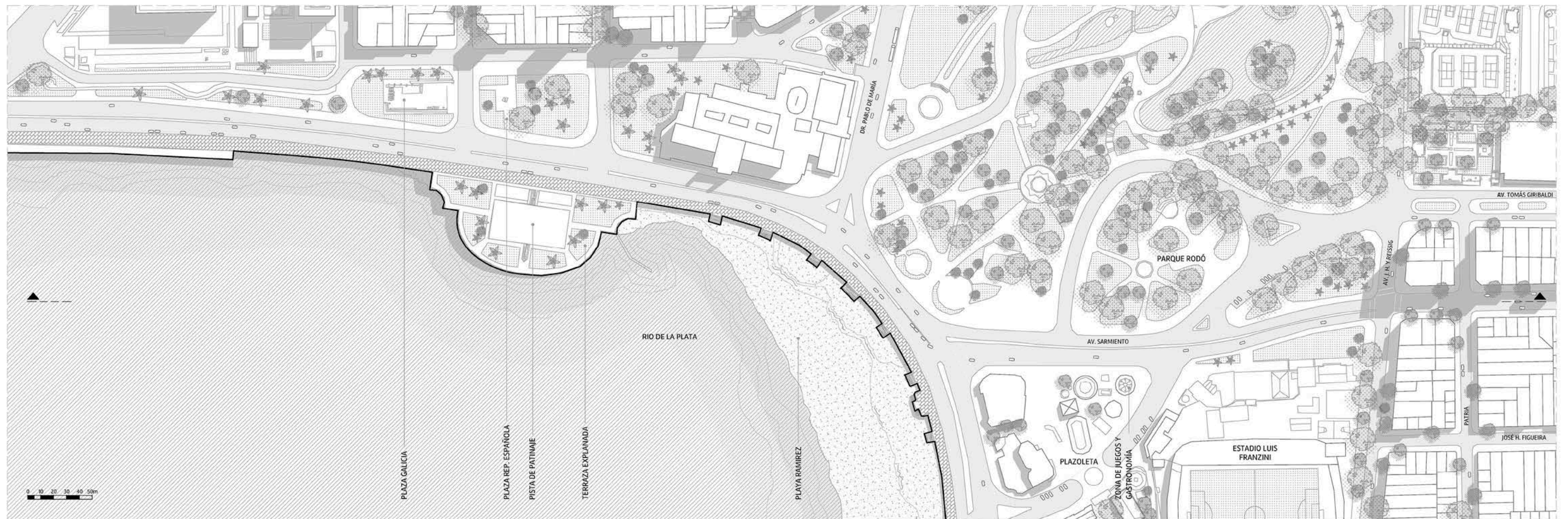
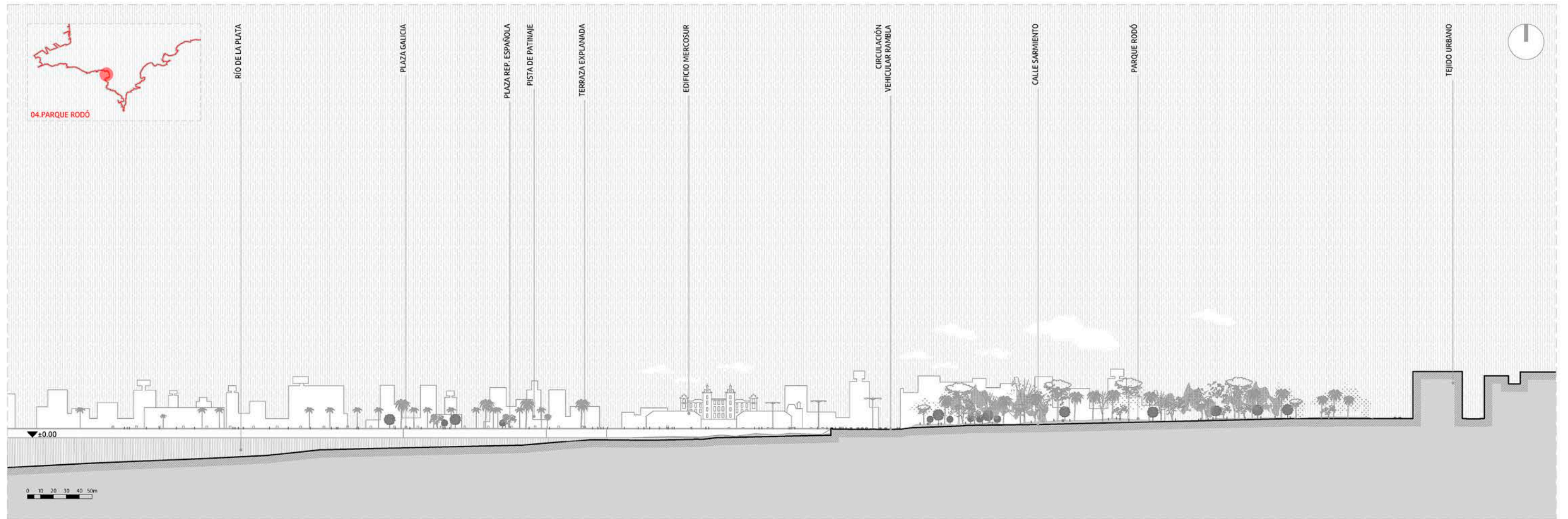


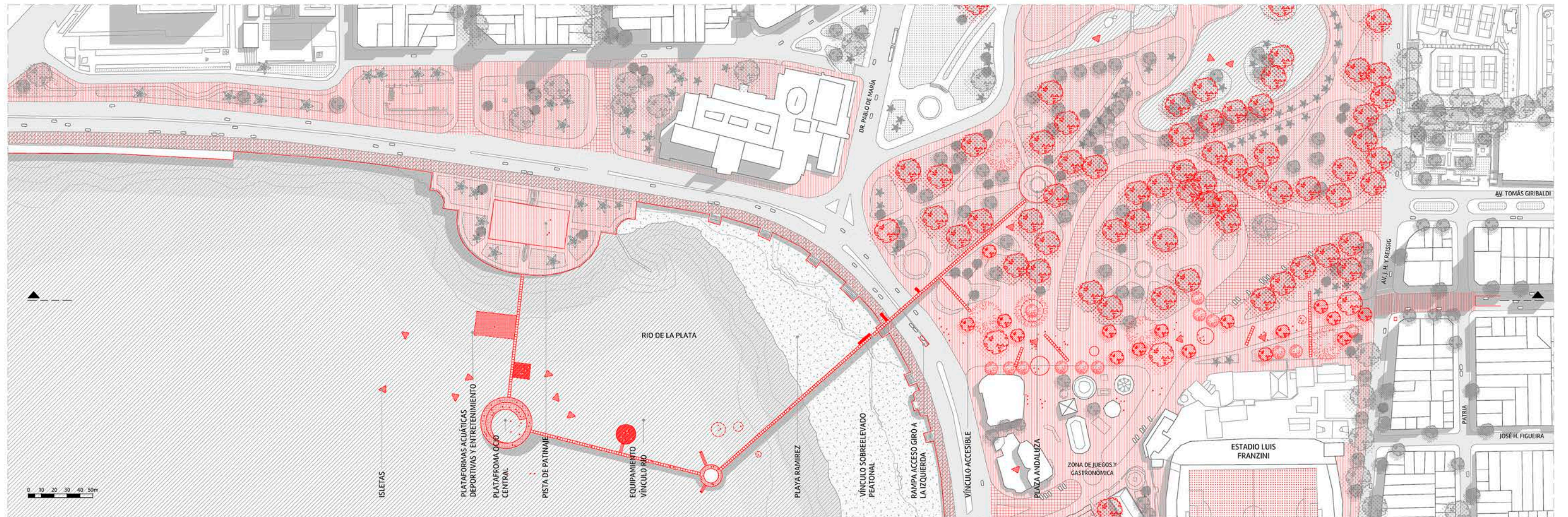
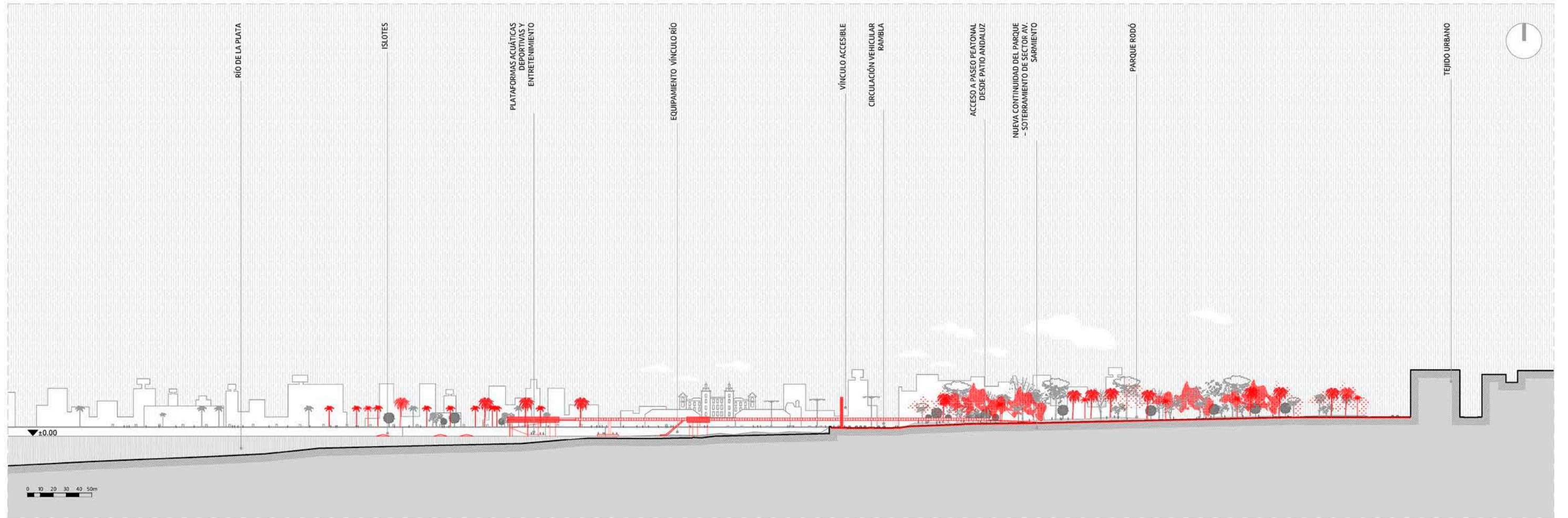
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO









TEATRO DE VERANO

ENTORNO Y CIRCULACIÓN

El macro entorno en donde se ubica el Teatro de Verano, lo vincula fuertemente con el Parque Rodó, pero también es la rótula que asocia paisajísticamente la Rambla de Punta Carretas y los terrenos del Club de Golf. Con una excepcional calidad paisajística es uno de los tramos de la Rambla con mejores condiciones para continuar su desarrollo como espacio público.

En este tramo la Rambla está bifurcada en dos sendas que traen aparejadas ciertas dificultades cuando ambas concurren en el encuentro con la Av. Julio Ma. Sosa.

Este es un punto de conflicto y genera dificultades para los peatones y los cruces desde el norte hacia la explanada de acceso previa al Teatro.

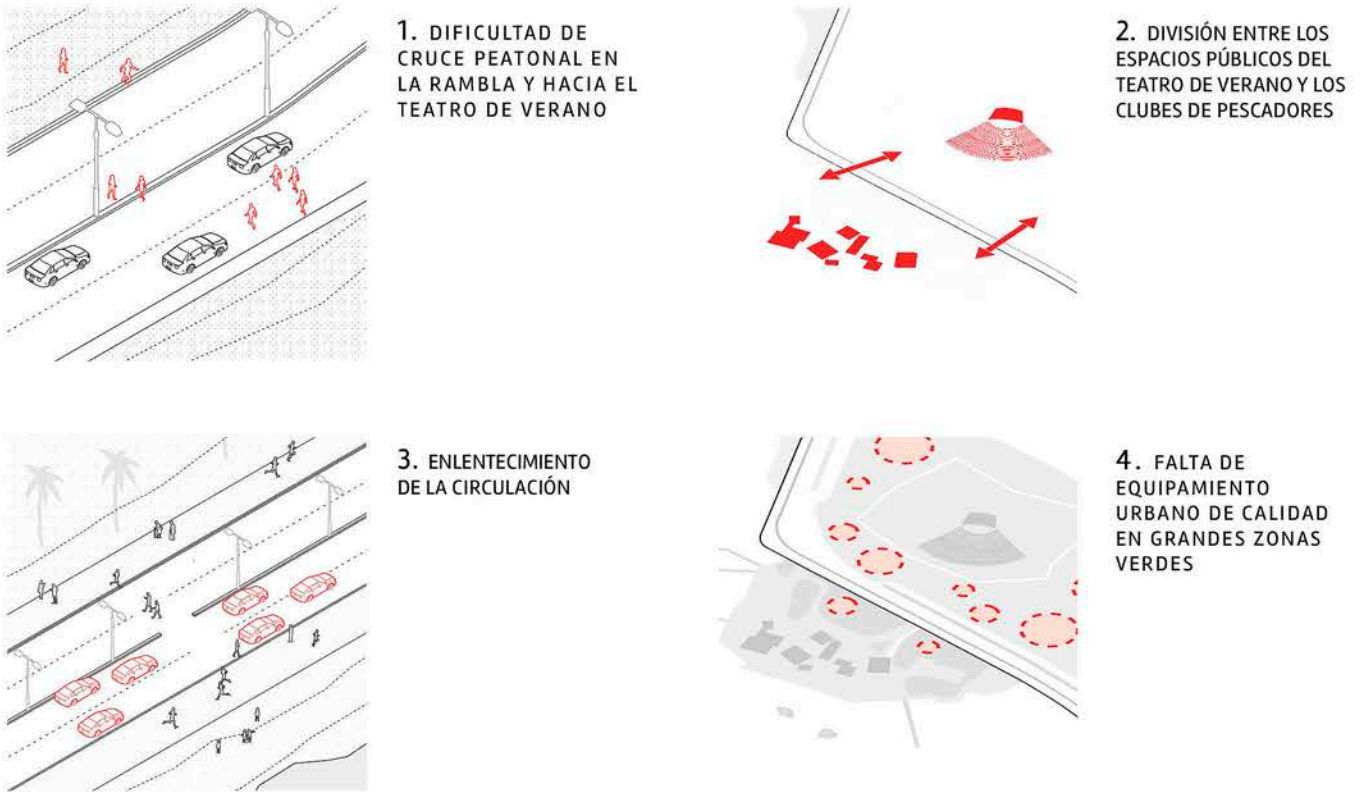
También se generan problemas de congestionamiento y enlentecimiento de la circulación vehicular, dada la popularidad del Parque Rodó y la gran cantidad de atracciones existentes.



DIAGNÓSTICO

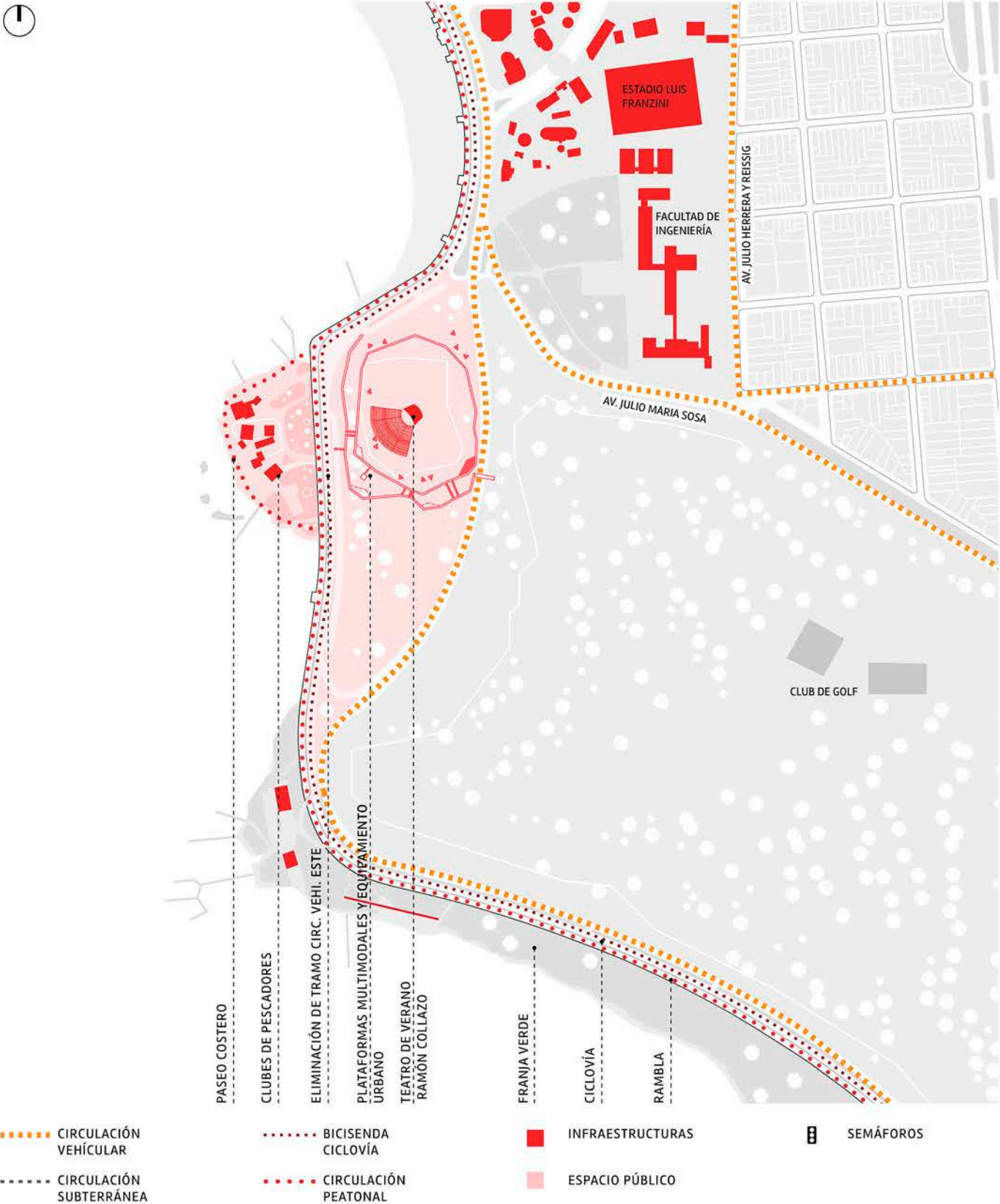
Se debe minimizar el impacto que tiene la circulación vehicular en favor de redimensionar las potencialidades urbanas y paisajísticas del entorno en favor de la circulación peatonal y el paseo. Las operaciones que transformen esta rótula vial en una pieza de paisaje clave, que aproveche todo su potencial y sea un hito visual que conecte los tramos de la Rambla Pte. Wilson.

Así, el pensar que pueda ser entendido como la extensión de un gran Parque Urbano costero que, pensado de forma sistémica, se derrame casi sin límites con las extensiones verdes cercanas y otras áreas de oportunidad. En una extensión de esta naturaleza, la incorporación de equipamientos diferenciados en su recorrido, es vital para atender demandas y usos que sintonicen con la noción de inclusión y diversidad, evitando quizás la repetición de soluciones estándar, por equipamientos situados para el lugar específico en que se implantan. Dicho esto y dada su gran atracción para la ciudadanía, la saturación de personas, deportistas y vehículos produce algunos puntos problemáticos y peligrosos de vinculación para los peatones entre ambas aceras de la Rambla.



LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

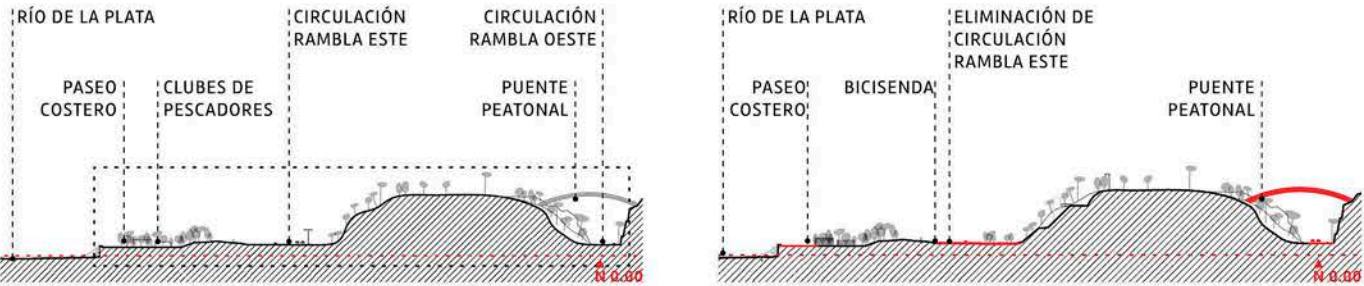
El Teatro de Verano Ramón Collazo es uno de los espacios para espectáculos más importante de la ciudad, intrínsecamente asociado al Carnaval, la manifestación cultural por excelencia de la ciudadanía. Si bien es un equipamiento urbano que se asocia también al Parque Rodó, las características de las infraestructuras viales lo diferencian del resto del tamo de la Rambla Pte. Wilson. Rodeado por la bifurcación de las sendas vehiculares de sentidos contrarios, nos encontramos con espacialidades desaprovechadas y relaciones diferenciadas y/o problemáticas con entornos paisajísticos muy distintos. Los lineamientos operativos plantean generar un Parque jardín continuo y potenciar su carácter de lugar de esparcimiento y gastronómico, equipando tanto las laderas del Teatro como el espacio verde sobre la acera sur. Esta operación beneficiaría además la circulación peatonal costera y la entrada al Teatro desde la acera sur de la Rambla, riesgosa para los peatones de ser atravesada.



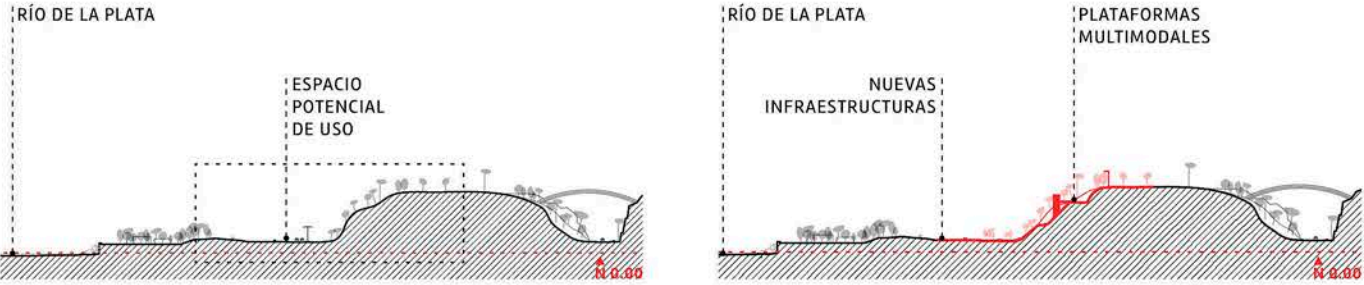
OPERACIONES

Los lineamientos operativos anulan en primer lugar el tramo vehicular costero, con el argumento de acentuar la vinculación entre la situación topográfica de sus laderas verdes con el río, el paseo marítimo y los Clubes de pescadores y otros equipamientos que se asientan en un entorno verde de gran potencial, convirtiendo a la senda norte en una vía de doble sentido. Los componentes metaproyectuales propuestos estarán enfocados en reforzar el vínculo y la continuidad a través de una intensificación en la vegetación y los espacios verdes, la generación de isletas de esparcimiento y senderos que permitan tener lugares de descanso y ascender de forma sencilla e inclusiva la ladera del Teatro, lugar de vistas excepcionales de la Playa Ramírez y el Parque Rodó, coronadas con puestas de sol. El puente existente que atraviesa la nueva doble vía, se acondiciona e incorpora a este circuito, recuperando el vínculo con el espacio verde que rodea el Lago Cachón. Se incorpora una bicisenda en la parte baja y un mirador al que se accede desde el paseo costero existente.

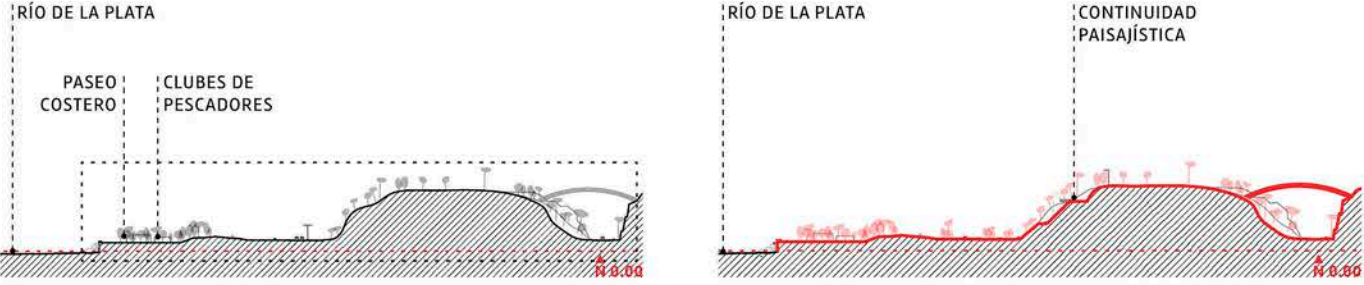
CIRCULACIÓN



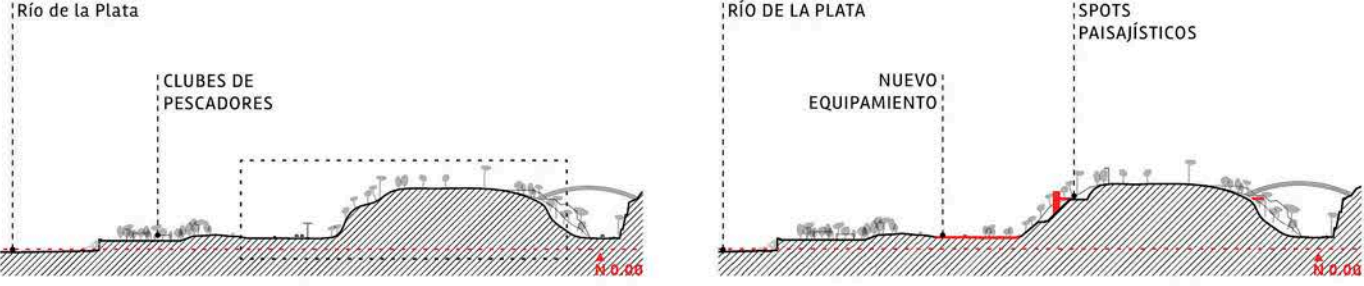
INFRAESTRUCTURAS

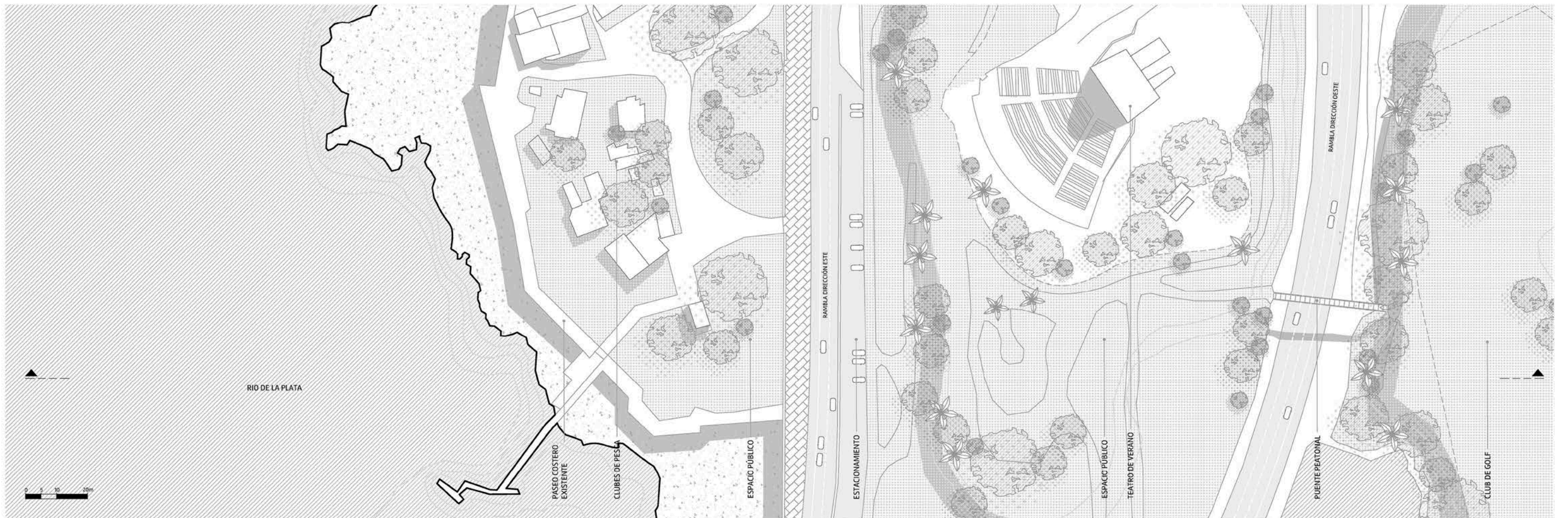
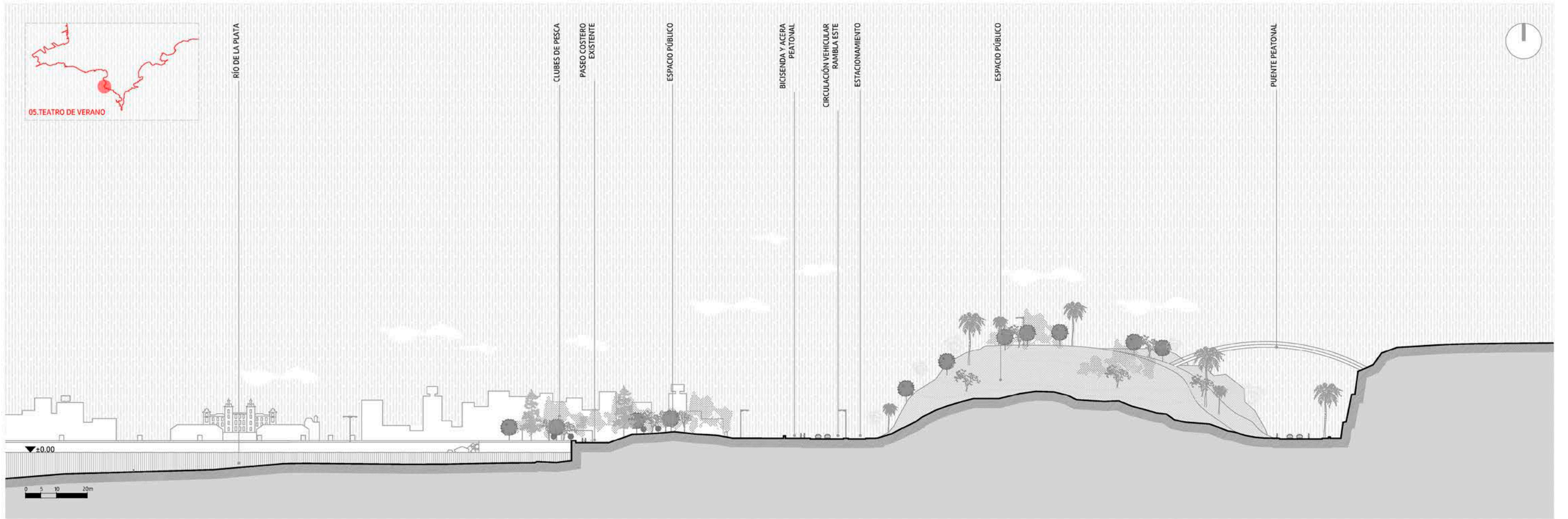


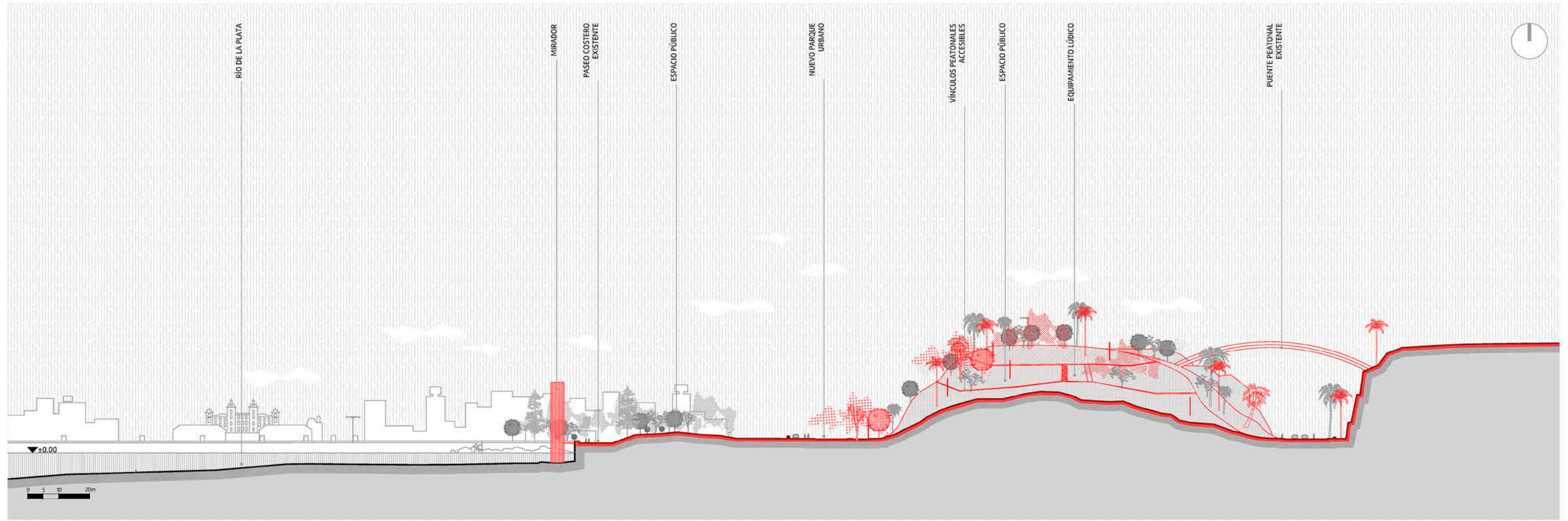
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO





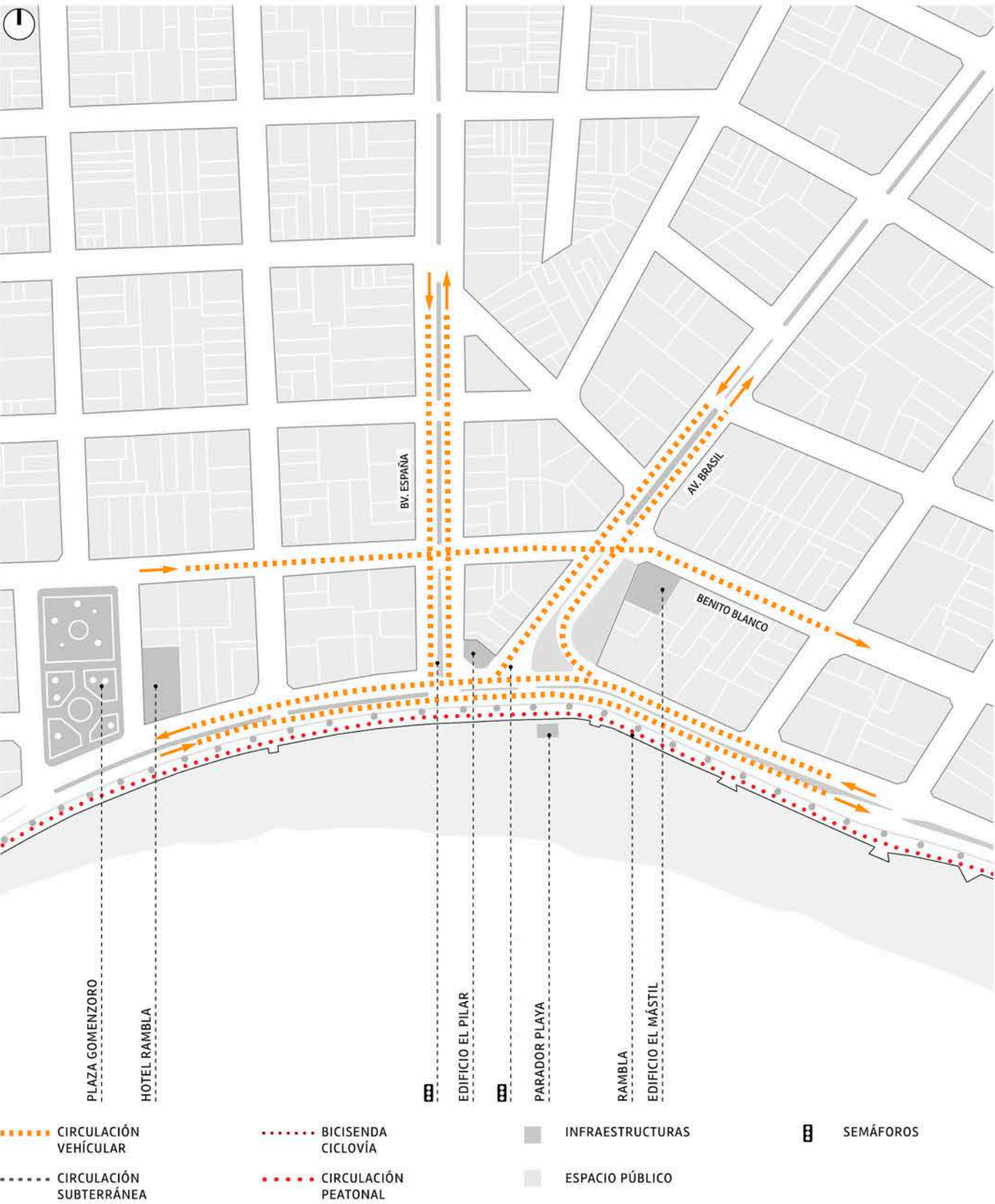




POCITOS

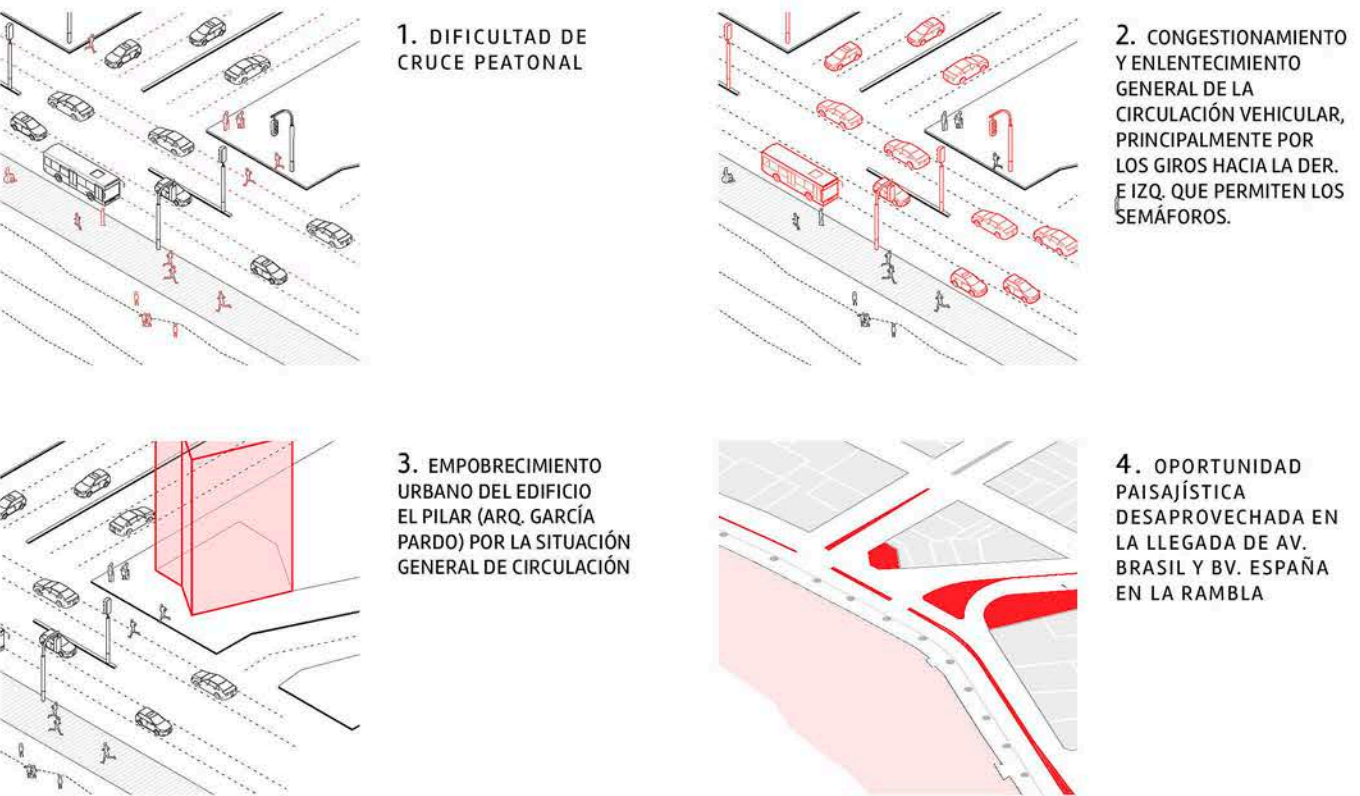
ENTORNO Y CIRCULACIÓN

La llegada convergente de Bvar. España y Av. Brasil a la Rambla República del Perú, al igual que el tramo de la misma entre Manuel Pagola y Basilio Pereira de la Luz, son dos de los tramos más congestionados de Pocitos. En el primer caso, la semaforización existente permite giros en todas las direcciones de ambos conectores, tanto hacia el este como hacia el oeste. Esto genera una problemática importante en la circulación vial, no solo en el punto en cuestión, sino que se derrama hacia las calles aledañas que se saturan de automóviles y unidades de transporte público. Asimismo, en dicho encuentro se localiza una de las piezas arquitectónicas más relevantes de la arquitectura nacional, el edificio El Pilar, diseñado por el Arq. García Pardo. Este entorno caótico, expone a sus ocupantes a una vivencia muy poco satisfactoria, principalmente en los primeros pisos, que sufren la contaminación ambiental, sonora y visual de la masa automotriz que circula a su alrededor. Como consecuencia de esta situación, algunas unidades están vacías y la primera planta se ha vuelto inhabitable.



DIAGNÓSTICO

La conclusión a la que llegamos, es que solo haciendo grandes cambios en los hábitos de circulación vehicular y una cirugía radical referida a la forma y nivel altimétrico de conexión entre la Rambla y Av. Brasil / Bvar. España, sería una alternativa efectiva frente al panorama previamente descrito. Este razonamiento, no solo aplica por cuestiones de congestión vehicular, sino que plantea generar en la Rambla, una vinculación de calidad de dos de las vías de tránsito más importantes de la ciudad. Esta decisión implica repensar en las características físicas del lugar, dando un lugar importante a la circulación peatonal, al rescate de una pieza soberbia de arquitectura moderna, experimentando con el espacio público como elemento mediador en una zona de la trama urbana densa y en altura de la ciudad.

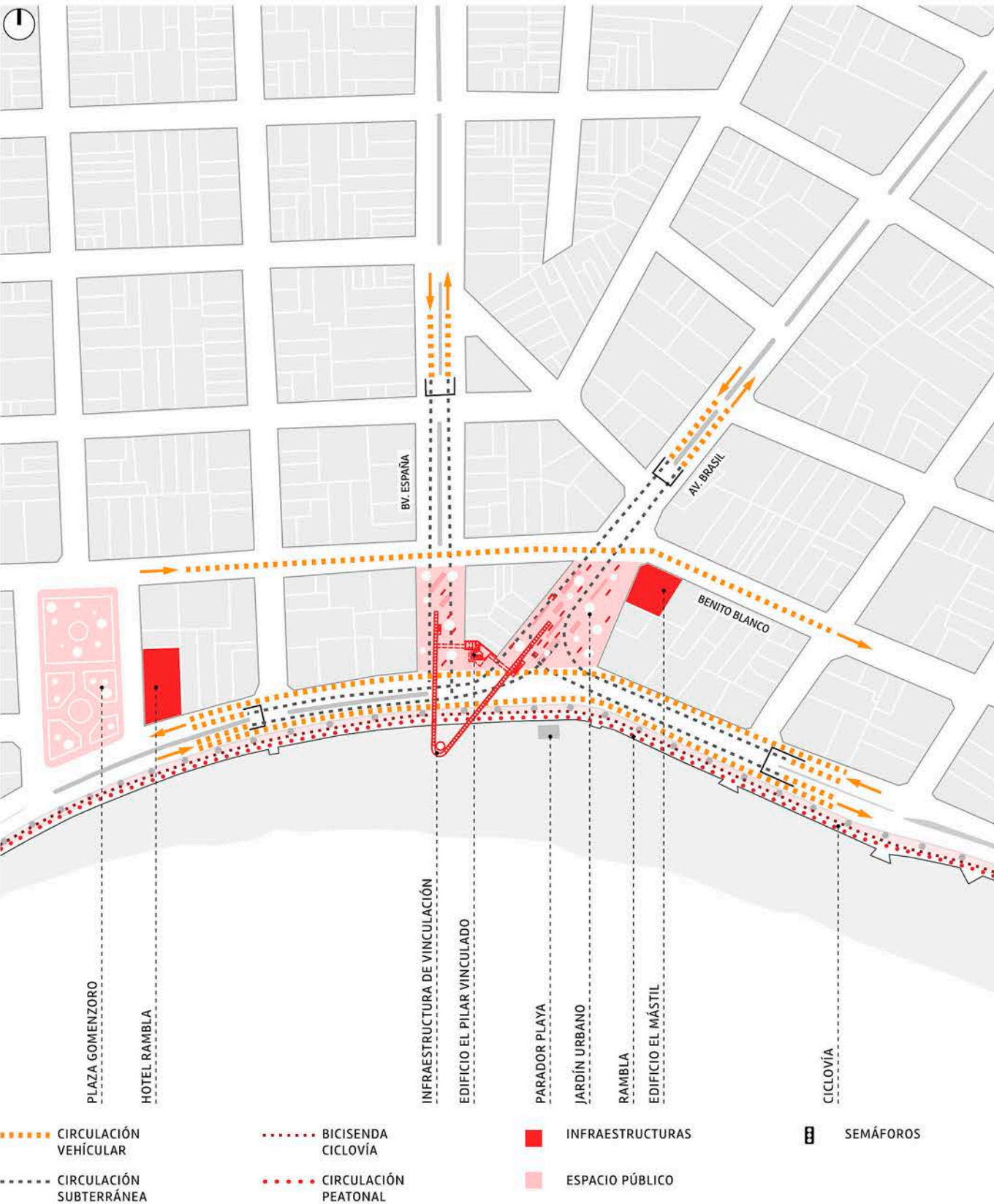


LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

Consideramos las actuaciones que plantean los lineamientos operativos como alternativas con fuertes acciones sobre el lugar-problema, que en su conjunto podrían ser considerados como una remodelación urbana.

Por una parte se controla la desmesurada preponderancia de la circulación vehicular con dos acciones fundamentales: la creación de un pequeño espacio Público verde que ofrezca un entorno acorde a la arquitectura preexistente más allá del edificio El Pilar, ya que muy próximo se encuentra el edificio El Mástil, otra muestra de la excelente de arquitectura moderna de la década del '30. Este Parque/Jardín jerarquiza la llegada de Bvar. España y Av. Brasil, planteando su vinculación con la Rambla a través del soterramiento de sus últimos tramos. Esta acción es un segundo lineamiento basal, que se aplica a todos los giros vehiculares sobre la Rambla, eliminando también la semaforización existente.

La vinculación peatonal con la acera sur y la playa Pocitos se realiza desde el Parque/Jardín, a través de una infraestructura prácticamente sin pendiente, que sirve como vínculo con a las primeras plantas del edificio El Pilar, ideales para ser ocupadas por la administración pública con servicios de información vinculadas al turismo, u otros destinos asociados a la promoción de la ciudad.



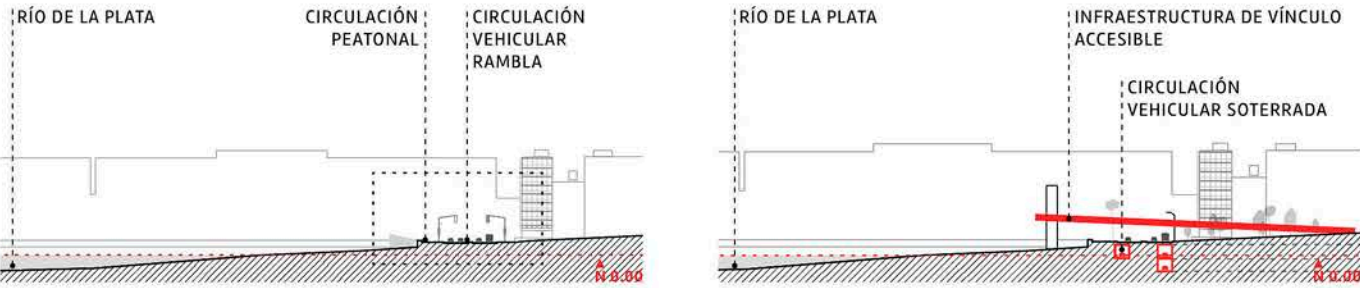
OPERACIONES

El soterramiento de los giros en la Rambla hacia y desde Bvar. España y Av. Brasil permitirán que las problemáticas de circulación vehicular disminuyan considerablemente. Esto no hará que disminuya la circulación vehicular en la Rambla, sino que le dará mayor fluidez para que no se produzcan embotellamientos y disminuya la congestión más allá del tramo.

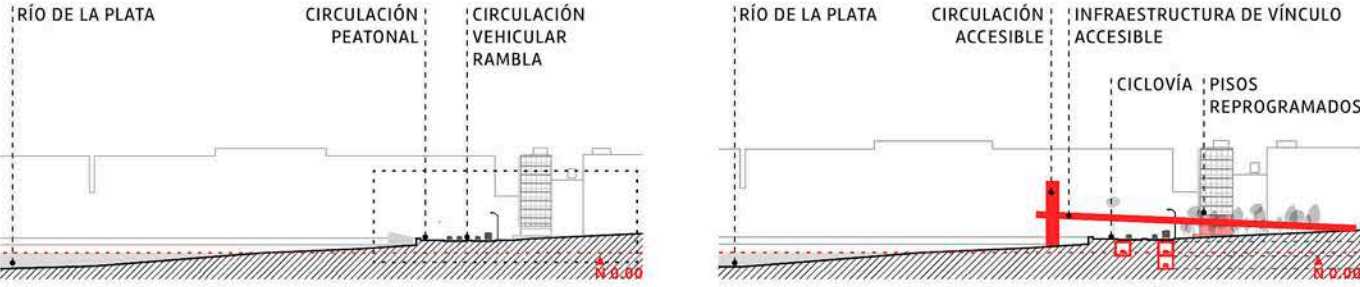
La vinculación peatonal es también considerada en paseo, ofreciendo nuevas perspectivas y visuales al entorno cercano, llegando a un elemento vertical de soporte que tiene una plataforma de observación en su parte superior.

Esta pieza plantea un doble juego funcional/simbólico, al dialogar con el edificio en su misma lógica vertical y en su naturaleza estructural y formal de "piel y huesos", con la intención explícita de que la resolución final incorpore el reto de la experimentación estructural y simultáneamente la máxima transparencia constructiva y estructural alcanzable, como su referencia, el edificio El Pilar.

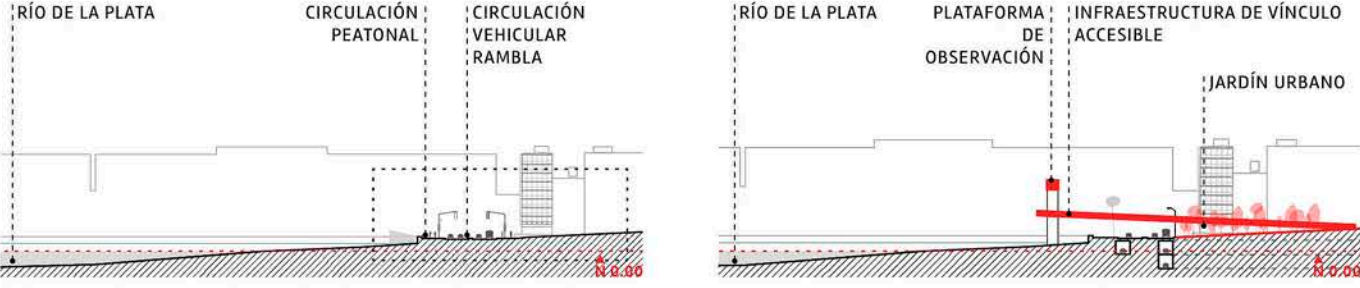
CIRCULACIÓN



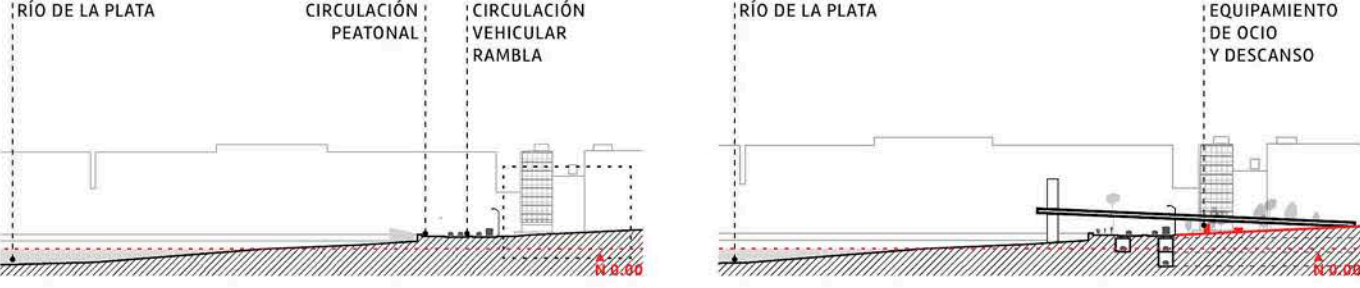
INFRAESTRUCTURAS

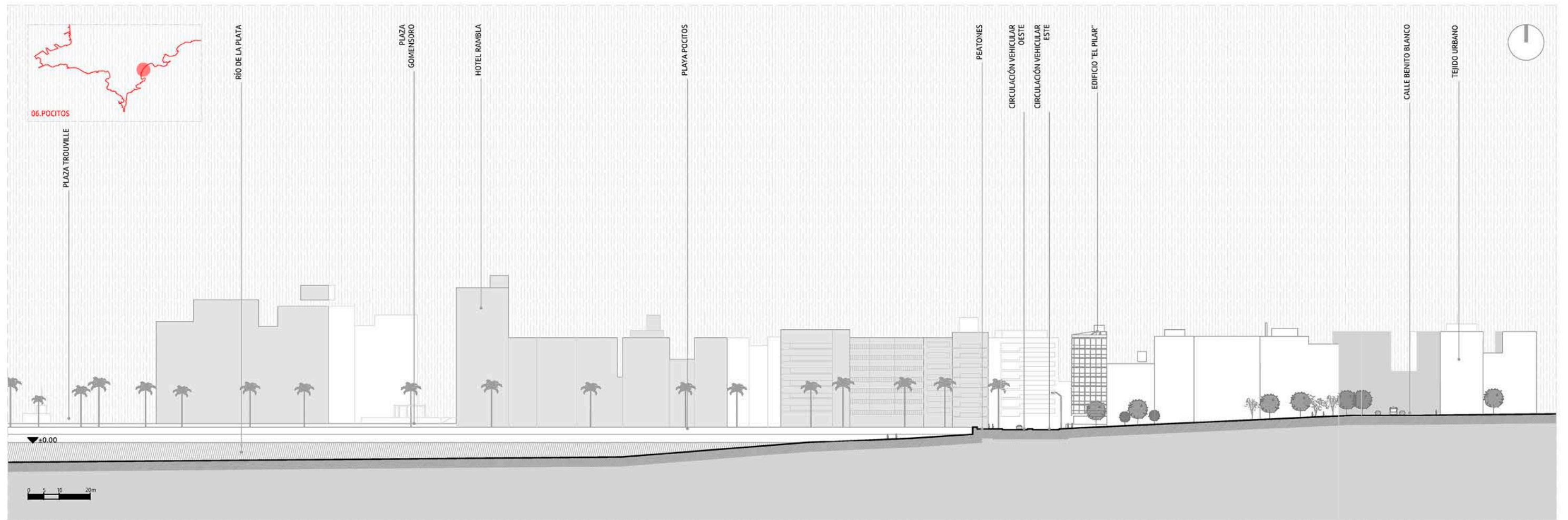


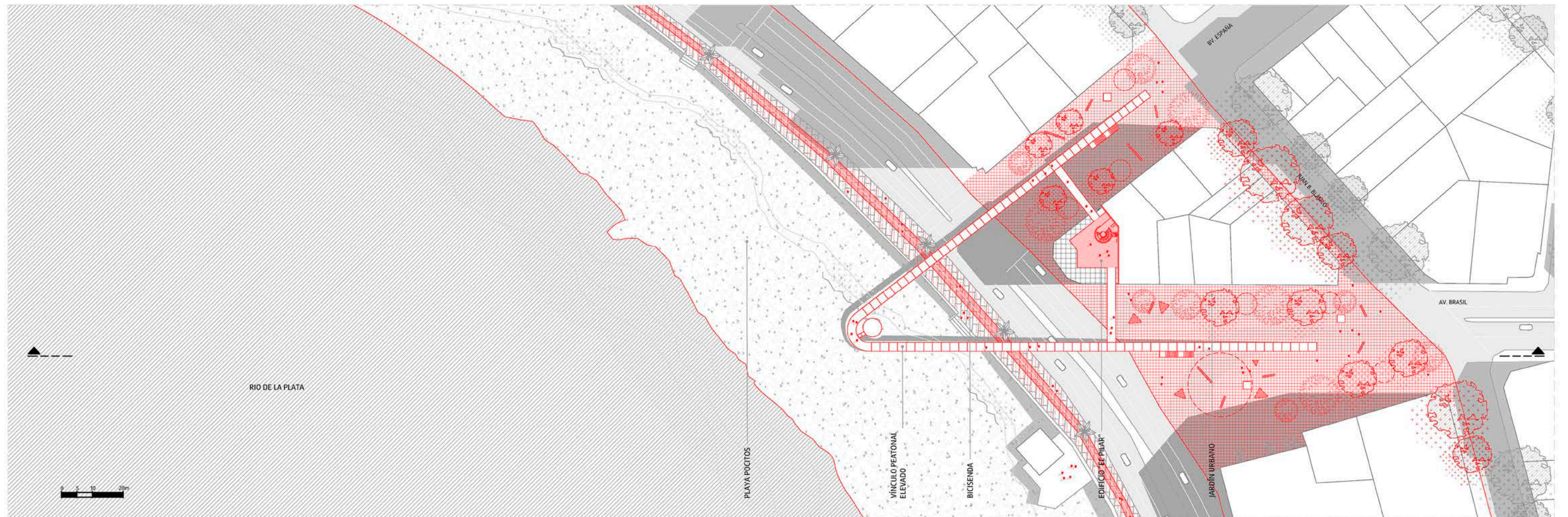
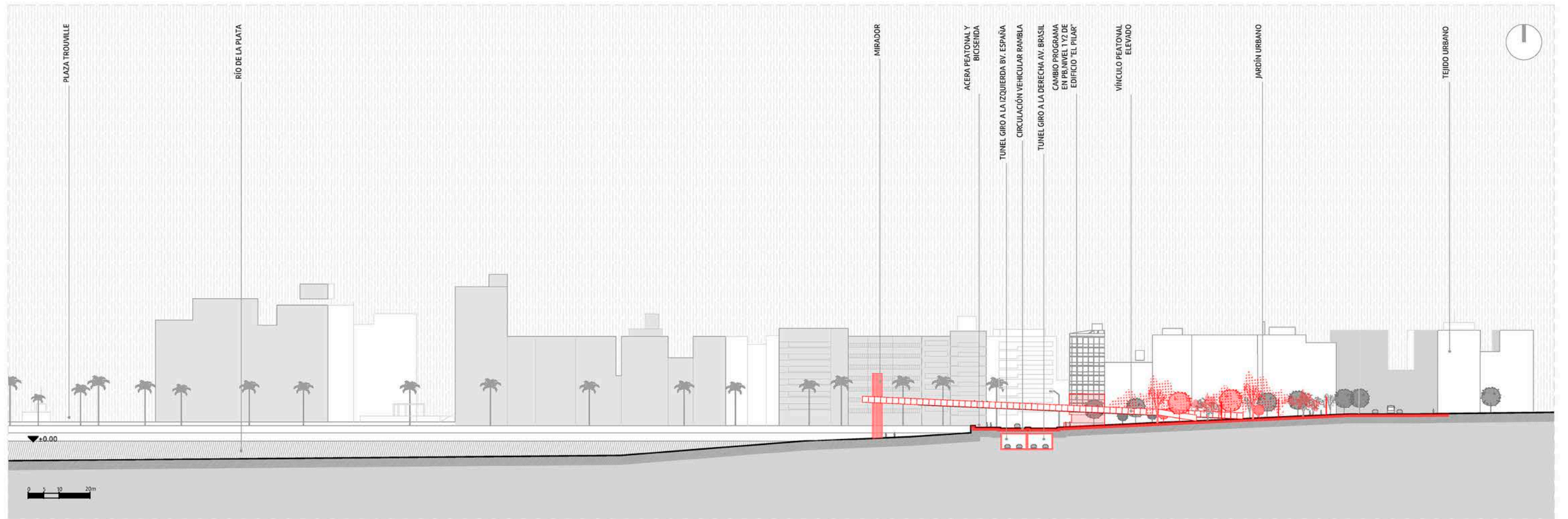
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO







CONVERSACIONES DIGITALES SOBRE CAPAS SUPERPUESTAS



Entrevista realizada vía Zoom (13 dic 2023 09:01 a. m.)

MAURICIO BONIFACINO VEGETACIÓN

EDUARDO DANIEL BERTIZ CABRERA (EB): Como disparador y para comenzar a conversar, quisiera saber ¿cuál es tu opinión sobre el tratamiento paisajístico de la espacialidad pública que se está llevando adelante a nivel general?

MAURICIO BONIFACINO (MB): Yo creo que Uruguay tiene unas oportunidades desaprovechadas de una manera escandalosa con todos los espacios libres que tiene, sobre todo en avenidas y rutas. Este es un lugar que absolutamente se puede transformar en otra cosa, que salga de la lógica del pastito cortado, imitando un campo de golf.

A mí me gusta el pasto cortado en mi casa, tengo un parque, y tengo también césped. En parte lo tengo corto, pero no porque quiera jugar al golf. Lo corto para marcar una zona. Que esté uniforme, te permite apreciar lo que está atrás o lo que está al lado, te da un contexto. Si no pasa muchas veces, cuando se ve toda la vegetación muy desarrollada puede verse como un mugraje. Entonces, cuando vos tenés algo corto y ves que se dejó expresamente, llama la atención sobre ese punto y el entorno que lo acompaña.

A nivel general, lamentablemente con los cambios en el uso del suelo que se están dando, muchas poblaciones de especies naturales están sobreviviendo en las

banquinas, o la banquina extendida entre lo que es el borde de rutas y el alambrado. Esas son zonas que me parecen interesantes que se tengan en cuenta para ese parque general. Pero si se tomaran en cuenta, en lugar del espacio tradicional que están dejando, podría liberarse un espacio más amplio para fomentar el crecimiento de estas especies naturales.

Tanto allí como, evidentemente, en los canteros centrales de las rutas doble vía que se están construyendo. Estoy seguro de que no se está tomando en cuenta esta posibilidad en el desarrollo de las rutas.

Podríamos tener en esas zonas, lugares de recreación, como se ven en otros países del mundo donde ves hasta algún servicio, y obtener un mini parque donde recorrerlo por un sendero, por ejemplo. Evidentemente tienen que estar contemplados los temas de seguridad, pero son espacios que realmente están ahí, y son del Estado.

Entonces, ¿por qué en lugar de tener una gravilla brava, que es un pasto exótico, no tener plantas nativas que funcionen bien?

Esta situación se está empezando a considerar incipientemente y se han dejado algunas zonas sin cortar, que es además un ahorro de mantenimiento. Por los cortes del pasto se gasta mensualmente una cantidad de dinero muy importante, entonces también hay un tema ahí, cuando haces la sumatoria de los kilómetros cuadrados que hay en Uruguay en esta situación.

Se puede usar como un área de conservación, de educación y de disfrute visual, porque no estás caminando por un lugar de pasto corto, estás en un lugar natural, casi como si fuera un Parque Nacional.

¡Tengo un colega, que tiene un vivero de especies nativas en Tacuarembó, que habla del Parque Nacional de la Banquina! (Risas)

EB: ¡Genial! (Risas)

MB: En particular la Rambla de Montevideo, que es un lugar espectacular paisajísticamente, tiene una variedad en su delineación y la forma natural de todas las entradas y las curvas, la hace muy interesante. Va cambiando su aspecto en el recorrido y en algunos lugares tenés relictos de esta vegetación costera en alguna de las puntas. Me parece que lograr integrarlos con el parque de los canteros, con áreas verdes que incluyan especies nativas y que se genere una sensación de que no estás en una

ciudad, sino que estás en un lugar natural cuando paseas por allí.

Existe una cantidad de especies que se pueden usar en la Rambla, en particular hay muchas gramíneas de porte mediano que requieren bajo mantenimiento y cuando se plantan en masa, generan esa sensación de pastizal sin que haya una necesidad de una manicure constante.

Esto está relacionado con buscar reducir costos, pero al mismo tiempo disfrutar de un lugar que sea lindo, que sea agradable estar allí

Me parece que el ciudadano salga de alguna manera de su vorágine diaria y tenga un momento de disfrute visual, evitando la violencia visual del tránsito en la Rambla, y caminar de repente por una pasarela de madera un poco oculta que me produzca la sensación de que camino y me pierdo de repente entre la naturaleza.

Bueno, me fui un poco por las ramas.

EB: No, no, es justamente el punto. Mientras hablabas de esas caminerías medio ocultas en un paisaje que no te esperas en el ambiente urbano y de pronto estar rodeado de un escenario natural, que tiene un imaginario distinto en la gente. En Buceo, hay una franja verde con alguna vegetación y árboles paralela a la Rambla del lado de la arena, al igual que en Malvín, que es un Parque lineal que ya está hecho, ya está allí, y sirve de colchón entre la naturaleza y la ciudad.

MB: En algunos lugares como ese, es dejar crecer, es dejar crecer lo que ya está. Es tener algún cuidado y sacar algunas especies exóticas invasoras. Las Fénix que están enfrente de la antigua Aduana de Oribe, por ejemplo.

Yo sacarías esas Fénix, que no es una planta que sea típica, algo que me parece que afea el paisaje, porque es algo foráneo, pero sí introduciría algunos macizos vegetales para que generaran heterogeneidad.

De la misma forma, involucraría pequeños símbolos que se incorporen a los espacios, digamos una especie de cartelería social que eduque e indique que especie es y por qué es relevante.

Por ejemplo, hay una cantidad de avifauna que se asocia a esos pastizales y genera un ecosistema bien interesante y rico.

EB: ¿Y esto vos lo podés recrear?, ¿Podés recrear un pastizal, por ejemplo?

MB: Totalmente, sí, totalmente. Vos poder recrear un pastizal y la velocidad con la que se genera desde la implantación hasta que los tengas totalmente desarrollados es increíble. Pasa un año y ya tenés un pastizal que parece que estuvo toda la vida ahí. Hay que distinguir de todas formas de que estamos hablando, ya que lo ideal sería generar un pastizal de relativo bajo corte, heterogéneo, como el que podés encontrar en las laderas sur y suroeste del Cerro de Montevideo.

Estas laderas del Cerro son un lugar totalmente desaprovechado y subvalorado, y es un lugar increíble en el Uruguay, tanto biológica como históricamente. Los naturalistas europeos que realizaban viajes exploratorios alrededor del mundo, tenían parada obligada en Montevideo y lo más conspicuo que había era el Cerro de Montevideo. Hacían su trabajo, recolectaban muestras originales de muchas de las plantas, que hoy hay en todo el Uruguay y entender que esas muestras fueron muy importantes desde el punto de vista de cómo se aplicaron biológicamente.

El Cerro es un lugar fascinante, increíble. que podría ser la joya de la corona de Montevideo, en el sentido de poder tener un parque que muestre la diversidad, que muestre la trayectoria histórica y los estudios de la naturaleza a nivel mundial en el Uruguay, pero en cambio está totalmente desvalorado.

Hace unos años propuse una creación de un parque, incluso tenía el nombre para ponerle, Jeanne Baret, una botánica que viajó disfrazada de hombre en la expedición de Bouganville de 1766 a 1769 con el nombre de Jean Bare.

Imagínate la valentía de esa mujer y la pasión por su trabajo para hacer semejante cosa, que estaba prohibida por la Marina francesa. Se lo propuse a la Intendencia de Montevideo y lo aceptó, pero quedó en eso, no sé en que quedó el expediente.

EB: ¡Increíble! Sí, es muy peculiar lo que pasó con el desarrollo del Cerro de Montevideo. Creo que Montevideo debe ser la única con una elevación en la costa de la zona central de la ciudad que no fue tomada por las clases más pudientes. Creo que se debe a que la ciudad empezó a crecer hacia otros lugares, en particular hacia el este de Montevideo, porque las clases altas se querían alejar de la ciudad, sobre todo la clase aristocrática que se afincó en Carrasco, desvinculada totalmente del resto de Montevideo.

EB: Volviendo a la Rambla, ¿por qué plantamos tantas palmeras o las trasplantamos desde otros lados? ¿No hay otros árboles que se puedan incorporar al paisaje costero?

MB: Supongo que será esa fascinación con la costa de California y la palmera que es nativa de ahí.

EB: ¿La Washingtonia?

MB: Sí, la Washingtonia. Hay un tema importante cuando hablás de plantar árboles altos en la Rambla y es el problema del viento.

Las palmeras lo que tienen es un tronco que es sumamente flexible, increíblemente flexible, y por eso sobrevive en el embate del viento sin problema y pueden desarrollarse bien ya que tienen el ápice protegido y eso hace que no lo queme el viento, entonces se sigue desarrollando.

Otros árboles tienen el ápice desprotegido y el viento, el movimiento y el golpeteo del ápice contra otras ramas, lo termina quemando y por eso no termina creciendo en altura. Entonces empiezas a tener lo que son los “árboles bandera” en lugares de mucho viento. El árbol crece abanderado, o sea, se va hacia el costado siguiendo la dirección favorable del viento.

No visualizo como una alternativa lógica plantar árboles que sean altos. Se podrían plantar especies que naturalmente queden bajas o que naturalmente crezcan ahí. No van a tener mucha altura, pero le van a dar una heterogeneidad textural al lugar.

EB: ¿Cuáles podrían ser esas especies que nombras?

MB: Digamos que todo lo que sea árbol nativo, como se ven en las costas de Rocha llamado bosque psamófilo, la Coronilla, el Canelón, el Chal-Chal, o el Tala van a soportar bien las condiciones. No son de gran porte y no van a crecer mucho, pero pueden llegar a crecer entre dos y tres metros de altura, generando una hermosa heterogeneidad.

Te quiero aclarar que lamentablemente unas especies de arbustos que se encuentran mucho en la costa son los *Evónimos* o los *Pittosporum* que además de ser especies exóticas son invasoras infames. Tenemos un Canelón enano globoso que tiene la misma forma que esos *Pittosporum*, que es el *Myrsine parvifolia*, un Canelón enano típico de la costa de Rocha que bien podría utilizarse, además de decenas de chircas

que tranquilamente se pueden usar y que ya crecen en la Rambla.

Estas últimas no son tan persistentes en el tiempo, pero como se autogeneran, van a ir desarrollándose. La espina de la cruz, que es una especie increíble, fascinante, de forma y de color.

EB: Un poquito pinchosa, ¿no?

MB: Ni qué hablar, no es para todos los lugares por su grado de agresividad, pero tiene un grado de belleza única por la propia forma de la planta, que puede llegar a más de 2,5 metros de altura. Las otras chircas se pueden usar sin problemas de ese tipo o especies de pastos de mediano y de gran porte nativos.

La mayor parte de lo que vos vas a ver en el ornato de Montevideo son especies de pasto chinas como el *Miscanthus* o sudafricanas como el *Pennisetum*. Hay algunos intentos tímidos de colocar algunas especies nativas en Kibón, por ejemplo, o en la Rambla del Cerro también colocaron algunas nativas.

EB: ¿Qué altura tienen estos especímenes que me nombrás?

MB: Tenés distintos ejemplares. Algunos que llegan a 30cm, otros que llegan al medio metro, otro que llegan al metro, otros que la parte vegetativa puede llegar entre metro y medio y dos metros.

Podés generar una variedad de texturas con estas especies y hacer un diseño para lograr tener un pastizal natural heterogéneo y bello, ya que tienen distintos colores, distintas texturas, unos tienen el apogeo en el verano y otros en el otoño.

EB: Me hacés acordar al libro con los dibujos de Cracco...

MB: ¡Claro! eso es lo que a vos te permite generar un espacio que toma en cuenta esas variaciones estacionales y que te va a ofrecer algo interesante y distinto de mirar en diferentes épocas del año. Hay un pasto que se llama Paja estrelladora que produce una vara de color que al principio es verde, pero cuando se seca en el otoño, queda de un color ocre.

Entonces, lo que produce visualmente es una especie de mini cañaveral no muy denso, que puede llegar a un metro y medio de color ocre. Si eso lo mezclás con unas plantas que te den una tonalidad violeta por decir algo y además lo asocias con matorrales

bajos, podés lograr diseñar un tipo de vegetación similar a la que ocurriría naturalmente en el lugar y traer naturaleza típica de lo que es el Uruguay a la Rambla, que creo que es una cosa muy buena y educativa. Imagínate que te encontrás con un código QR en cada especie y se descargue su guía de campo, donde vas a tener información, fotos, y otros QR que te dejen ver un plano general de cómo están distribuidas las especies en el espacio.

Estas oportunidades son realmente buenas para lograr apreciar el paisaje y al mismo tiempo que recreas la vista, educas e informas a la gente. Se instala un espacio real-virtual para que se esparza la información y los beneficios o amenazas que podemos tener al plantar algo sin saber bien que consecuencias pueda tener. Me gustaría ver que la ciudad avanza hacia ese tipo de propuestas.

EB: ¿Qué pensás de las zonas rocosas o de la “trinchera” rocosa del Teatro de Verano? ¿Como ves las intervenciones pertinentes en esos lugares?

MB: Se puede pensar, sí, en especies que ya se desarrollan asociadas a roquedales costeros. Pueden ser pastos, plantas, herbáceas, perennes, especies de ese tipo. Sería como generar una variante paisajística y continuar el pasto matorral que vos propongás. Estaría bien, en algún lugar, tener una variante de este tipo.

La “trinchera” que mencionas, que es una herencia de transformaciones de otra época tiene posibilidades muy interesantes, pero con cierto aire experimental, diría yo. Actualmente está lleno de Aloes sudafricanos, Transparentes, Ágaves y especies foráneas, por lo que sería una buena idea ponerse a pensar en cómo abordar ese tramo rocoso vertical de la Rambla.

Digamos, recolonizarlo de alguna manera con una experimentación que permita incorporar flora nativa de zonas de rocas a ese lugar. Las plantas que se desarrollan en zonas rocosas, son especies con características particulares, por lo que sería un proceso bastante experimental, pero que no deja de ser menos interesante, sobre todo asociado con lo que ya comentamos, que genere un espacio de educación allí también.

EB: ¡Me entusiasma lo de experimental! Sobre todo porque lo asocio con un artículo que estuve leyendo, que toca otro tema, pero me sugirió un camino de exploración para ver de qué manera la vegetación pueda ayudar a reducir el monóxido y el dióxido de carbono que generan los gases de los vehículos a combustión interna.

Allí se hablaba de microorganismos, pero estuve buscando información y hay plantas que son ávidas devoradoras de estos gases, como por ejemplo el *Chlorophytum comosum*, conocida popularmente como “Lazo de amor”.

Este dato hay que tomarlo con pinzas ya que tendríamos que preguntarnos ¿con qué parámetros se toma este índice?, es decir, si mueve la aguja. Puede ser muchísimo más alto el consumo de estos gases que el de otras especies, pero capaz que es inocuo o inconveniente por la proporción o el volumen de vegetación que se necesitaría para que eso fuese realmente efectivo.

Sé que hay sistemas de muros verdes con ventilación forzada que usan la vegetación como primer filtro para purificar el aire que devuelven al ambiente, pero ahí estamos ya en otra cosa, aunque se puedan instalar en el lugar.

MB: ¡Muy interesante!, no estaba al tanto de este costado que mencionas.

Lamentablemente tengo que decirte que el lazo de amor, es una especie foránea y además es muy frágil como para plantar en la costa. De todas formas, es una variable interesante, que habría que profundizar, pero mi primera inquietud sería saber cuánto de esos gases quedan próximos al suelo y cuáles enseguida suben a la atmósfera, como para pensar también en qué proporción lo que plantes sea una ayuda efectiva, no sabría decirte qué sucede con esa dinámica.

EB: Sí, incluso pienso en los vientos que hay permanentemente en la Rambla, si no colaborarán en dispersar esa contaminación con rapidez. No es lo mismo que en la ciudad consolidada más densa, que si no hay viento son muy peligrosos para el ambiente, pero más para la salud de las personas.

MB: Claro, habrá que investigar ¿no? Pero ahí tenés una arista bien interesante para seguir.



POCITOS ESTE

ENTORNO Y CIRCULACIÓN

En este tramo de la Rambla tiene características muy especiales en cuanto al entorno construido, la circulación vehicular, enormes superficies verdes, infraestructuras urbanas, edificios icónicos, por nombrar solo algunas. El frente costero está muy alejado del río, mediado por las vías de circulación vehicular que se dividen en dos sendas independientes este/oeste, dejando entre ellas esta serie de espacios verdes sin uso definido, para encontrarse finalmente con el límite del desagüe urbano a cielo abierto sobre la margen del agua. Las aceras entre vías son extremadamente angostas, lo que genera dificultades para la circulación peatonal y el running, ya que se agrega a su situación dimensional, la ubicación del alumbrado público centrado en las mismas. La bifurcación peatonal más cercana al río es incómoda e inadecuada para su uso, atravesando sectores de arquitecturas banales y una Terminal de transporte público, en un entorno poco atractivo para el paseo. Hay carencia de equipamientos para los ciudadanos que usan el verde para el ocio y llegar a los mismos desde la acera norte lindera al frente costero implica riesgo para los peatones por la falta de cruces seguros.



DIAGNÓSTICO

La posibilidad de construir un espacio público de calidad debería suprimir la circulación vehicular en superficie, generando una continuidad espacial que permita la construcción de un Parque urbano en esta zona privilegiada. La pendiente que tiene la zona hacia el agua, abre posibilidades múltiples de diseño para las mismas. La Terminal de Transporte Público debería cambiar su ubicación o implementar una variante en su funcionamiento para dejar el lugar. De igual forma consideramos que el edificio Kibón debería reconvertirse en una infraestructura más asociada al espacio público, y renunciar a su condición hermética. Esta reconversión en un espacio polivalente fuertemente relacionado con los espacios exteriores, abre la posibilidad de apertura hacia un nuevo borde costero, con el cerramiento del desagüe reconvertido en paseo costero, posibilitando el disfrute de la cercanía con el río y la posible conexión peatonal con el Puerto deportivo del Buceo.



LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

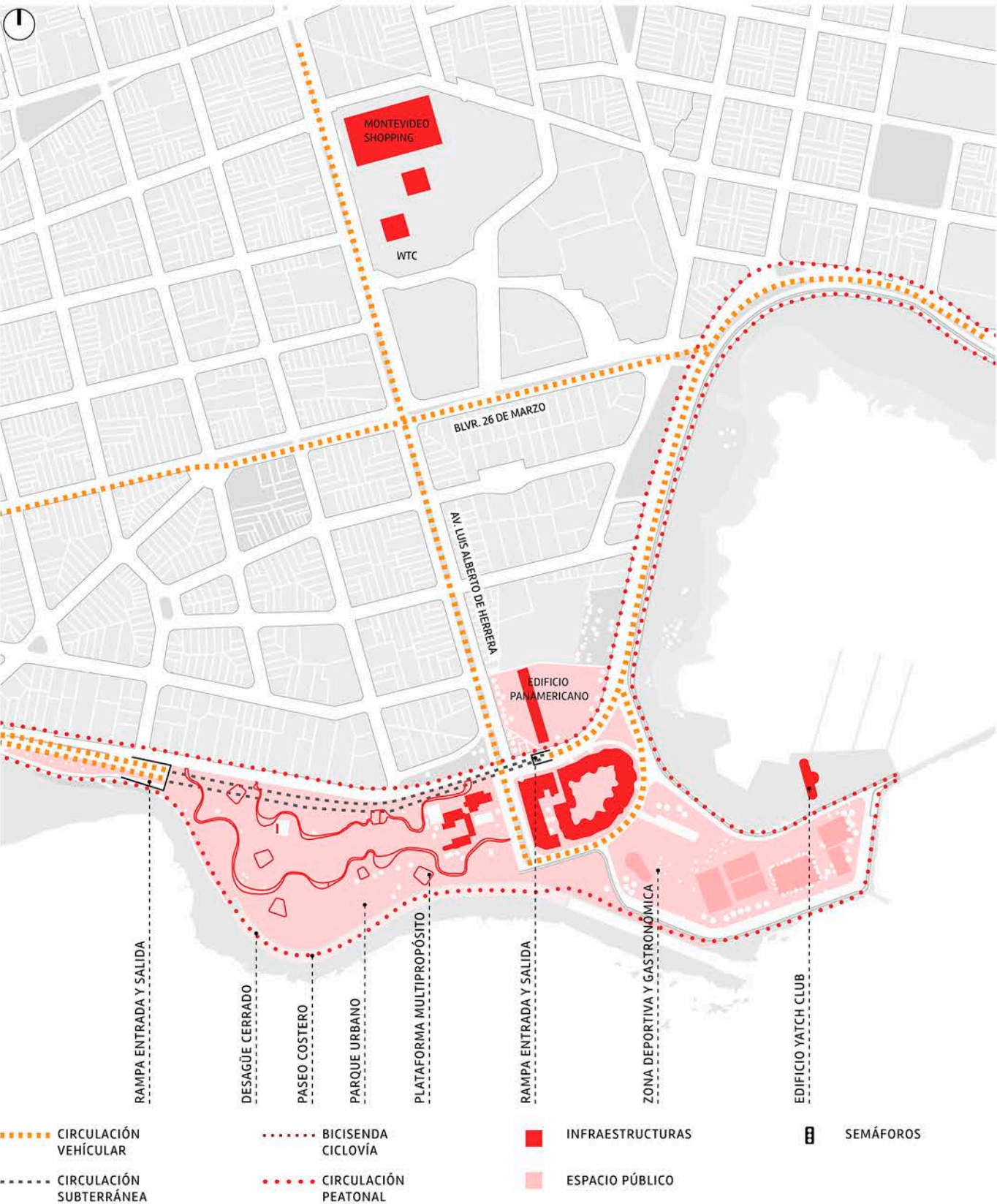
Esta zona de la ciudad debería ser una pieza compleja y heterogénea de usos, espacios públicos y convivencia urbana, ya que conviven una multiplicidad de realidades, edificios y actores que hacen sumamente atractivo lograr una intervención infraestructural/paisajística que genere una nueva relación, de mayor escala y accesibilidad entre partes desconectadas.

Los tramos de Rambla que atraviesan la zona, dividen en lenguas verdes discontinuas el vínculo ciudad-río y la posibilidad de generar un gran emprendimiento paisajístico y funcional, por lo que serán objeto de una reestructura vial.

Los paseos peatonales o en modos livianos deberían tener la posibilidad de trasladarse por un paseo costero, que abrace de forma segura y accesible una zona de altísimo valor urbano.

Con esta superficie de gran porte, se plantea una actuación unitaria y diversa a la vez, creando atmósferas diferentes a través de equipamientos, vegetación y vínculos.

Se considera que la pendiente verde es una superficie activa y moldeable, el componente más importante para operar, pasible de ser una plataforma de descanso, un lugar de juegos o la cubierta de un edificio multiuso.



OPERACIONES

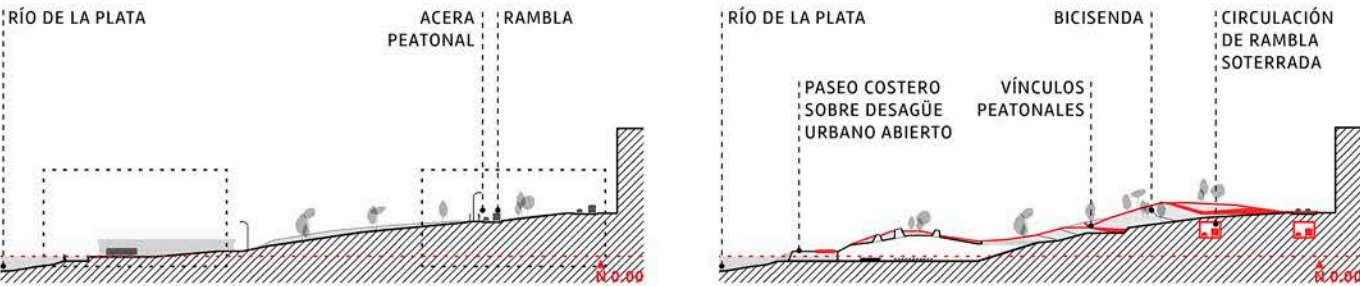
La operación más importante es el soterramiento del tramo vehicular de la Rambla, ya sea como túnel subterráneo *ex novo* o producto de la manipulación de la geografía del manto verde resultante, que logre conducir los flujos vehiculares.

La incorporación de masas vegetales de distinto tamaño, densidad y propósito definirán este nuevo Parque Jardín Urbano, con el objetivo de conquistar el terreno, alejado de cualquier visión bucólica o romántica para su definición metaproyectual.

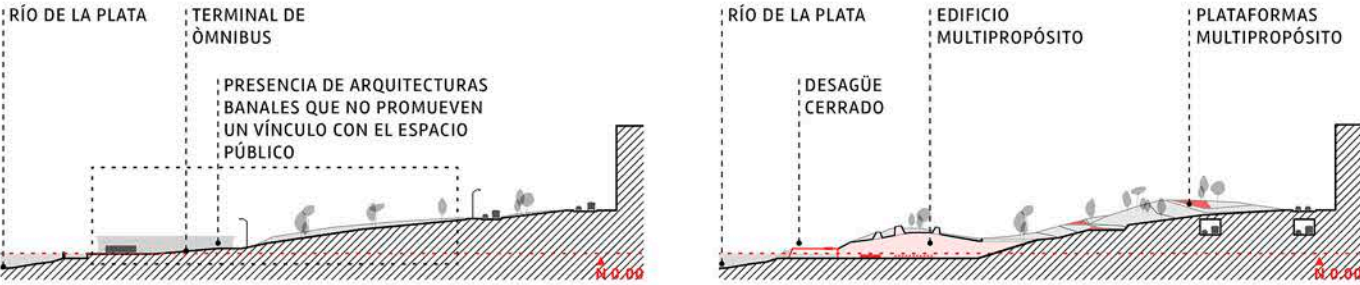
Se deberán tomar decisiones con el edificio de Kibón, que van desde derribarlo a reconvertirlo en paisaje y transformar su condición objetual anodina y autónoma.

Asimismo, el desagüe a cielo abierto se cubre como parte de esta intencionalidad de continuidad buscada y contacto con el río. La parada de ómnibus se debería trasladar.

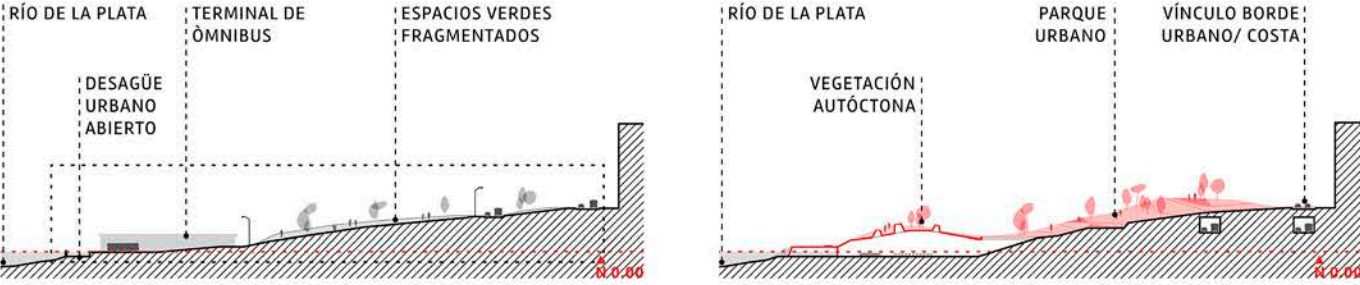
CIRCULACIÓN



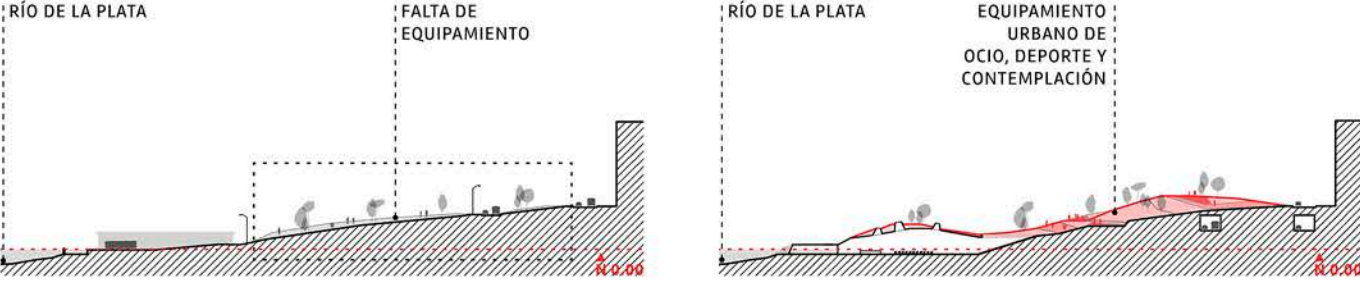
INFRAESTRUCTURAS

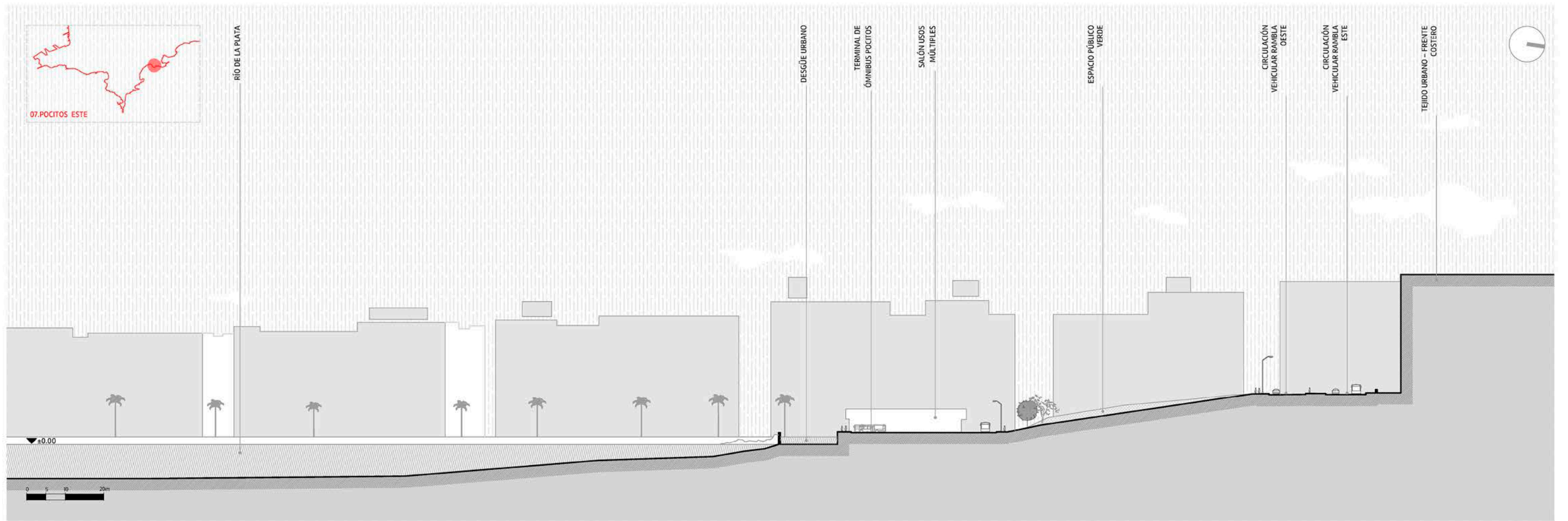


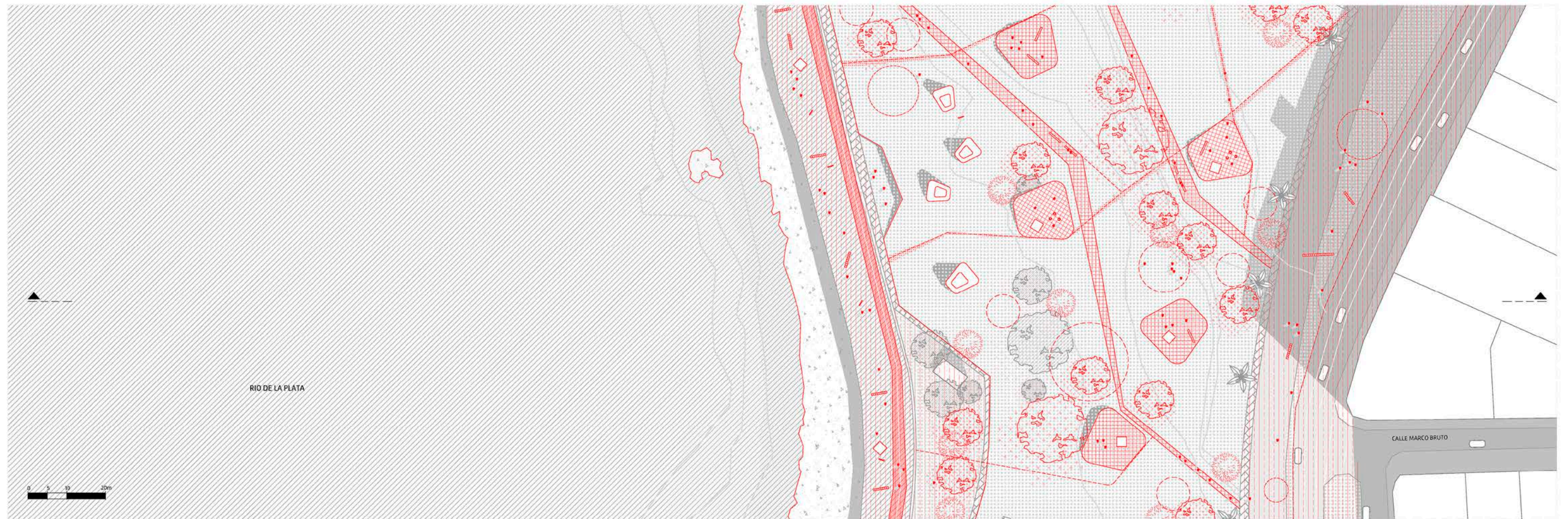
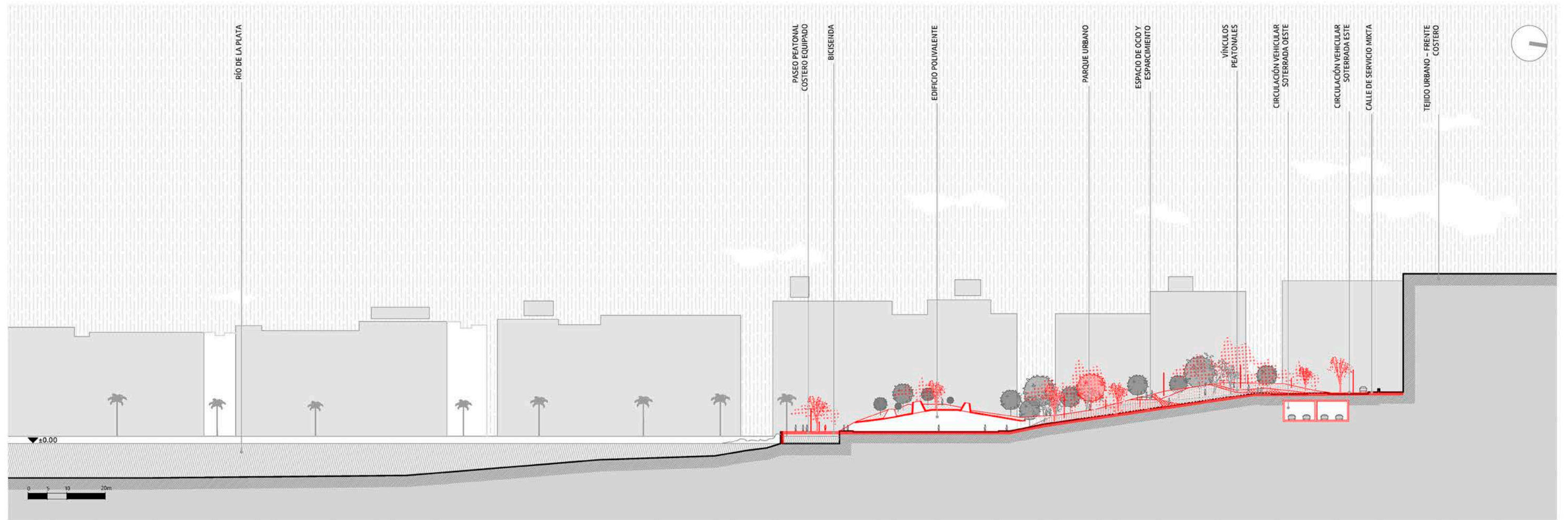
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO









PUERTITO DEL BUCEO

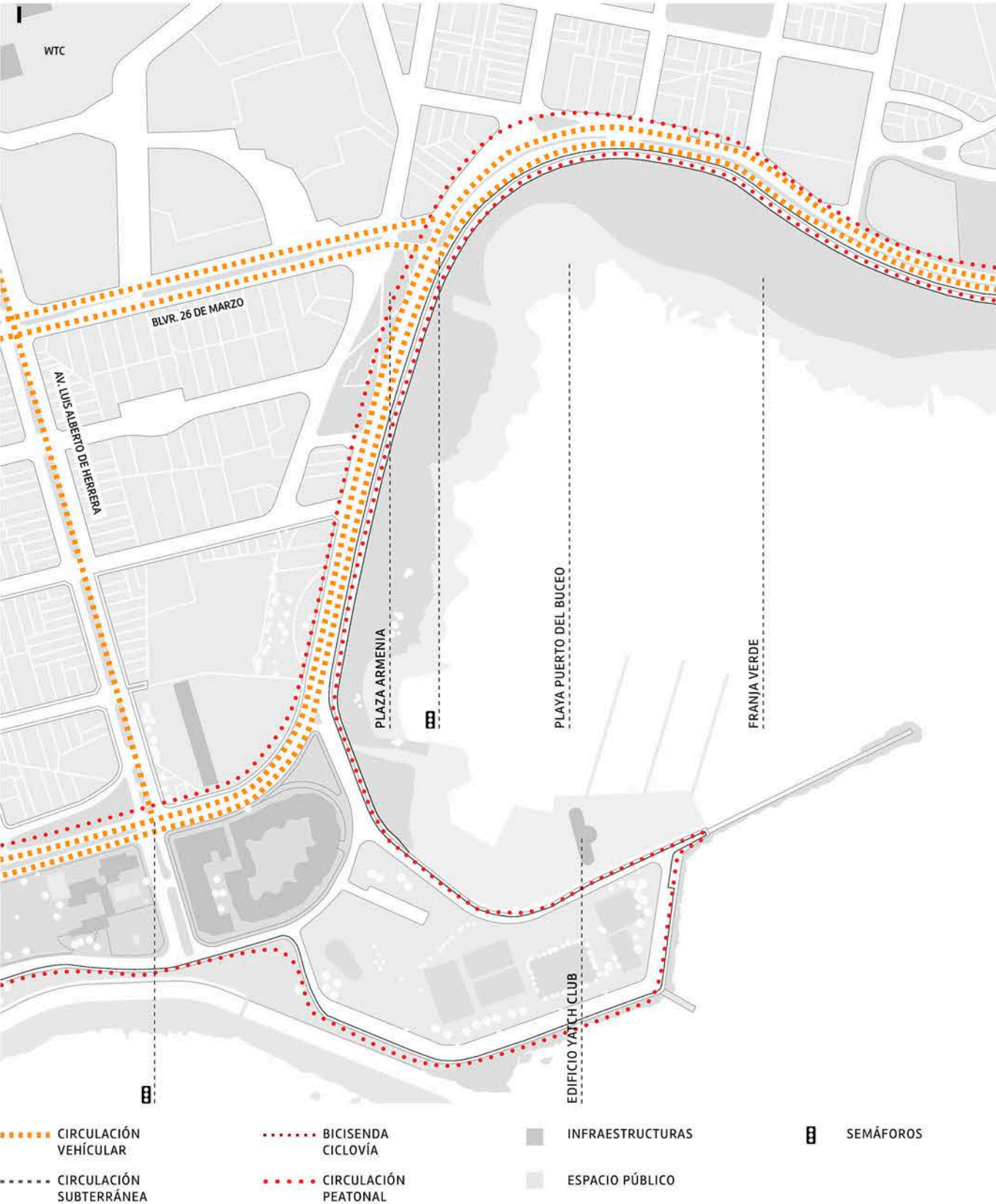
ENTORNO Y CIRCULACIÓN

El puerto del Buceo es uno de los lugares con un paisaje y un entorno muy destacado. No solamente por la presencia del puerto de veleros y embarcaciones recreativas, sino que complementan el panorama el edificio del Yacht Club y el Panamericano, este ciertamente afectado por nuevas construcciones cercanas que desdibujaron su presencia urbana.

La superficie verde es mayoritaria frente a la presencia de playa y arena, no siendo una playa apta para baños.

La plaza Armenia generalmente tiene poco uso, a causa del poco tránsito peatonal registrado y su ubicación, no así los lugares verdes localizados más hacia el este, que presentan una vegetación y un arbolado que ofrece reparo y visuales del paisaje costero.

En el cruce con 26 de Marzo, una bifurcación muy usada vehicularmente, existe una semaforización que permite giros desde el este y también desde el oeste hacia 26 de Marzo desde la Rambla, pensada para la circulación automotriz y no para el peatón, siendo el único lugar por donde acceder al espacio público verde mencionado previamente.



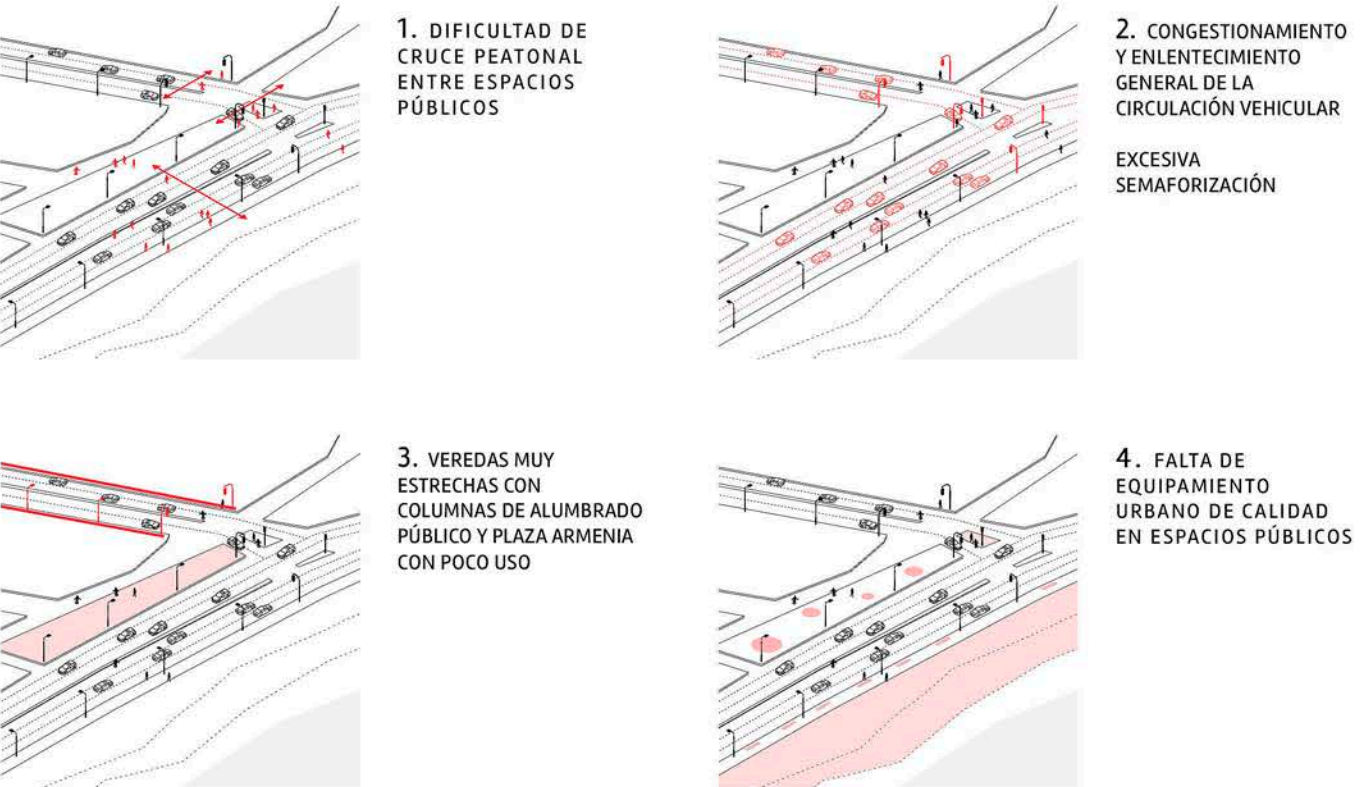
DIAGNÓSTICO

Los giros hacia 26 de Marzo provocan grados moderados de congestión, ya que la manera en que se distribuyen los semáforos, unos en la Rambla y otros a menos de 40m sobre la calle Tomás de Tezanos, forma una fila de vehículos que se detienen en la Rambla y obstaculizan el cruce peatonal.

Esta situación genera una desconexión adicional a las posibilidades de vinculación de la espacialidad pública entre los espacios públicos a ambos lados de la calzada costera, generando un desaprovechamiento de las posibilidades de conseguir una integralidad urbana que permita fortalecer la evidente condición pública del lugar.

La incorporación de equipamientos y usos (adicionales a la contemplación y el ocio) podría potenciar una continuidad costera con los equipamientos ya existentes en las cercanías del Yacht Club, de gran atractivo y convocatoria para la ciudadanía.

Esta nueva condición implica repensar el cruce peatonal entre ambas aceras de la Rambla, inconveniente e insegura para la circulación peatonal en prácticamente todo el tramo.

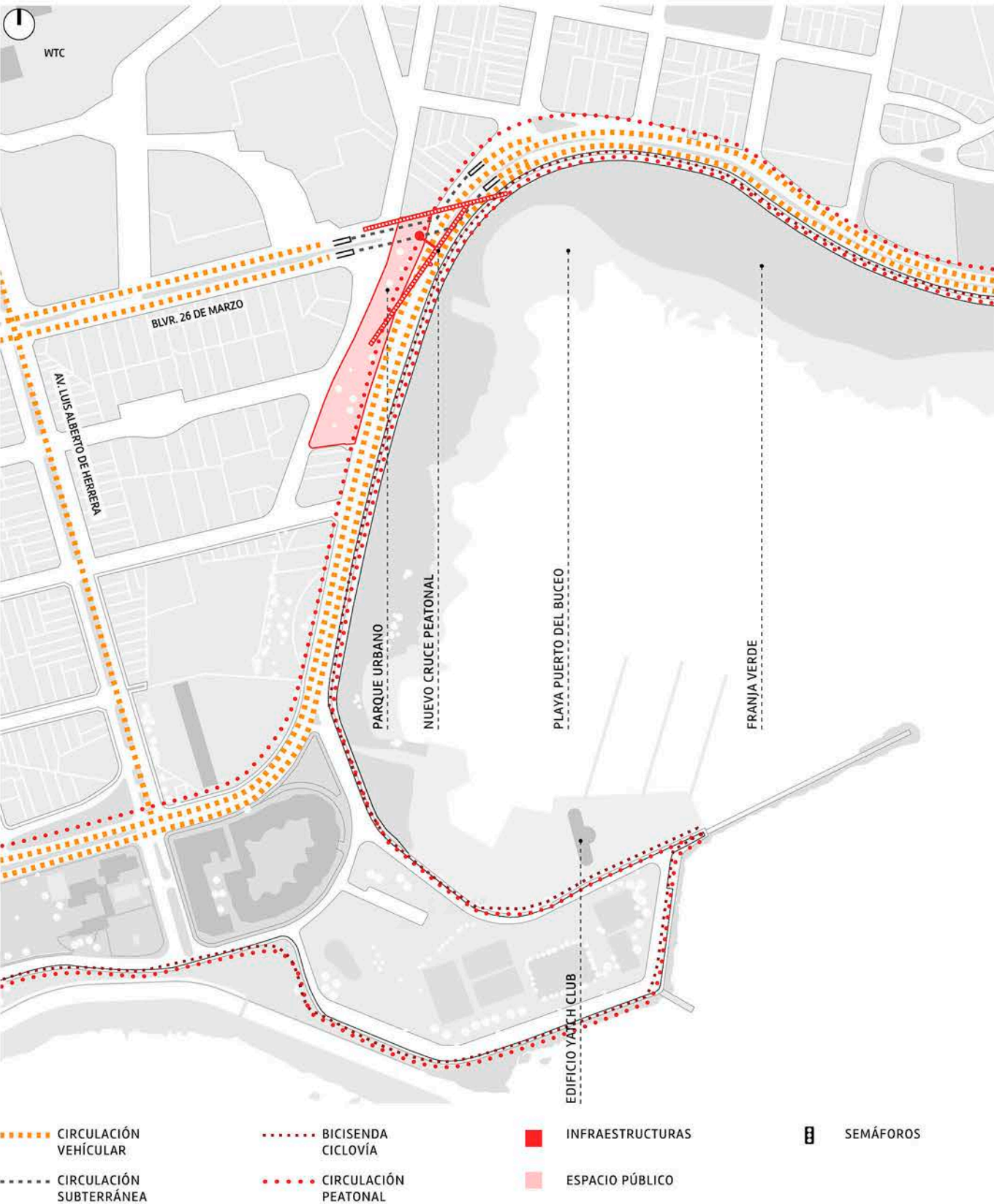


LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

La continuidad espacial y física del espacio público peatonal y de ciclistas es el disparador de los lineamientos que se proponen. Esto implicaría una serie de actuaciones fuertes en la infraestructura vial y la eliminación de la barrera que significa la semaforización hoy existente.

Esta continuidad espacial física propuesta se plantea para consolidar un circuito entre espacios públicos, hoy desvinculados, reconfigurando con determinadas actuaciones infraestructurales el entendimiento de la espacialidad urbana de forma unitaria y conectada.

La mayor oferta de usos y servicios generarán otro dinamismo y una condición sistémica con las zonas aledañas, especialmente las instalaciones gastronómicas y deportivas en la zona del puerto y el Yacht Club y la escollera este, un paseo marítimo de pesca deportiva y vínculo con la pequeña “Isla del mono”, de características particulares para el esparcimiento y el contacto con el río



OPERACIONES

Las intervenciones infraestructurales soterran la infraestructura vial, específicamente el giro a la izquierda como el giro a la derecha por la Av. 26 de Marzo.

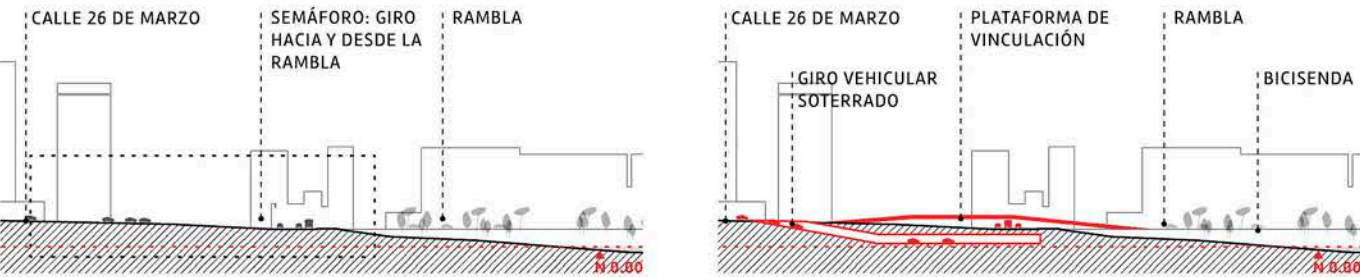
Vista en soledad, esta operación puede interpretarse como excesiva como solución para las problemáticas descritas, pero al verla en forma sistémica, se puede interpretar como la continuación de lineamientos propuestos para los grandes problemas de congestión que existen en las zonas aledañas de Buceo y Punta Gomensoro, que se analizarán en los subsiguientes lugares-problema de este trabajo.

Al no existir esta barrera vial, se continúa la acera norte con una franja verde contigua a la Plaza Armenia, desde la cual se puede acceder a una nueva infraestructura equipada aérea que conecta con los demás espacios públicos verdes de mayor uso ciudadano.

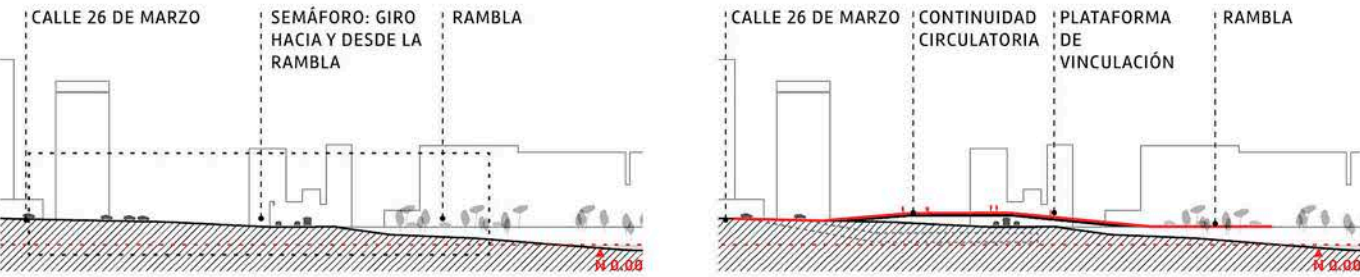
Esta nueva infraestructura peatonal accesible es la clave para la cohesión espacio-funcional de un nuevo sistema público de espacios verdes.

La misma, es consecuente con el trazado de la plaza Armenia y aprovecha el desnivel existente con la acera sur de la rambla para que sea accesible, generando una conexión segura y a la vez particular de circulación peatonal.

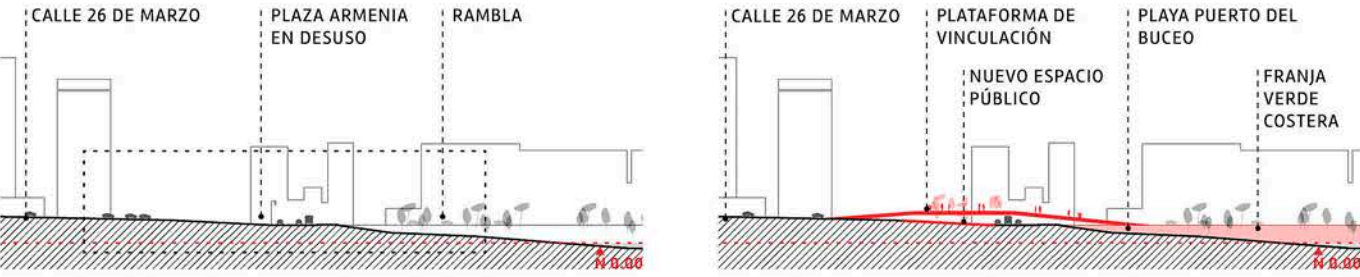
CIRCULACIÓN



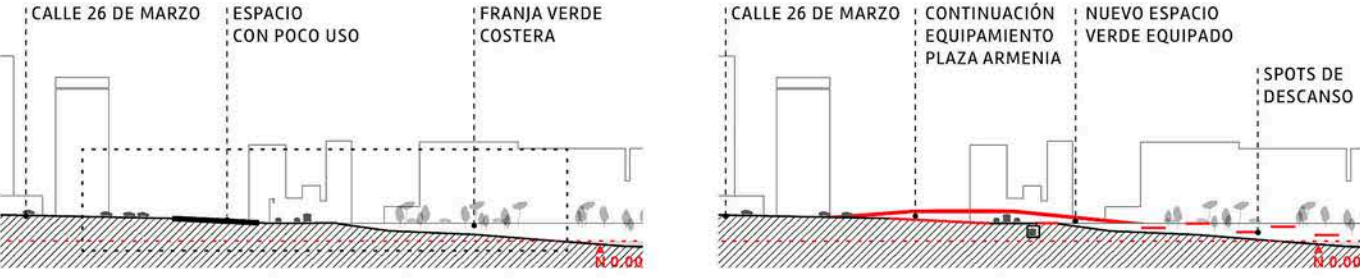
INFRAESTRUCTURAS

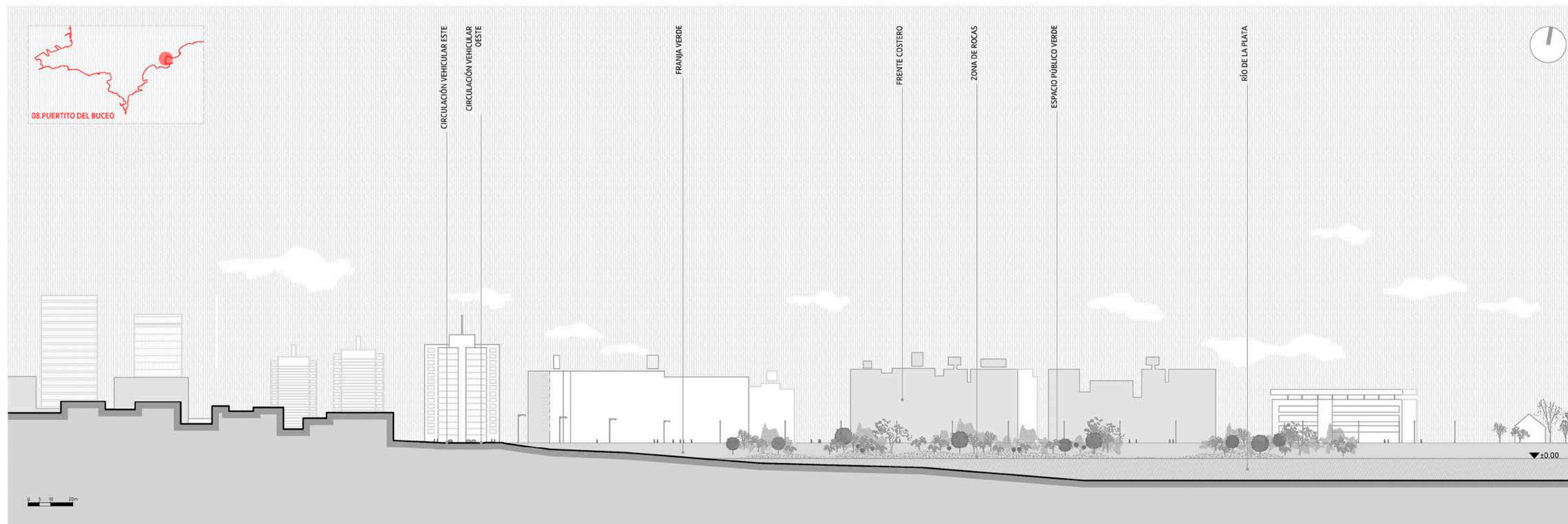


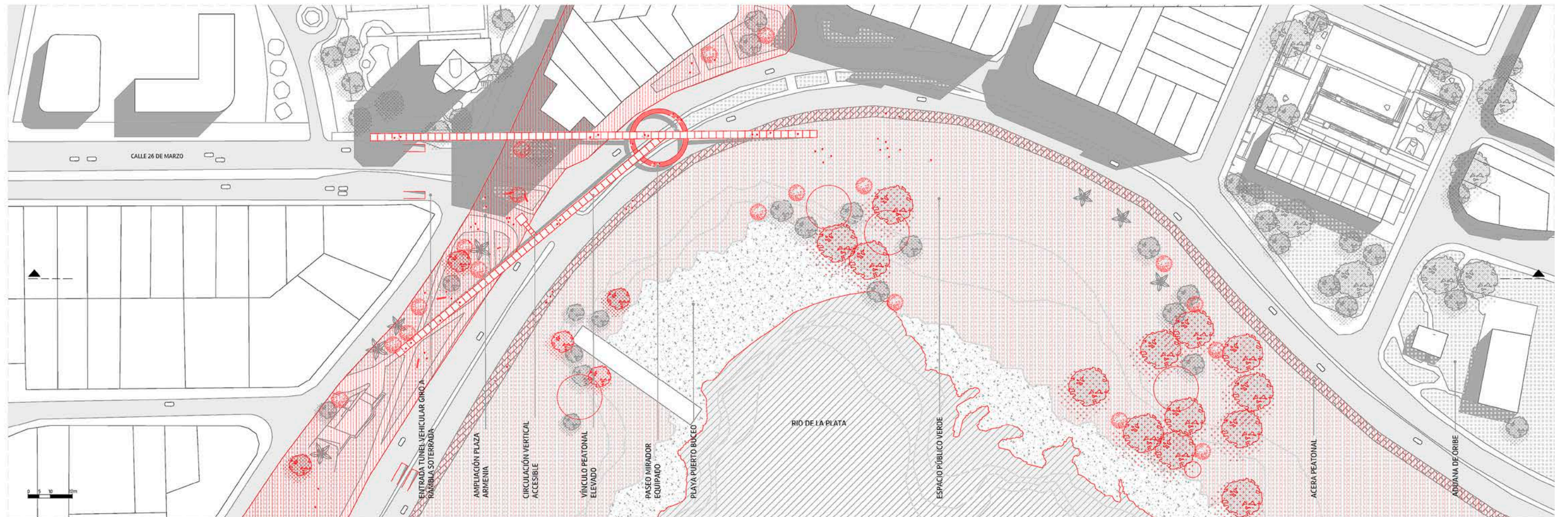
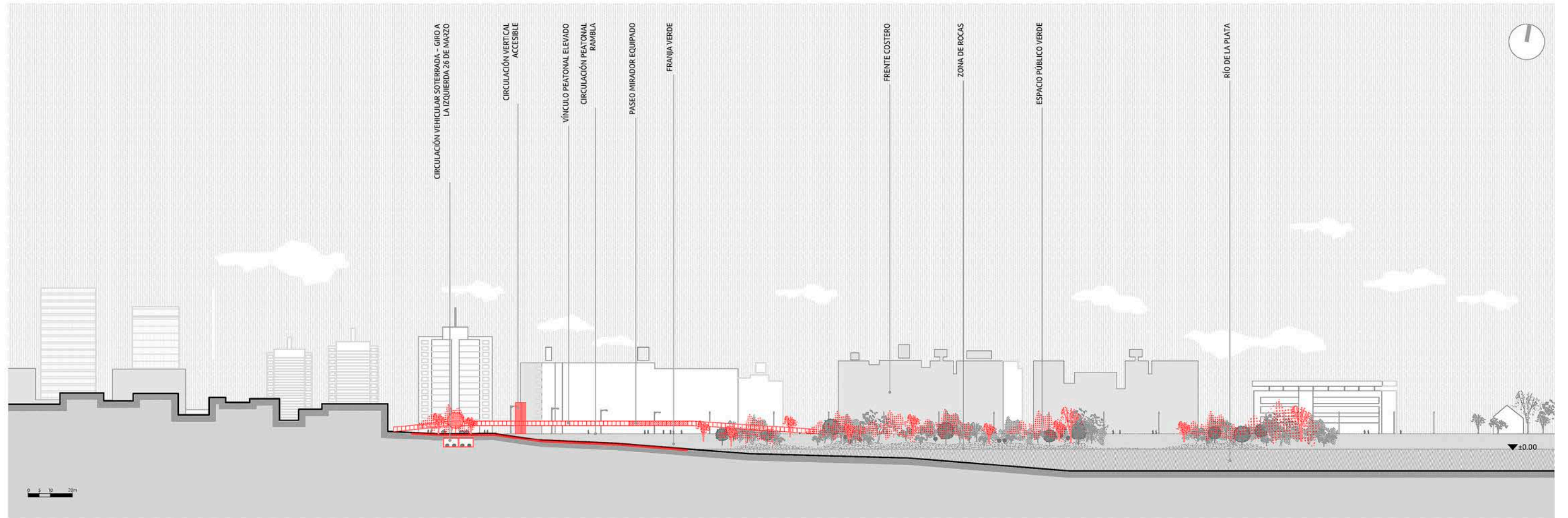
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO









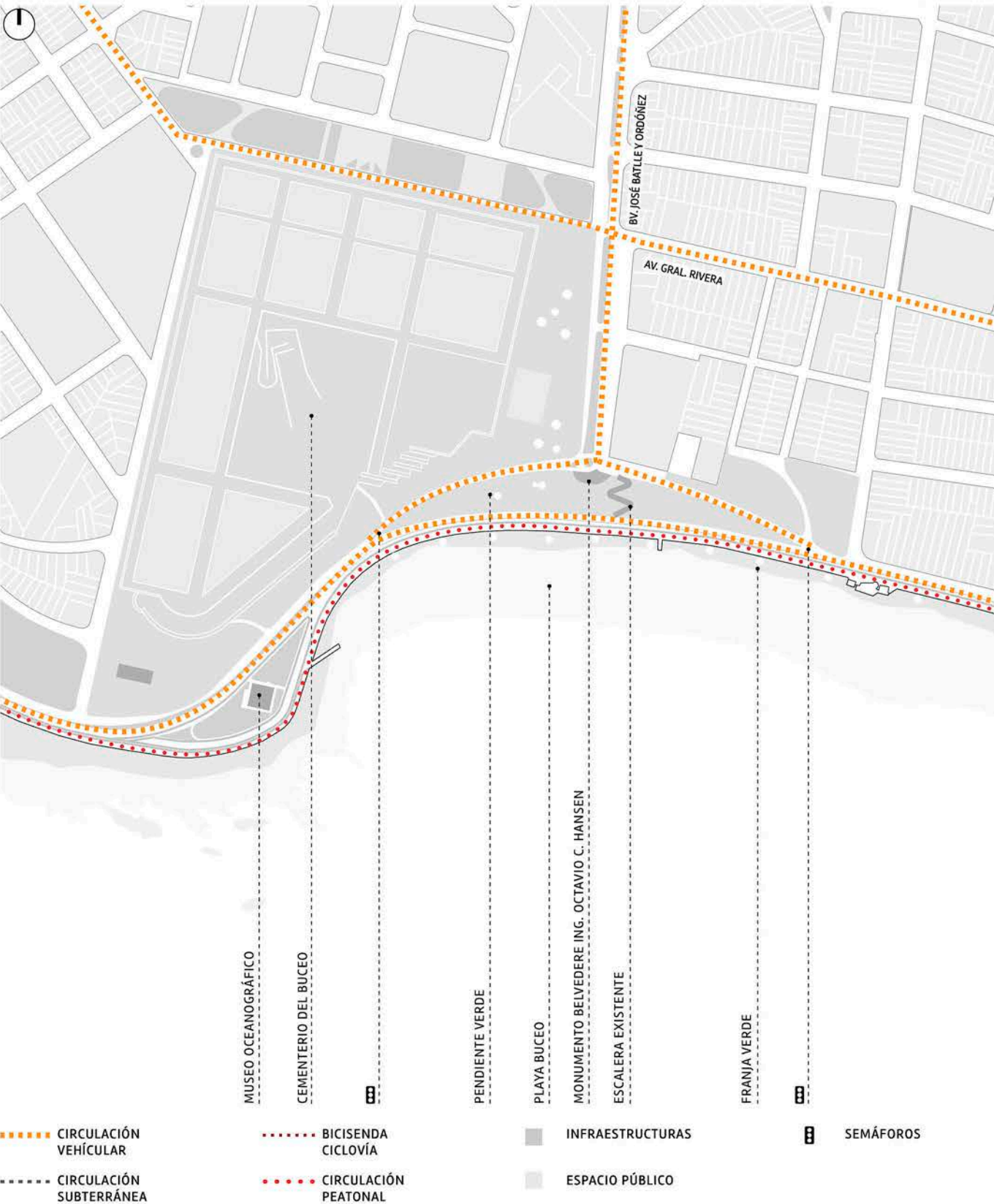
PLAYA BUCEO

ENTORNO Y CIRCULACIÓN

El tramo que recorre la playa Buceo es uno de los más congestionados de la ciudad de Montevideo según los mapas de calor del Sistema de Información Geográfico de la Intendencia de Montevideo. Esta situación es multicausal y está asociada en parte a los embotellamientos que se vienen acumulando en los tramos aledaños, con iguales condiciones en el tráfico vehicular, sumado a la cantidad masiva de vehículos que circulan por la Rambla en diferentes horarios. También hay que mencionar una sobresemaforización de este tramo y el contiguo hacia el este, que en total suman 6 semáforos en 1.400m.

En el tramo, solamente un semáforo está pensado para el peatón, lo que hace incómodo y peligroso tratar de cruzar por otro sector. Su geografía es bastante peculiar, ya que en la acera norte se encuentra el Parque Hansen, un gran espacio público verde con una fuerte pendiente, lo que hace impracticable su disfrute, salvo la parte superior. No es el único espacio verde sin uso ni equipamiento, sino que forma parte de un conjunto de espacios desconectados y escasamente usados.

La playa también es singular, ya que previo a la arena existe una gran franja verde que recorre la totalidad de su extensión.



DIAGNÓSTICO

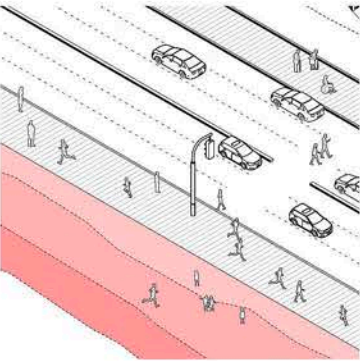
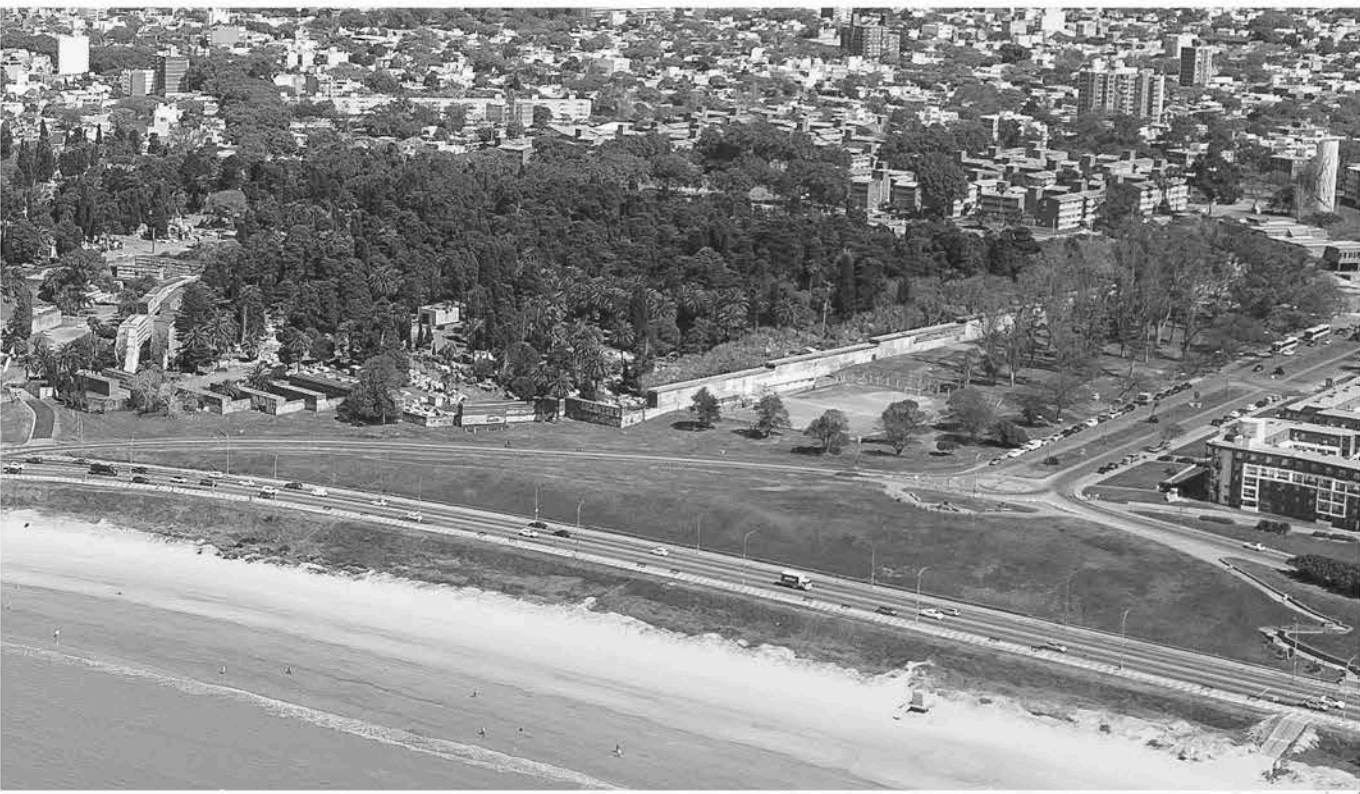
Actualmente el único vínculo entre ciudad y rambla se hace a través de una hermosa escalera construida en la década del '30 por el Arq. Dufau.

La presencia de la gran pendiente del Parque Hansen, lo convierte paradójicamente en un espacio público que en vez de vincular, se transforma en una barrera que impide conectar el frente urbano costero construido con la Rambla.

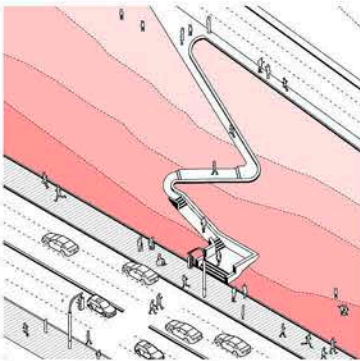
La presencia de la infraestructura vial y su intensidad de uso, sumada a esta peculiaridad geográfica pública, hace que el cruce a la playa sea de los más complicados y peligrosos en toda la extensión de la Rambla.

En definitiva, hay un potencial paisajístico poco aprovechado, salvo el mirador que se genera en las alturas del Parque Hansen y una importante franja verde sin vegetación previa a la arena de la playa, que tiene la misma condición de desuso.

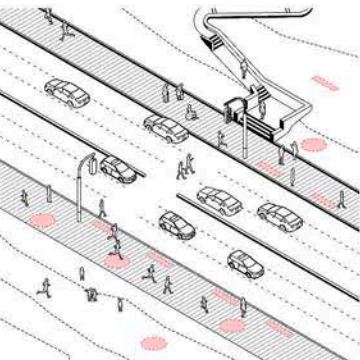
La acera norte es escasamente usada, dado que no tiene sentido su trayecto, fracturado además por la presencia del semáforo previo al giro vehicular cercano al cementerio del Buceo, imposible de cruzar, ya que está diseñado y sincronizado para el tránsito vehicular.



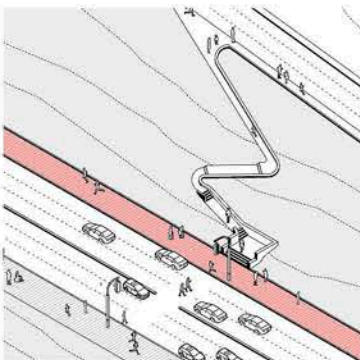
1. BANDA VERDE PARALELA A LA PLAYA DESAPROVECHADA SIN VEGETACIÓN, EQUIPAMIENTO O BICISENDA



2. DIFICULTAD DE USOS Y ACTIVIDADES EN LA PENDIENTE VERDE, MUY PRONUNCIADA



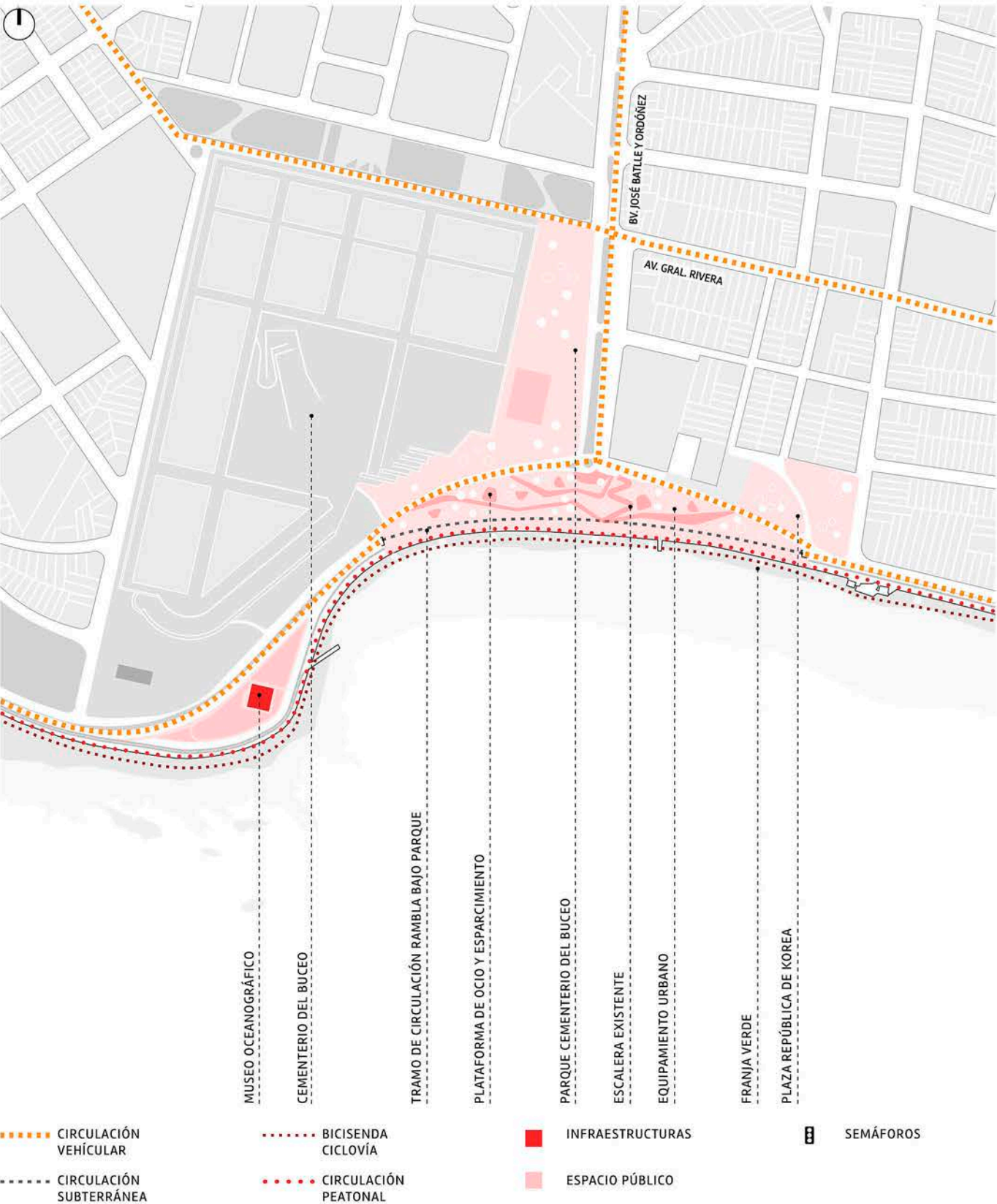
3. FALTA DE SERVICIOS Y EQUIPAMIENTO URBANO DE CALIDAD



4. VEREDA NORTE CON LA PRESENCIA DE LA GRAN PENDIENTE VERDE SIN UTILIZACIÓN CLARA

LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

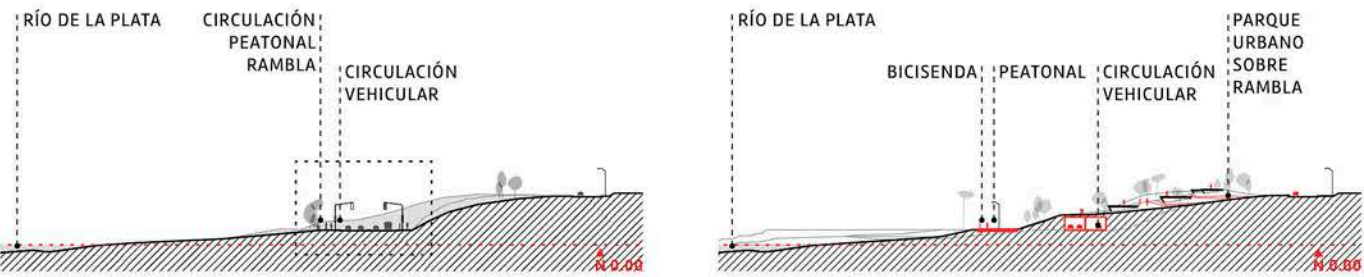
El trabajo con la topografía del Parque Hansen es la clave para el desarrollo de las acciones necesarias para modificar tanto las condiciones de movilidad vehicular como para generar un nuevo Parque urbano accesible e inclusivo. Los lineamientos buscan la conexión paisajística del Parque Hansen con los espacios verdes cercanos de tal forma que se incremente su continuidad y escala, además de su interpretación simbólica de crear espacio público para ciudadanos y no para máquinas. Esta nueva configuración paisajística está enfocada en eliminar barreras (altimetría, congestión vehicular, semaforización) para conseguir una continuidad pública Ciudad/Río. Otra arista superpuesta, está relacionada con las especies vegetales de reforestación, las cuales deberían ser especies autóctonas o pastizales, que pongan en evidencia el desconocimiento que muchas veces existe de la riqueza verde criolla y que genere conciencia de los peligros que acarrearán las especies foráneas invasivas.



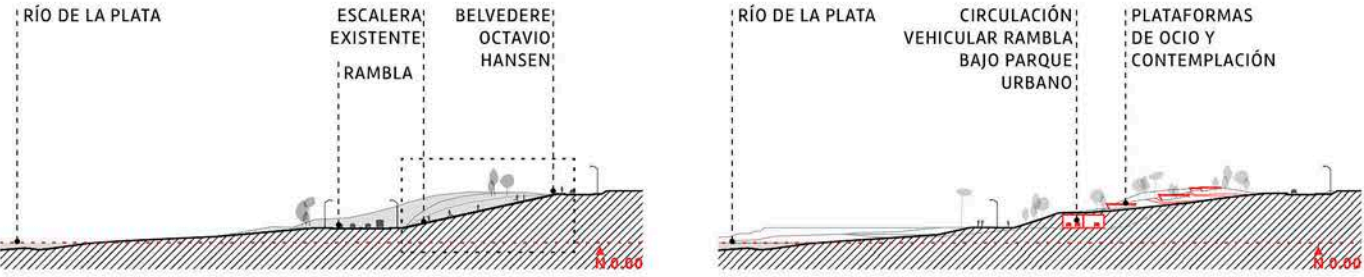
OPERACIONES

Las operaciones topográficas del estado actual modifican la fuerte pendiente existente, convirtiéndola en otra suave y caminable, pensada de tal forma que simultáneamente cubra la infraestructura vehicular, la cual no modifica su nivel actual. Esta operación no solo cambia el signo y el sentido del lugar, sino que es también capaz de absorber a través de sumideros, las emisiones de gases contaminantes de los miles de vehículos que circulan en el tramo. Este cambio en la topografía, permite también vincular con este manto verde a la franja sobre la playa, incorporando en la nueva formalización resultante, espacios multiuso, de esparcimiento, una bicisenda en el nuevo parque, la conservación de la escalera existente y diversas caminerías que aseguren una experiencia completa de la geografía resultante de la propuesta.

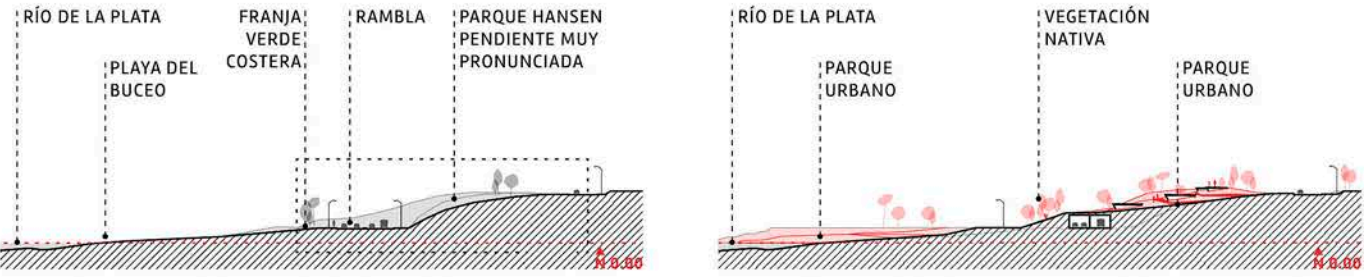
CIRCULACIÓN



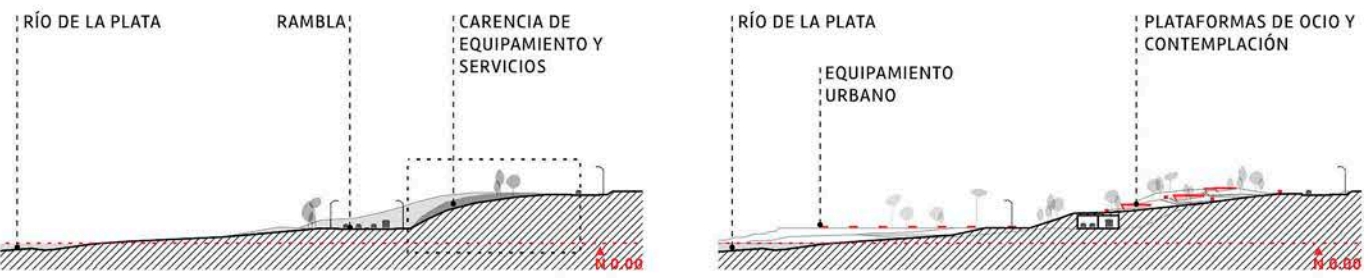
INFRAESTRUCTURAS

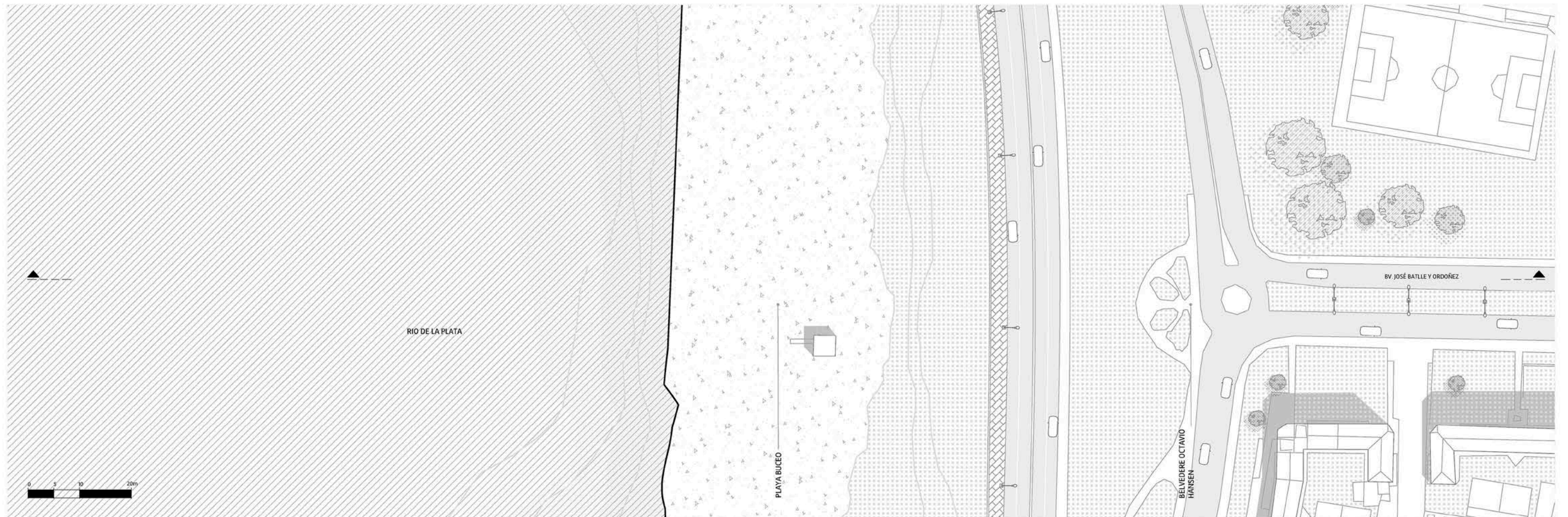


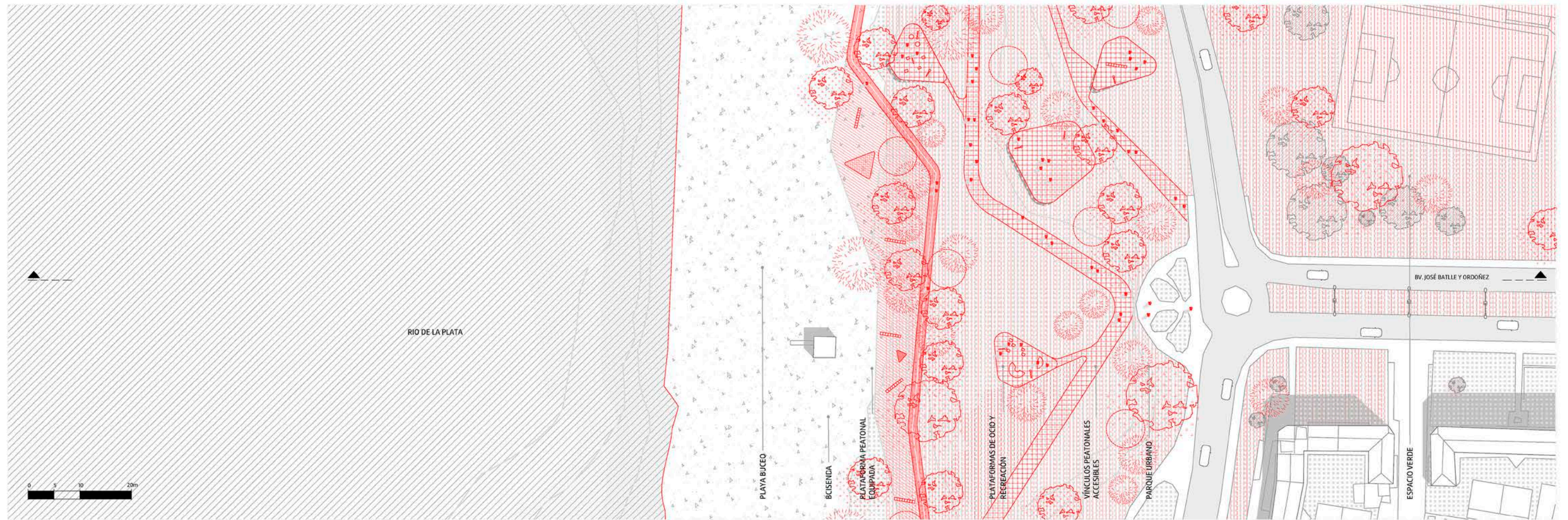
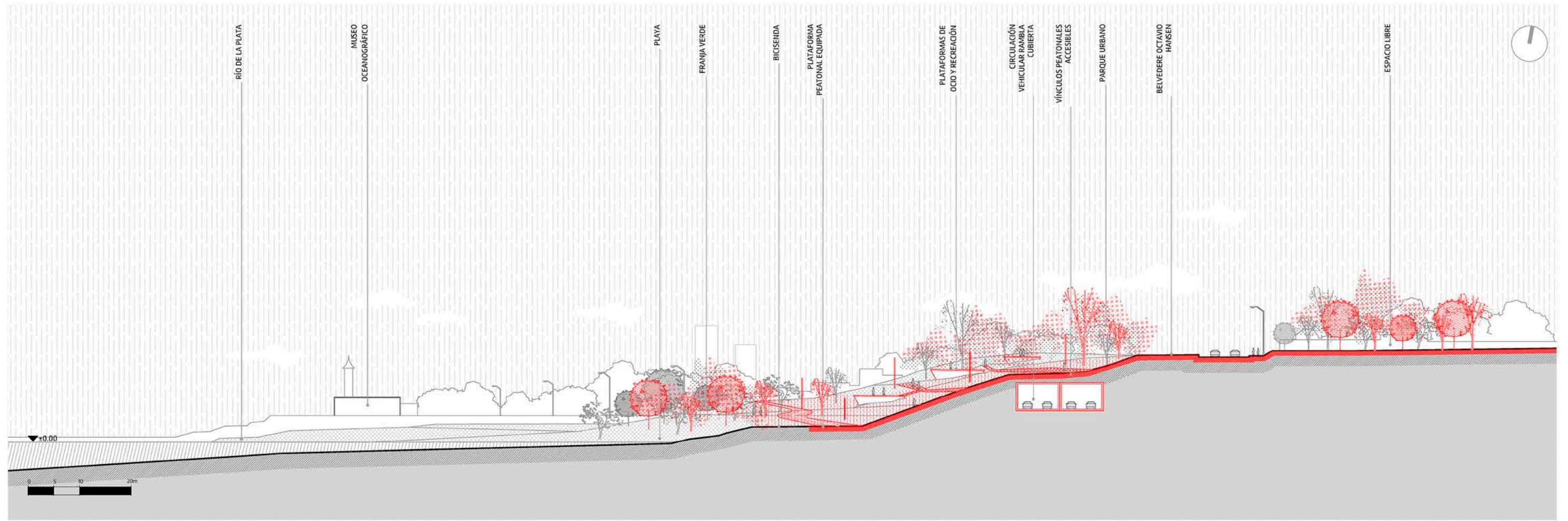
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO





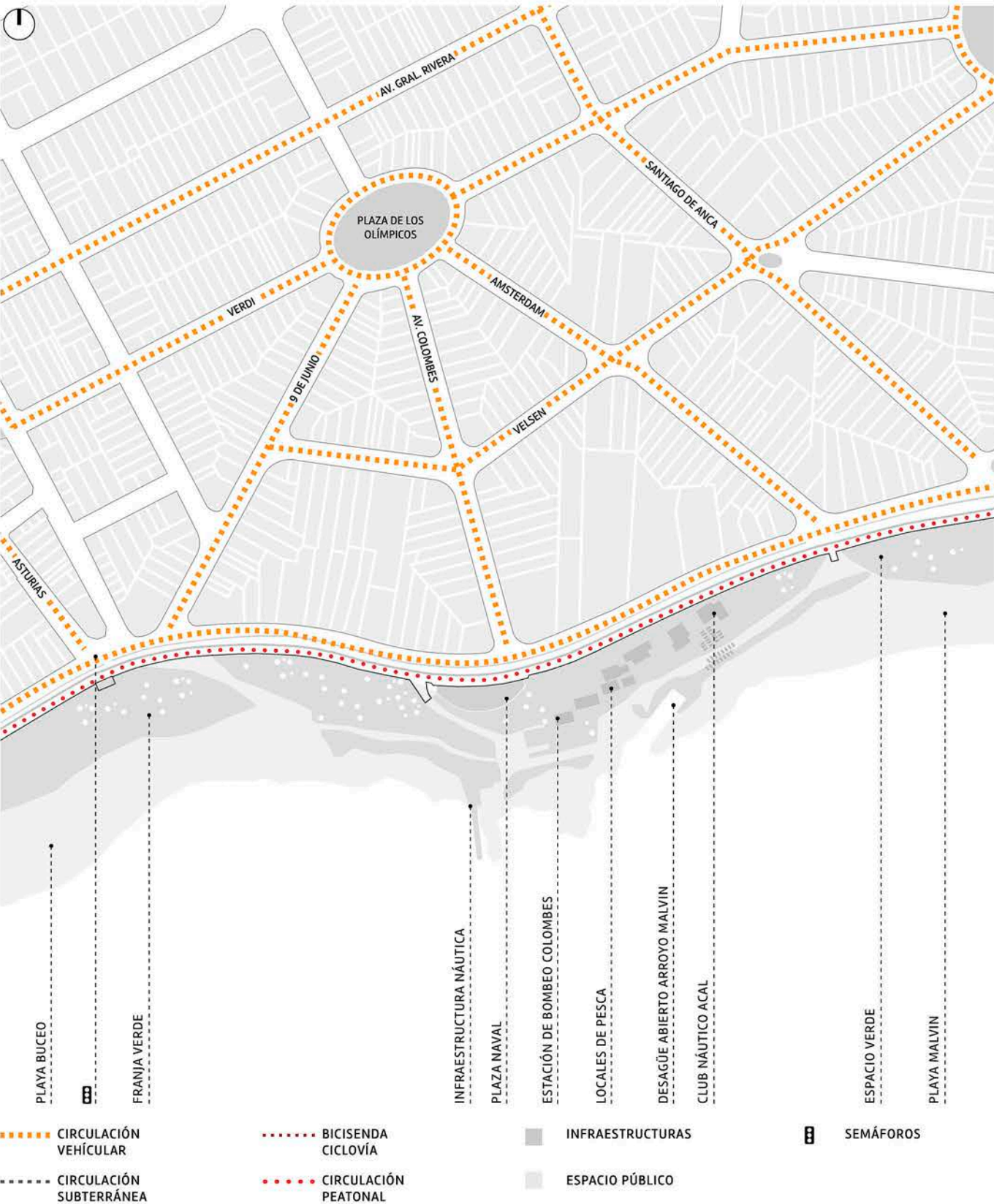




PUNTA DE GOMENSORO

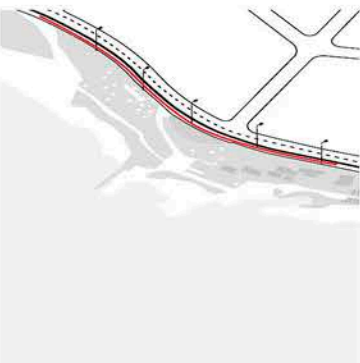
ENTORNO Y CIRCULACIÓN

Punta Gomensoro es el punto de inflexión que hace el viario costero entre las playas Buceo y Malvín, a través de una curva bastante pronunciada. En un mirada macro, el lugar tiene continuidad con dos curvas sucesivas en pendiente, una previa y otra posterior al lugar. Esta situación, sumada a que es uno de los tramos más angostos de la Rambla (aceras y calzada), configuran un lugar-problema sumamente complicado en que refiriere a la circulación vehicular y peatonal, y al cruce con el frente urbano costero en altura . El tramo comparte algunas características físicas y operacionales con playa Buceo, pero el lugar de estudio presenta una plaza seca, diversos equipamientos deportivos, gastronómicos e instalaciones funcionales al desagüe a cielo abierto del arroyo Malvín. Existe una fuerte pendiente en el terreno hacia el río que, de todas formas, se integra a la franja verde costera que continúa hacia el este sobre la playa Malvín. En este punto, el borde del río es rocoso, aunque accesible a través de caminerías espontáneas y/o construidas para el acceso a los equipamientos descritos

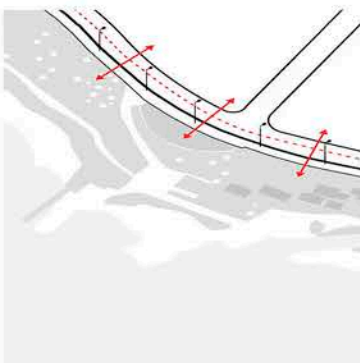


DIAGNÓSTICO

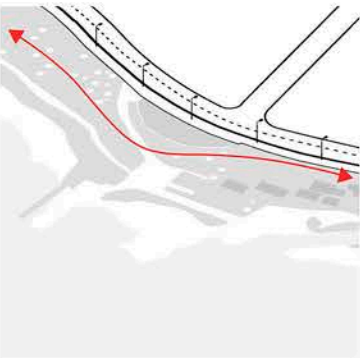
En el tramo vial existen tres semáforos, casi sucesivos por manzana, que no colaboran en que el tránsito se agilice, sino que contribuyen a aumentar los congestionamientos. Teniendo en cuenta la situación del tramo semaforizado contiguo de Buceo, el acumulado del congestionamiento se amplifica. Las características físicas de la infraestructura vial, sumado al volumen de unidades rodantes, hacen que sea un tramo muy peligroso para circular peatonalmente o pretender cruzar hacia la Plaza Naval. Además de las molestias y el ruido que genera el tráfico, esta plaza tiene un equipamiento poco atractivo y falta de vegetación y una parada de ómnibus inmediata, generando desinterés de uso por parte de la población a pesar de estar ubicada en una situación urbana privilegiada de contemplación paisajística. Las construcciones irregulares existentes y las instalaciones atomizadas del Club Náutico ACAL no favorecen la continuidad costera, sino todo lo contrario.



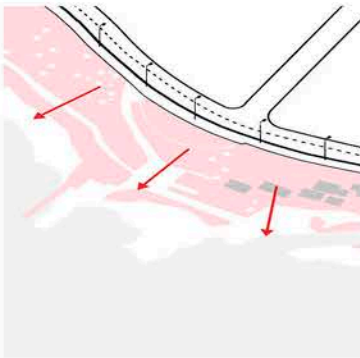
1. DOBLE CURVA EN SUBIDA Y DESCENSO CON VEREDAS MUY ANGOSTAS



2. DIFICULTAD E INSEGURIDAD DE CRUCE PARA PEATONES



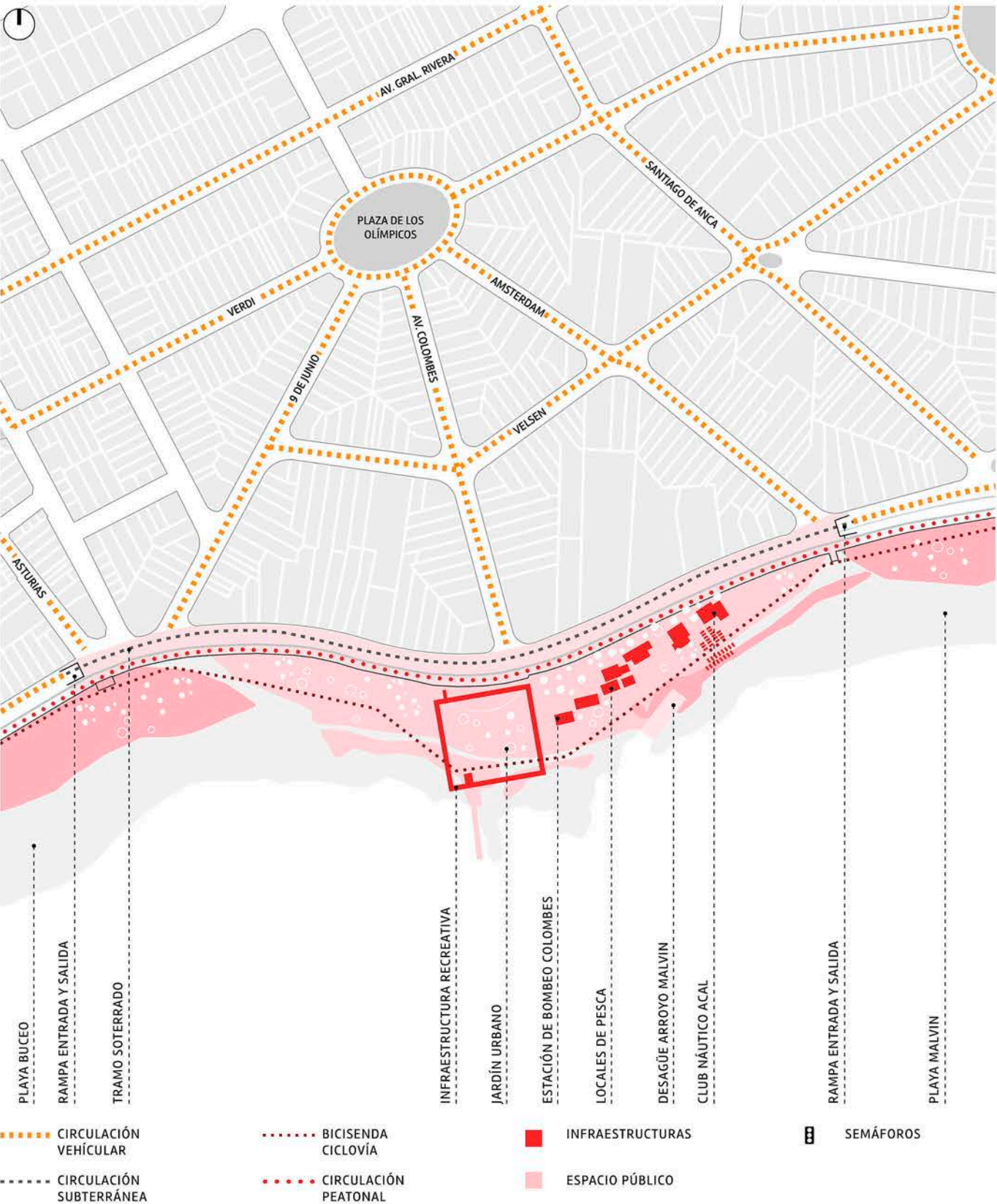
3. DIFICULTAD PARA INCORPORAR UNA CICLOVÍA O BICISENDA



4. BALCÓN NATURAL DESAPROVECHADO PAISAJÍSTICAMENTE

LINEAMIENTOS METAPROYECTUALES

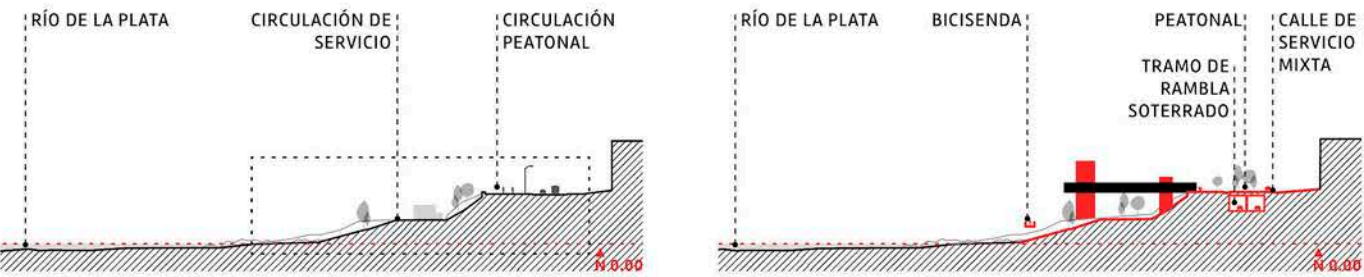
Los lineamientos operativos propuestos resultan en una actuación de carácter integral a los lugares-problema integrando la afectación de los desplazamientos diagnosticada con la generación de un entorno urbano de calidad e inclusivo. El soterramiento de la infraestructura vehicular es la operación que desencadena estas posibilidades de actuación, acercando y vinculando las edificaciones costeras al nuevo escenario público desmotorizado. En esta continuidad peatonal entre ciudad y naturaleza, se fortalece la condición de balcón urbano de Punta Gomensoro con una infraestructura austera y en voladizo que aumente las oportunidades de este vínculo, se convierta en una alternativa de esparcimiento y paseo, generando en su interioridad delimitada un Jardín urbano en contacto con el río y el borde rocoso. La búsqueda de continuidades paisajísticas y de esparcimiento sobre la franja verde costera se entiende como una herramienta para consolidar, repensar y vincular en un solo cuerpo público, la dispersión, la informalidad y los equipamientos existentes.



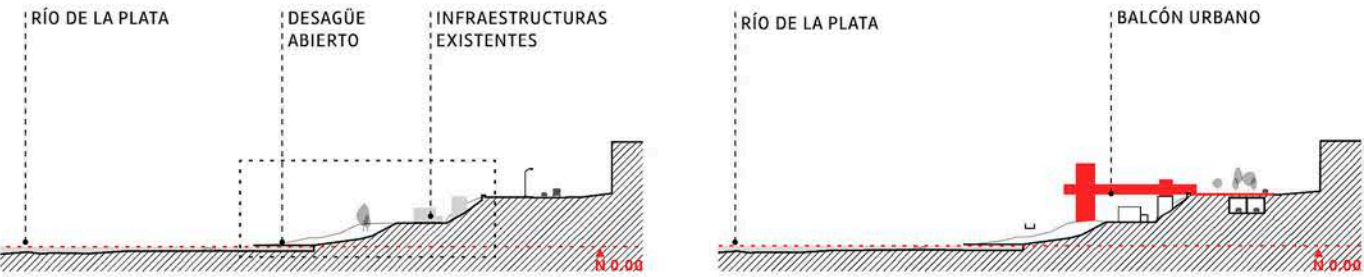
OPERACIONES

El soterramiento del tramo propuesto considera a través de una calle mixta la entrada vehicular a la edificaciones existentes. Esta decisión también implica eliminar los semáforos existentes agilizando el tráfico, ahora subterráneo, y caracterizando a la nueva pieza de Paisaje, caminable e inclusiva. La propuesta de una ciclovía levemente elevada, aunque atípica, evita el esfuerzo que conllevan las subidas del terreno y las cambia por bajadas y tramos horizontales que discurren por el verde y lo natural, siendo una infraestructura de movilidad que ayude a reforzar la condición unitaria del Paisaje. La vinculación paisajística entre una franja verde costera virgen, un Jardín contenido de descanso y una zona verde pero rocosa y antropizada, nos da una variedad de experiencias de traslado en una línea-secuencia integradora y rica. Así planteadas las operaciones, formará parte de un sistema mayor de espacialidad pública que integra las operaciones en Buqueo, contribuyendo decisivamente en la congestión vehicular de forma muy positiva.

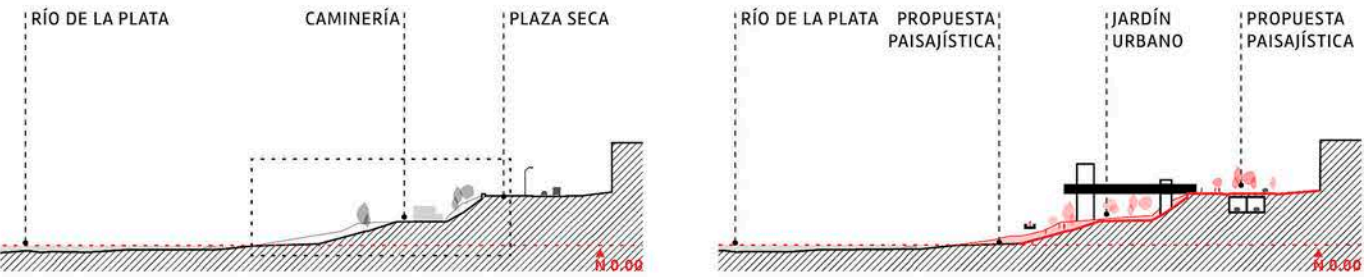
CIRCULACIÓN



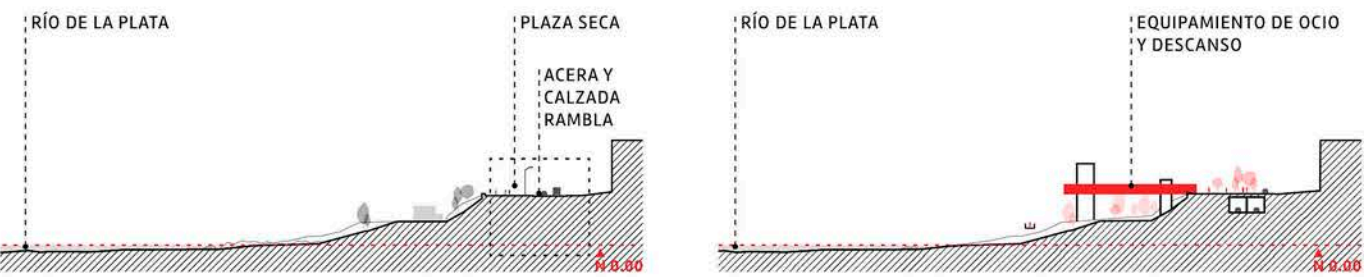
INFRAESTRUCTURAS



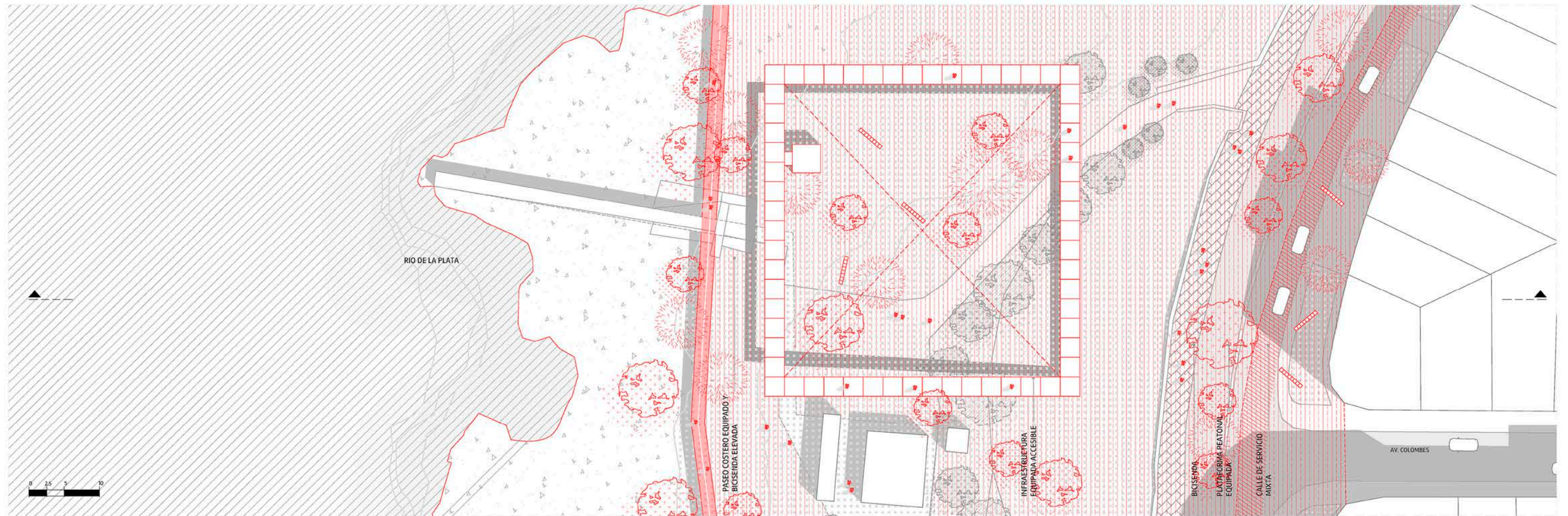
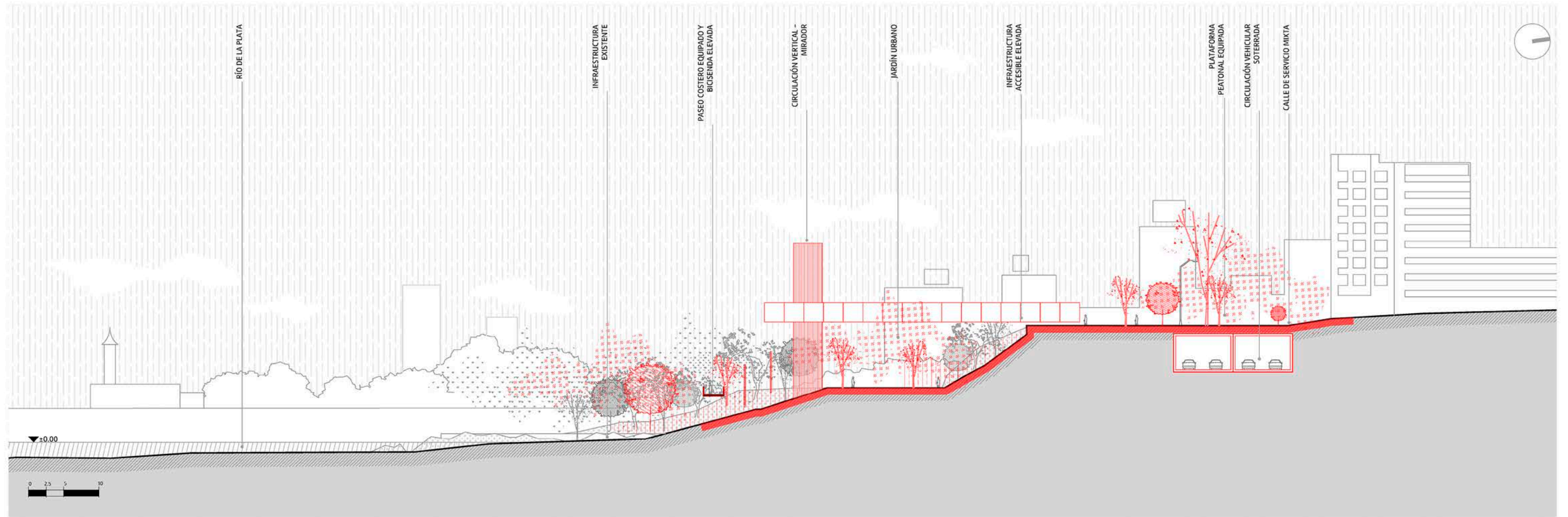
ESPACIO PÚBLICO



EQUIPAMIENTO







CONVERSACIONES DIGITALES SOBRE CAPAS SUPERPUESTAS



Entrevista realizada vía Zoom (15 dic 2023 12:02 p. m.)

NORMA PIAZZA PAISAJE

NORMA PIAZZA (NP): Entiendo que el tema que estás desarrollando está trabajado desde la complejidad, un enfoque que no está suficientemente tratado, al menos cuando hablamos de movilidad. Existe obviamente un Departamento de Movilidad en la Intendencia de Montevideo, pero al tener un enfoque ingenieril lo ven y lo tratan de esa manera.

EDUARDO BERTIZ (EB): Sí, claro, aislado y sin vinculaciones transversales.

NP: Entonces me parece que tenés un campo de generación de pensamiento que es amplísimo.

EB: Hablando ahora de Paisaje, ¿qué es para vos el Paisaje?

NP: Bueno, el Paisaje es uno de los temas más complejos. Yo no entiendo el Paisaje desde una mirada puramente ecológica o una mirada puramente patrimonial. A mí me parece que el Paisaje, de alguna manera, es un todo que conforma un espacio características que tienen su identidad propia, signada por los modos de vida de la población. O sea, el Paisaje no es una sumatoria de componentes físicos que le dan un aspecto concreto a un lugar. Eso sería el Paisaje visual.

El Paisaje es una forma de percibir, sentir y habitar ese lugar por la población que lo vivencia. Un paisaje puede tener montañas, agua, cascadas y pinos, no quiere decir que sea igual a otro paisaje que tenga los mismos componentes.

El Paisaje está signado por el carácter de la cultura que lo conforma.

Todas las ciudades tienen calles, edificios, pero todas las calles son distintas, y los paisajes urbanos son todos diferentes, y no solo por aspectos morfológicos, sino por aspectos de cómo es habitada cada ciudad por su población.

Muchos te podrán decir que esa forma de ver el Paisaje tiene mucho que ver con el ambiente, quizás. Tiene sus conexiones con el ambiente, con el territorio, con las definiciones de ambiente y de territorio, pero creo que el tema de la percepción y la valoración de los habitantes es un tema muy importante en el carácter de cada Paisaje.

EB: El Proyecto de Investigación y Relacionamiento con el medio de 2006, “Pautas para el Ordenamiento Paisajístico de la Rambla de Montevideo”, en el dónde participaste en la Coordinación Ejecutiva y en el Equipo de Investigación, es un trabajo fenomenal y ambicioso, tanto por el producto en sí, que es de enorme valor, sino por la cantidad de gente involucrada desde distintos Institutos de FADU, en ese entonces denominada FARQ. ¿Cómo fue el balance? ¿Cuáles fueron las motivaciones?

NP: Uno de los objetivos principales del trabajo estaba pensado no solo cómo preservar, sino de qué manera potenciar los valores naturales y urbano/arquitectónicos desde la Dimensión Paisajística.

El planteo fue desde un principio la definición de figuras de Ordenamiento Paisajístico, un aporte que entendíamos necesario, porque el Ordenamiento Paisajístico como tal no estaba incorporado, y sigue sin estar incorporado, en el Proyecto Urbano o en la Planificación Territorial.

Nos planteamos un trabajo de relevamiento, en el que se pudieran identificar distintos sistemas. Yo participé en todo lo relacionado a la Iluminación de la Rambla, junto con Helena Gallardo y Susana Colmegna, relevando cuadra por cuadra, luminaria por luminaria que hubiese en la Rambla.

Cuando teníamos dudas, consultábamos a UTAP (IM) que nos apoyaba, por ejemplo, en identificar las características que tenía tal o cual luminaria. Con Helena habíamos hecho algún curso de la Maestría en iluminación en Tucumán, y sin ser especialistas, nos dedicamos a este subsistema.

EB: Claro, claro.

NP: De todas formas, creo que la gran limitación que tuvo este trabajo es que en ese momento no contábamos con Sistemas de Información Geográfica, entonces todos los planos se hicieron en CAD.

Nunca se pudo actualizar, aunque debió haber sido la base de un sistema que pudiera irse actualizando año a año y que le sirviera de herramienta a distintos Servicios de la Intendencia de Montevideo, por ejemplo. Habría sido la base para un Sistema de Seguimiento y Monitoreo, de cómo evolucionaba cada subsistema.

La Intendencia de Montevideo recibió ese trabajo y creo que no le dio la importancia que tenía como instrumento y creo que nadie le prestó demasiada atención.

Fue un trabajo muy completo, que llevó mucho tiempo y a diecisiete años de realizado, es una pena que la gente no pudiera acceder al mismo.

EB: Por supuesto, acceder a toda esa información, que es muchísima y súper útil y valiosa y periódicamente actualizada.

NP: Exacto. Acceder y que pudiese haber sido actualizado en un Sistema de Información Geográfica. Por otro lado, y a pesar de esta situación, le reconozco la gran virtud de que fue el primer trabajo que se realizó en el programa que se denominaba Paisaje y Espacio Público del Instituto de Diseño. Fue el primer trabajo sobre Ordenamiento Paisajístico, y fue un gran desafío porque implicó múltiples discusiones y toma de decisiones. Tuvimos que estudiar, tuvimos que ver cómo hacer el trabajo, por ejemplo, ¿Qué antecedentes había?, ¿dónde buscar información? Lo que generó discusiones metodológicas importantes y a partir de ahí se decidió ensayar un informe, una aproximación sistémica, entendiendo que la Rambla era un Sistema compuesto de diferentes Subsistemas, y por eso se realizó un estudio tan profundo de cada uno a través de los relevamientos.

EB: ¿Qué se hizo con toda esa información? ¿Cuáles fueron las conclusiones o los resultados que se obtuvieron?

NP: El resultado fue lo que denominamos Unidades de Paisaje, a través del estudio y del análisis de todos esos Subsistemas en conjunto, o sea, las Unidades de Paisaje resultaron de un estudio de cómo esos Subsistemas se articulaban. También

empezamos a desarrollar estudios sobre el Paisaje Visual, no sólo de la caracterización la Rambla.

El trayecto de la Rambla está conformado por arcos de arena y juntas rocosas o puntas rocosas. A medida que Montevideo fue creciendo, su morfología y su relación con la costa también fue variando. Cada barrio tiene sus características particulares, y en conjunto con un estudio de visuales nos permitió definir las distintas Unidades de Paisaje. Cada una tiene un carácter propio, o sea, las Unidades de Paisaje fueron definidas por su carácter, entendiendo el carácter como aquello que les da singularidad, que las hace diferentes de las otras. En definitiva, son el producto de una percepción que articula todos los Subsistemas que la componen.

Eso no significa que superpusimos un Subsistema sobre el otro y que concluyas cuáles son las diferencias, sino que, además hay una valoración desde la percepción, lo que es una valoración muy disciplinar. No es una valoración que se pueda hacer del Paisaje desde otras disciplinas, desde otras posibles caracterizaciones.

EB: Clarísimo, lo disciplinar juega mucho. Siguiendo con caracterizaciones y relevamientos, me interesó mucho determinar la cronología del desarrollo y la construcción de la Rambla, que obviamente se hizo por tramos. Primero fueron los barrios, los “barrios pueblo” fuera de la ciudad, que luego se transformaron en balnearios y lugares de esparcimiento y vinculación con las aguas del Río de la Plata, como fue Ramírez, Pocitos y así sucesivamente, siempre hacia el Este. Carrasco tenía su Rambla propia y se mantuvo celosamente aislado y desvinculado de la ciudad, resguardando su naturaleza y población aristocrática y la Rambla Sur se comienza a construir en el año 1923 y se termina en 1937.

Entonces, lo que llamamos Rambla y asociamos a una entidad urbana unitaria es, haciendo un paralelismo con las Unidades de Paisaje que mencionaste previamente, una sucesión de heterogeneidades urbanas, que se puso en evidencia cuando se construyeron las conexiones entre los tramos, promovidos por la prioridad del Estado de generar un borde costero continuo desde la Escollera Sarandí hasta el arroyo Carrasco.

NP: A eso que vos decís, que tiene que ver con lo cronológico, tiene que ver con los momentos históricos de esos distintos tramos, pero también tiene que ver con el tipo de población que se afincó en esos distintos tramos y el tipo de catastro que tienen.

Esos distintos tramos de faja costera están asociados a un parcelario y a quienes vendieron esos predios, ya que hubo distintas intencionalidades y se vendieron para distintos sectores de la población que querían afincarse fuera de las áreas centrales y el casco antiguo.

EB: Tal cual, tal cual.

NP: Había especuladores inmobiliarios que parcelaban para sectores más bajos, otros no, y estos hechos también se reflejan en ese distinto carácter del Paisaje que vuelve a la Rambla, ya que en Buceo no moraba la misma gente que en Malvín. Entonces, ahí hay una complejidad adicional que articula esos distintos momentos históricos con una forma de pensar la extensión urbana, una forma de pensar la ciudad para quien estoy parcelando ese sector de ciudad.

EB: La Rambla de Buceo se termina en el año 1928, pero el barrio tenía el cementerio al lado y las marcas de sus antiguos usos industriales y de basurero municipal. Hay una crónica de Sansón Carrasco, que es fabulosa. Se llama “La Basura”.

NP: Claro, estaba el basurero municipal donde está el cementerio. Montañas. Ahí en el talud de Playa Buceo.

EB: Exactamente. El talud, que ahora se llama Parque Hansen, tiene como sustrato profundo la quema de la basura y de los restos de actividades industriales precarias que se realizaron en el lugar.

NP: De eso todavía Buceo tiene restos, porque tenía predios muy pequeños y construcciones muy humildes.

EB: Sin duda, es más, la zona de Playa Buceo estaba dividido en micro-barrios, que tienen un parcelario diferente. Por eso es un poco intrincada esa zona de Buceo. En la zona del Puertito el Buceo se hizo un parcelario más tradicional, un damero que se superpuso, aunque había zonas residuales con un carácter mucho más bohemio. Se habla de “Los Ranchos”, que eran lugares de ocio nocturno, que dejaron un trazado diferente.

NP: Sí, sí.

EB: Tuvieron mucho que ver los rematadores en este proceso y el crecimiento hacia el este, que miraban y decían, acá. Esos lugares, muy paisajísticos, eran tierras muy baratas que luego fraccionaban. En fin.

El otro día estaba en la Rambla de Pocitos y de casualidad miré en perspectiva hacia el este. Me encontré con el Edificio Forum de frente, como una barrera visual que modifica radicalmente la imagen que se tenía desde ese punto de vista. Y lo mismo ocurre cuando venís desde el Buceo

NP: Exacto. Deteriora los valores paisajísticos. En el caso de este edificio, entiendo que primero deteriora el valor arquitectónico que tenían dos edificios muy singulares de la Rambla, que la calificaban, que son el Yacht Club y el Panamericano. Son hitos arquitectónicos, granitos de buena calidad arquitectónica.

El Forum se incrusta de tal forma en el lugar que le quita carácter. No te permite visualizar el significado urbano que tiene esa punta.

La Intendencia de Montevideo, tenía nuestro trabajo sobre la mesa en el cual apoyarse para decir sí o no. Ni siquiera lo miraron, porque todas estas cosas estaban claramente explicitadas. Incluso se había propuesto un perímetro de salvaguarda del Yacht Club. Se había hablado de esa punta como una caracterización, un punto importante de jerarquía del paisaje de la Rambla.

Y en ese sentido, esto que digo no va en contra de que la Rambla siga siendo dinámica y siga teniendo cambios, porque todo cambia y nosotros no podemos negarnos a las dinámicas naturales, pero sí podríamos desarrollar criterios para apoyarnos en tomar decisiones de qué se permite y qué no.

La Rambla no puede manejarse aislada, tiene que trabajar en red con los Espacios Públicos. Tendríamos que considerar que se conforme una red articulada y que a la vez esté vinculada con el Sistema de Movilidad.

Yo no puedo entender que el Parque Baroffio, un Parque Lineal que tiene como eje estructurador el arroyo del Molino, una de las pocas corrientes a cielo abierto que quedan en Montevideo, desemboca en el Río por debajo de la Rambla.

No puede ser que no haya un plan que considere ese espacio público que llega a la Rambla y que además es un conector para los peatones que vienen de Malvín Norte hacia la playa en verano. Hay que pensarlos en conjunto y dejar de ver a la Rambla como una vía de tránsito rápido como es Avenida Italia.

Hay que pensar estrategias que los conecten, que se dé esa articulación entre el Parque y la Rambla.

Lo mismo sucede con el Parque Rodó, que llega a la Rambla y es parte de un espacio público que es continuo.

¿Por qué cada vez le damos más lugar a los automóviles y no tenemos pensadas formas que le den prioridad a los peatones para cruzar la Rambla? Si no hay un semáforo, estás veinte minutos para cruzarla.

EB: Es clarísimo tu análisis. Creo que las actuaciones para que la gente pueda sacarle el protagonismo absoluto a la movilidad motorizada pasa por pensar una relación entre la movilidad y el paisaje diferente a la actual.

NP: Es un tema complejo, porque amerita reposicionarse conceptualmente y las consecuencias que implica ver el problema de otra forma y hay mucha gente que no hace estas valoraciones.

Reconvertir el espacio Rambla en un espacio aún más público, más disfrutable, un espacio en red con otros espacios públicos, choca de frente con la valoración que parte de la población hace de poder llegar rápido de un lado a otro en su auto.

El repensar ese reposicionamiento conceptual requiere proyecto y planificación, y tiene sí o sí que ir acompañado de un pensamiento de cómo se entender la conectividad y la movilidad de la ciudad.

EB: Clarísimo. Esto que decís involucra de lleno varios aspectos de la tesis, que precisamente es una investigación Proyectual, que hace propuestas y marca lineamientos.

Me quedé pensando en algo que hablamos previamente de los aspectos visuales de Rambla. En una parte del trabajo señalan algunas vistas privilegiadas.

NP: Si, habíamos identificado conos significativos de visión o vistas significativas.

EB: Estaba pensando en que, a pesar de algunos cambios significativos, como la zona del Yacht Club, en la totalidad del recorrido de la Rambla, los cambios han sido un porcentaje menor.

Quizás la transformación que experimentó Malvín en relación a la construcción en altura sea un ejemplo.

No estoy diciendo que es la misma Rambla que en el año 2006, pero te pregunto si pensás que las perspectivas privilegiadas, los lugares significativos siguen teniendo el mismo atractivo y significado.

NP: Creo los lugares donde se hicieron intervenciones que modificaron el paisaje visual, son zonas que tenían terrenos posibles de ser edificados hacia el sur de la vía de circulación vehicular, hacia el mar. No hay espacios donde se pueda intervenir con edificaciones privadas. Son muy pocos los lugares y uno de estos los lugares es ese lugar tan singular que vos nombrás y del que venimos hablando.

Todavía hay algunos lugares, pero pocos, aunque en este país predomina el dominio del espacio privado sobre el espacio público, es muy difícil contener esas operaciones.

Lo que sí creo que podría hacer la Intendencia de Montevideo, es contener las concesiones en espacios públicos, porque ya que no lo está haciendo con el espacio privado, por lo menos que considere que esos espacios son toda la ciudadanía.

Son un patrimonio paisajístico para todos los habitantes de la ciudad y para quienes nos visitan, porque también Montevideo es una ciudad preciosa por la Rambla.

Todo el mundo valora la Rambla y estamos estropeamos su valor paisajístico.

También se reafirma cuando viene un extranjero, y puede apreciarla y valorarla porque no la tiene, no tienen esas visuales, esa mirada amplia al horizonte, esa falta de límites que tenemos en las visuales, tienen un valor muy significativo.

EB: Sin duda. Volviendo al trabajo, esos conos de visión o visuales privilegiadas tienen una mirada lejana como las que estás describiendo ahora.

Ahora, ¿qué sucede con la mirada del usuario que utiliza estos espacios?, relacionando la mirada lejana con la vivencia del espacio.

NP: Yo creo que, en la mirada lejana, esa cuchilla dinámica que es el tránsito queda en segundo plano y en varios espacios públicos tienen la chance de darle la espalda a ese límite dinámico.

Habría que buscar que ese límite dinámico no tuviera la fuerza que tiene en otros sectores.

EB: Sí, y mucha. Estoy de acuerdo en que lo visual, la mirada lejana en perspectiva, la apertura y el paisaje horizontal, pero otra situación diferente es lo vivencial de esos paisajes. Lo que hablamos previamente, de la situación del peatón que quiere cruzar y

enfrenta dificultades, por ejemplo.

En ese sentido, me parece que lo vivencial es lo que más está afectado

NP: Creo que para poder repensar todavía más todo eso, aparte del posicionamiento conceptual que implica, hay que hacer una investigación para reconocer cuáles son los lugares que hacen que la gente se sienta bien y cómoda.

EB: Sí, es bastante complejo y polifacético a la vez. ¿Se podría decir que hay un paisaje visual y un paisaje de la movilidad, entendiendo que además de los automóviles, los peatones son la primera forma de trasladarnos?

NP: Sí, creo que sí. Yo creo que sí, porque la movilidad te cambia totalmente no sólo la percepción del paisaje, sino los modos en que podés habitar ese paisaje y moverte sobre él. Y ahí volvemos a ver lo que, o sea, el Paisaje no es solo visual. El Paisaje Rambla no solo se entiende por los elementos que definen su espacialidad y calidad visual, sino que está signado por sus modos de uso, por la vivencia del espacio Rambla.

Incluso agregaría que es diferente según la temporalidad que hace que los paisajes sean en el mismo tramo diferentes, o sea, la movilidad tiene una fuerza y una presencia tan fuerte que modifica el Paisaje de formas diferentes en momentos diferentes del día o de la semana.

Creo que ese movimiento vehicular continuo y cambiante podría definir algo que quizás sea más ajustado llamarle Paisaje en Movimiento.

Después de todos estos años de haber realizado esa investigación de 2006, que tuvo una mirada sistémica, hoy se tendrían que evaluar las nuevas formas de uso del espacio público, que van variando y tienen otros requerimientos, otras cosas, otros lugares, otros equipamientos.

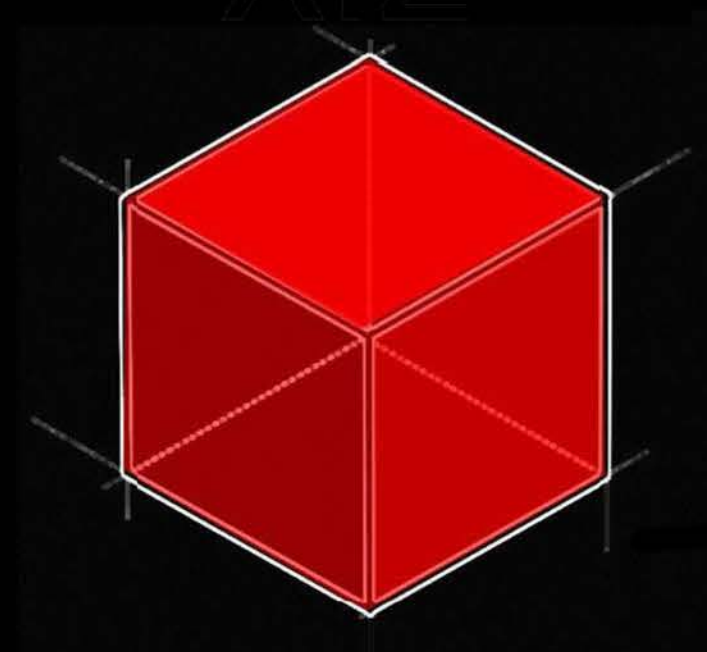
Si la actualizáramos hoy día, tomaría también como insumo, cómo incide el tema de la movilidad porque marca mucho y falta profundizar interdisciplinariamente toda esta complejidad.

0

0



XYZ



EPÍLOGO

MEDIADOR URBANO: UN CONSTRUCTO MULTIDIMENSIONAL

A pesar de un contexto local/global de posiciones antagónicas y radicales este trabajo, apuesta a contracorriente, en la elaboración de estrategias de mediación como alternativa para el diseño de la ciudad pública urbana, involucrando el pensamiento disciplinar arquitectónico y también superponiendo otras dimensiones que superan y complejizan el acto de proyectar.

Pensar que es posible una convivencia multidimensional de la espacialidad urbana, necesita respaldarse en una genética escindida de una matriz estándar-repetición-imitación, generalmente ineficaz, la cual sitúa en primer lugar a la ciudadanía en su conjunto y a la calidad de sus experiencias en el espacio público.

Mediar no significa dividir algo en fragmentos para entregar a posiciones en conflicto, una porción particionada de un todo inicial. Tampoco tiene el sentido *Salomónico* original, en donde la idea que propone el Rey Salomón, fue dividir un cuerpo en dos y entregarle una parte a cada reclamante, aunque al final haya una resolución que favorece a una de ellas para quedarse con el todo, tomada como una solución “sabia y justa” entre los dos reclamos.



El Juicio de Salomón, Luca Giordano, ca. 1665. Fuente: Meisterdrucke, Imagen de ID: 1092593.

Mediar implica conectar o sugerir una conexión mediante espacios o elementos intermedios que manifiesten intencionadamente una voluntad de relacionar determinadas circunstancias urbanas. Más que simplemente establecer relaciones, esta mediación entre partes (des)conectadas en un entorno urbano acotado, establece y determina valores o jerarquías.

Implica establecer nuevas formas de coexistencia y sus posibilidades de vinculación física, que colaboren en equilibrar desigualdades y/o asimetrías.

Un Mediador Urbano se define entonces, a través de objetivos, argumentos y criterios de actuación por delante de intervenciones u objetos terminados, sino todo lo contrario. Es la superposición de capas de información y necesidades, lo que en definitiva se pone en consideración para poder actuar en una realidad concreta y en conflicto.

La dimensión Infraestructural

Es esencial aceptar que las infraestructuras viales son un componente inevitable del diseño y la movilidad urbana una dimensión primaria del proyecto, un insumo disciplinar para el desarrollo conceptual y espacial elemental, y no una característica de diseño secundaria, subordinada y atribuida a otras disciplinas a las que subsumirse, que se resolverán *a posteriori*.

Lo infraestructural trasciende la atribución de conducir el tráfico y más allá de las características formales particulares, puedan intensificar su capacidad performativa, como sistema de relaciones, como orden topológico, como soporte flexible para integrarse a una nueva generación de espacialidades públicas más ambiguas, diversas y ricas, en una convivencia urbana más compleja, inclusiva y democrática.

Estos escenarios abiertos apuntan a lograr la práctica de nuestras individualidades en lo público y mediar el disfrute, el derecho a la ciudad y el derecho a la movilidad de todos los ciudadanos, cualquiera sea su forma de traslado.

Probablemente sea la Rambla de Montevideo, la pieza urbana con mayores discusiones entre discursos antagónicos, parciales o radicales, a la par quizás hoy, de la Av.18 de Julio.

La más improductiva de todas las discusiones sobre las características de la Rambla, es la que trata de puntualizar si la Rambla de Montevideo es un Conector Vial Metropolitano o un Espacio Público complejo.

No se trata de descalificar a ninguna de las dos opiniones, sino que esta discusión se basa en dimensiones de una misma realidad conflictiva y no pueden evaluarse de forma taxativa, pasibles de ser confrontadas.

En el período Batllista de las primeras décadas del siglo XX, lo que pretendía Batlle era generar ciudadanía a través de la construcción de Parques Urbanos y Edificios Icónicos, soñados en su viaje a Europa entre sus períodos de gobierno, donde experimentó físicamente el espacio urbano europeo en su práctica individual.

La Rambla fue pensada como la condición vial vinculante de esa espacialidad pública practicada, ya que, en ese tiempo pasado, los modos de traslado y los medios de movilidad, compartían el espacio urbano, y era utilizado colectivamente en simultáneo.

Las imágenes de época, muestran una amalgama de peatones por el frente costero y a las solitarias máquinas rodantes mezcladas con carros, perros, sillas y banderas, en un caos naturalizado y sin conflictos.

Las dimensiones monumentales que tuvo el proyecto, la construcción y el costo de la Rambla Sur, cuando en Montevideo existían circulando en 1923, aproximadamente 2.200 unidades de automóviles particulares, refuerzan la hipótesis de que la infraestructura vial fue pensada como el vínculo lineal de la espacialidad pública del frente costero.

Con el tiempo, devino en un continuo de la dimensión costera, enlazando diferentes espacialidades públicas, Parques Urbanos e hitos relevantes a lo largo de una plataforma socio-espacial continua y mixturada, destinada a convertirse en el organismo complejo de realidades superpuestas que es hoy.

La dimensión de las Transformaciones

Presente, Pasado, Futuro. Así, se ordenó la información de este trabajo. ¿Podría haber sido escrito en un orden temporal secuencial?

Sí.

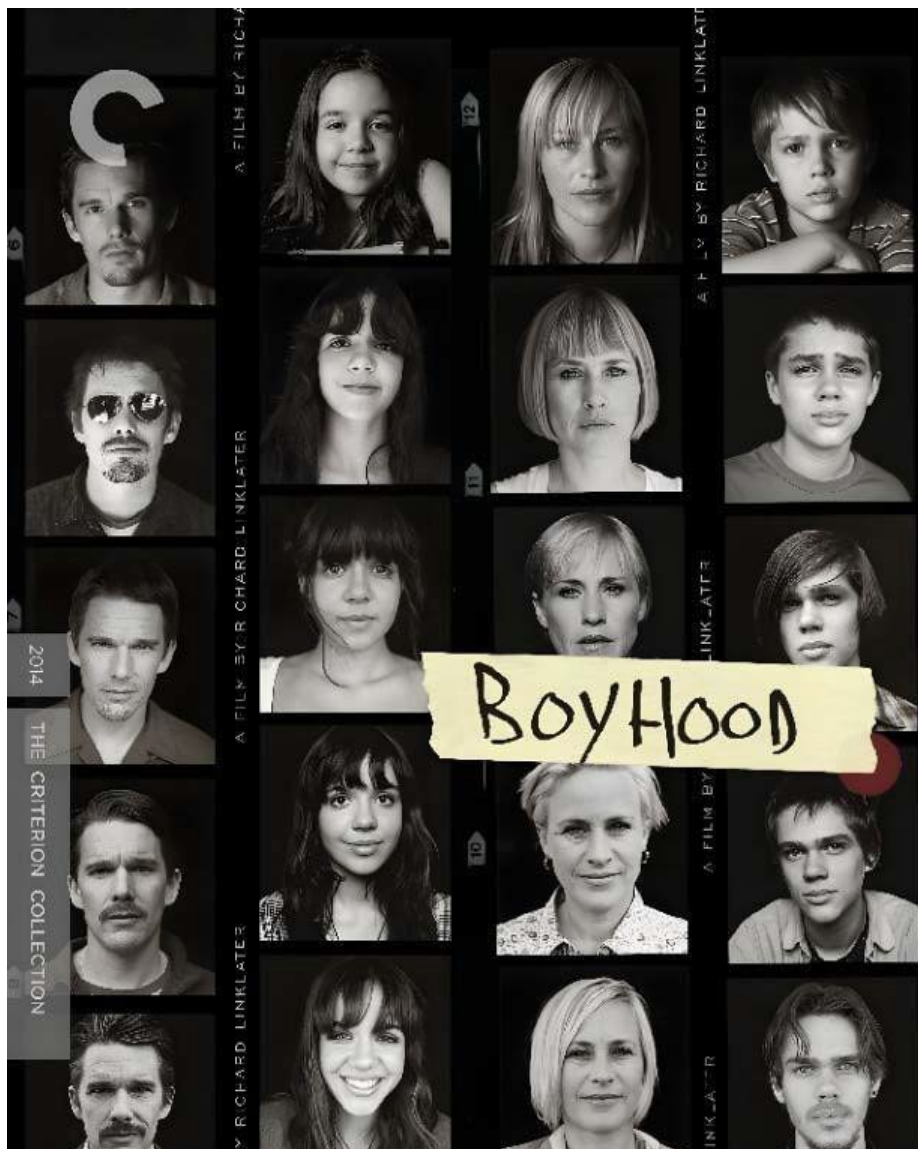
Pero esa no es la pregunta que importa. Lo que se señala ex profeso, es que Presente, Pasado y Futuro, son dimensiones temporales de una misma realidad, con similar valoración.

No hay Presente sin Pasado, y no hay Futuro sin Presente, pero ese Futuro también es el correlato de los acontecimientos que lo precedieron.

Son conceptos conectados e interdependientes que forman parte de una misma dimensión. Nada surge de la nada.

La película *Boyhood* (2014), dirigida y pensada por el director Richard Linklater (*Link_Later!*) cuenta la historia familiar de Mason Evans Jr., interpretada por el actor Ellar Coltrane, mientras pasa el tiempo, sobrellevando los cambios de su crecimiento como tal, siendo integrante de una familia rota.

Lo fascinante de esta película es que está protagonizada por los mismos actores, que iban también creciendo a medida que la película se continuaba filmando, lo que insumió un lapso de casi 12 años, entre 2002 y 2013.



Registro fotográfico del crecimiento de los actores Ethan Hawke, Lorelei Linklater, Patricia Arquette y Ellar Mason Jr., durante el tiempo de rodaje de la película *Boyhood* de Richard Linklater entre 2002 y 2013, Fuente: The Criterion Collection, 2014.

La intención de Linklater era documentar en un film, la difícil tarea de crecer, por lo que solo definió momentos claves en el guion, sin tenerlo completo al comenzar a filmar.

El producto final, es fruto de un proceso abierto e indefinido desde el inicio, de partes de la trama escritas durante el desarrollo de la película, revisiones de lo filmado previamente como insumos posteriores y la incorporación en el *work in progress*, de las transformaciones en la vida real que experimentaban los actores, enriqueciendo las historias de los personajes que interpretaban con sus propias experiencias de crecimiento individual.

Presente, Pasado y Futuro, son una misma realidad con dimensiones temporales diferentes, y así entendemos el objetivo de este trabajo.

La dimensión Mundo

El siglo XXI se ha convertido en el semillero de posiciones encontradas y conflictos que se plantean en forma radicalmente contrapuestas, cerradas al diálogo. Basta con pensar en el reciente aumento de aranceles de importación que decretó Donald Trump, de forma unilateral y con una clara intencionalidad nacionalista como objetivo de gobierno.

Ultraderecha vs Socialismo, Israel vs Hamás, Consumo vs Sostenibilidad, Deforestación vs Cambio Climático, Ciudad caminable vs Ciudad de las máquinas y así podríamos seguir.

El siglo XXI es el siglo de los antagonismos, donde se pregona en muchos casos que, si no estás conmigo, estás contra mí.

Lo que inquieta más de este panorama fracturado de una sociedad global que se aferra a posiciones totalizantes, es que el centro de las disputas no son las personas.

Son el resultado de las disputas del Capital y el Sistema que perfecciona constantemente para mantener y evolucionar sus condiciones de producción/consumo y la búsqueda del Poder para llevarlas adelante, aumentando la brecha entre riqueza y pobreza de formas obscenas, cada vez mayor y con porcentajes alarmantes de acumulación de riqueza entre billonarios.

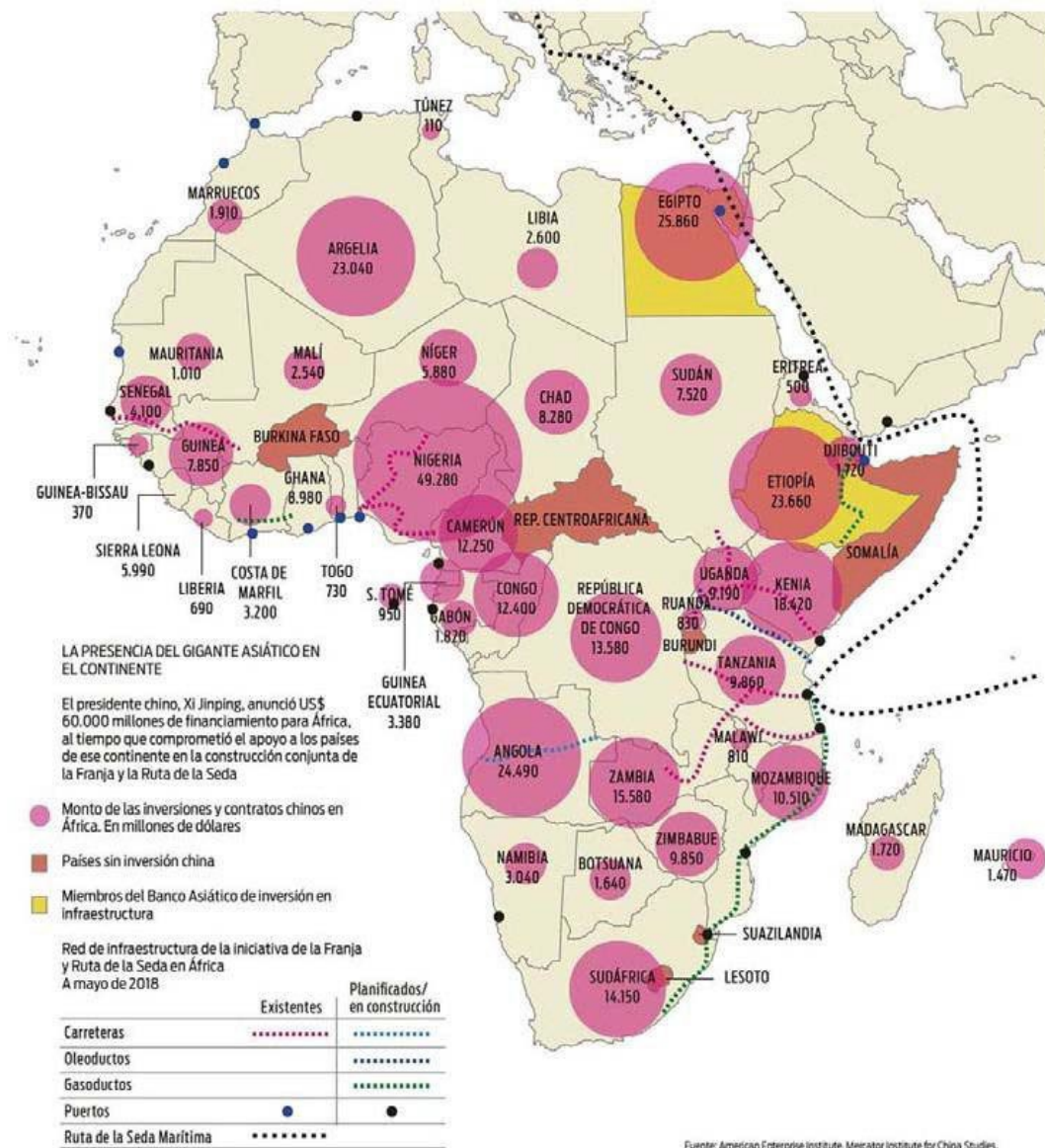
Los rehenes de este contexto mundial, son los habitantes y sus pueblos o ciudades, sometidos a decisiones *Up/Bottom* impuestas, incluso en regiones y continentes enteros.

China ha puesto su mirada en África y actúa promoviendo, desde hace ya muchos años, inversiones en Infraestructuras de movilidad a escala País y también a escala Continental con la construcción de puertos en lugares estratégicos, los cuales controla y gestiona.

Haciendo acuerdos económicos con gobernantes dudosos y países pobres necesitados de ingresos, con grandes beneficios para el gigante asiático, le permiten a través de esas Infraestructuras obtener lo que paradójicamente sobra en el continente africano: uranio, hierro, cobre, zinc, cobalto, coltán y otras materias primas fundamentales para la producción.

Se estima que un tercio de las inversiones chinas se dedican a la extracción de estos minerales, algunos indispensables para la producción tecnológica.

No son pocos los analistas que definen esta situación como Neocolonialismo.



Zonas de Influencia e Infraestructuras y puertos construidos por inversiones chinas en África. Fuente: American Enterprise Institute for China Studies, 2018.

En Latinoamérica, también suceden situaciones similares que, aunque en menor medida que en el panorama africano, por ejemplo, con la extracción de Litio, que deja vulnerables con los Gobiernos de turno y sus decisiones, a zonas de Patrimonio Mundial y otras Áreas naturales como la Amazonia, pulmón verde planetario, al cual el anterior gobierno de Brasil, con Jair Bolsonaro como Presidente, autorizó la deforestación de grandes áreas de selva para la extracción de minerales.

Uruguay no está exento de este panorama global, ya que se están haciendo acuerdos y testeos para producir Hidrógeno Verde como fuente de energía para vehículos eléctricos, consumiendo enormes cantidades de agua directamente del Acuífero Guaraní, lo que conlleva riesgos altos para los ecosistemas hídricos nacionales, renovables solo a largo plazo. Incomprensible para un país que tiene casi el 100% de su producción nacional de energía de forma renovable y diversificada en varias matrices de producción.

La dimensión del Lenguaje

De forma casi profética, Carlos Alberto García, *Charly*, nos auguraba en 1984 nuestro presente, anticipando el mundo con el que hoy nos toca interactuar, en la letra de *Promesas sobre el bidet*:

*“Cada cual tiene un trip en el bocho
Difícil que lleguemos a ponernos de acuerdo.”*

Es justamente aquí, donde radica el asunto del entendimiento entre partes. Si seguimos el fraseo de García, aunque nos esforcemos en expresarnos en profundidad, todo es interpretable según quien la reciba y cual sea su *trip* (viaje) personal.

Una misma palabra puede tener diferentes connotaciones en función de la persona que la lee; incluso puede ser interpretada de forma diferente dependiendo del contexto, de quien la escribe y de prejuicios, hábitos, intereses y valoraciones personales.

El lenguaje no será entonces capaz de reflejar aquello que realmente queremos expresar, por tanto, una herramienta imperfecta.

De todas formas, este *instrumento imperfecto*, es uno de nuestros modos de interacción interpersonal.

¿Nuestros?

Si escribimos “puesta de sol”, lo entenderemos de la forma en que naturalmente leemos y de ahí, como comprendemos el mundo a través de las palabras.

日落, quiere decir lo mismo en Chino tradicional. Una persona que aprendió a interpretar el mundo con este lenguaje, lo hizo a través de *logogramas*, que, según Wikipedia, “*se componen de elementos visuales ordenados de diferentes maneras en vez de recurrir a la segmentación de sonidos, principio de construcción de los alfabetos y silabarios*”, y estas figuras, tienen simultáneamente una complejidad delineada y una síntesis muy fuerte.

Un alemán, escribiría *sonnenuntergang*, y estaría queriendo expresar la misma cosa que “nosotros” sintetizándola en una palabra-concepto, compuesta por la fusión de varias.

El entendimiento del mundo, esta Nueva Babel o Entorno-Mundo en que habitamos, está poblado por una multiplicidad seriada de *nosotros*, que han aprendido a asimilarlo de maneras diferentes a través de las características del lenguaje con las que aprendieron a hacerlo.

Individuos y comunidades con características propias, con experiencias de vida y una cultura heredada, bastante específicas para que comprender que no existe un mundo plano y liso, habitado por un nosotros homogéneo, sino varios, simultáneos e interactuando.

No solamente podemos expresarnos con palabras y eso es claro y obvio. Nuestra actividad proyectual utiliza principalmente otras formas de lenguaje, y así lo denominamos entre colegas, *lenguaje arquitectónico*, también imperfecto y ciertamente endogámico.

Este lenguaje es representación, visualización y código de información de cómo expresamos nuestra producción y pensamiento disciplinar.

Pero, ¿existe un solo lenguaje arquitectónico?

No.

El lenguaje arquitectónico, en sus diferentes escalas, se ha ido modificando naturalmente por los cambios en el desarrollo disciplinar, pero también por una intencionalidad expresa en su grafía por diferentes corrientes de pensamiento, actores, movimientos, doctrinas o individualidades a lo largo de la historia de la Arquitectura.

Nuestra disciplina, afortunadamente no tiene manera de ser determinada, ni hay una definición o consenso predominante de qué debe Ser, qué debe hacer, porqué y para qué entre sus practicantes.

Creemos que la indefinición o, mejor dicho, su multiplicidad de interpretaciones, es la condición más interesante que tiene la Arquitectura.

Este escenario de perfecta imprecisión e innumerables posicionamientos, conviviendo y actuando superpuestamente en el contexto físico de la ciudad, ofrece un campo rico, fértil y abierto a nuevas reflexiones y actuaciones disciplinares, en un contexto de cambio permanente absorbido por la era del Antropoceno.

La dimensión de las Agendas Globales

La construcción de la ciudad y su incidencia en el uso de materias primas, gasto energético, eficiencia, impactos ambientales, tiempo de vida y desecho de sus restos, nos convierten en una de las disciplinas que más generan desbalances y repercusiones ecosistémicas negativas.

Solo recordar las palabras de Andrés Jaque, que expone el consumo desmesurado de energía que insume el funcionamiento de Hudson Yards en Nueva York. Pero gracias a un comentario de Iwan Baan, el tema más significativo que plantea Jaque en la Bienal de Venecia, es el brillo de las construcciones, algunas bastante incomprensibles y hedonistas.

Las fachadas son tratadas superficialmente con óxido de titanio, lo que las hace autolimpiables, y se obtiene principalmente de pueblos y aldeas sudafricanas con un proceso extractivo que es altamente peligroso para la salud de la comunidad, ya que el territorio se transforma en un lugar yermo y polvoriento luego de su obtención.

Es la misma terminación superficial que tienen nuestros celulares de última generación, principalmente usada por *Apple*.



Xholobeni Yards. Titanium and the Planetary Making of Shininess / Dustiness, Fuente: Andrés Jaque, Bienal de Venecia, 2023.

El proceso de regeneración del suelo es lento y no vuelve a su estado natural, lo que deja a la población con la opción de arriesgar su salud o emigrar a los cinturones de pobreza de la metrópolis de Johannesburgo.

“El brillo de Hudson Yards está creado por el polvo de las comunidades e individuos que desaparecen en Sudáfrica”. (Jaques, A. 2024)

Las agendas contemporáneas que nos comprometen directamente son bastante numerosas, diversas y generalmente ignoradas por la disciplina.

Nuestra práctica tiene el desafío y la urgencia de incorporar los cambios que han surgido en este siglo y aumentan con una velocidad permanente.

Género, Ecologías, Cambio Climático, Cambios tecnológicos, Eficiencia Energética, Súper residuos, Superpoblación, son parte de este nuevo contexto del que tenemos que hacernos cargo. o establecer pautas de actuación que nos incorpore como parte de la solución y no del problema. Dicho así, parecería que, solo cambiando la mirada, tendremos un camino razonable para hacer lo que está en la raíz de nuestra disciplina: mejorar condiciones problemáticas de partida con una intervención, un proyecto o un Plan Maestro.

La dificultad que se presenta es que las agendas globales no son estables, y se actualizan constantemente, sumando complejidad a un mundo en constante transformación. Pensar en el mundo a diez, veinte o treinta años es una tarea para intrépidos o tarotistas.

No solo estamos en un momento histórico de conflictos y de cambios, sino que tenemos que pensar si estamos a tiempo de revertir las acciones consumadas en el mundo que se ha inventado, o por el contrario el tiempo se acabó y hay que pensar en escenarios radicales de vínculo con una realidad yerma, desgastada y agotada, sin continuidad.

En este momento, *Prefiero el salto que esperar*¹.



Leap of faith, Fotografía. Autor: J. A. Hampton, 1939.

1- *En Caída libre*, canción de La Trampa, 2002.

A

ANEXO I

Esquemas de Líneas de tranvías hacia las playas
Ramírez, Pocitos y Buceo entre 1907 y 1912 de las
diferentes compañías. Elaboración propia.

- Líneas de la Sociedad Comercial de Montevideo

Año 1907



Línea 35- Aduana-Punta Carretas: Yacaré, Perez Castellano, Sarandí, Pza. Independencia, Ciudadela, Soriano, Santa Lucía (actual Sgo. de Chile), Lavalleja (hoy José Enrique Rodó), Defensa (hoy Pablo de María), Constituyente, José Ellauri (hoy 21 de Setiembre) para hacer trasbordo hasta la Rambla. En 1934 se prolongó directamente hasta la misma, sin necesidad de cambiar de coche.



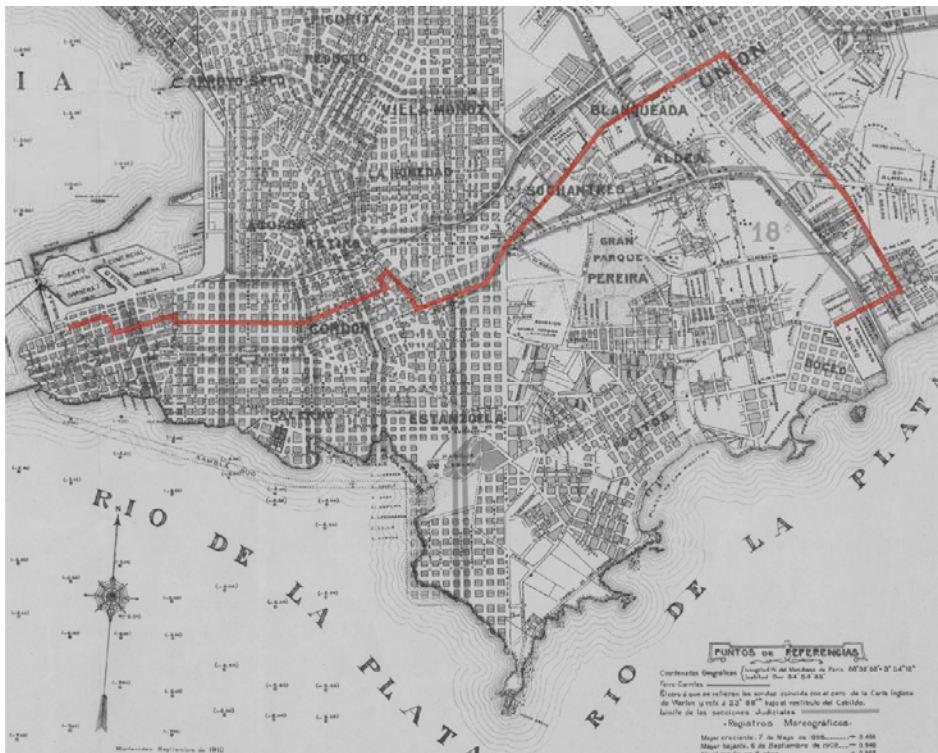
Línea 36- Aduana-Parque Urbano: Yacaré, Perez Castellano, Sarandí, Pza. Independencia, Ciudadela, Soriano, Santa Lucía (actual Sgo. de Chile), Lavalleja (hoy José Enrique Rodó), Defensa (hoy Pablo de María), Constituyente, Minas, Estanzuela (hoy Gonzalo Ramírez), Samayúa (hoy J.Herrera y Reissig hasta el Parque Urbano.

- Líneas de la Sociedad Comercial de Montevideo

Año 1907



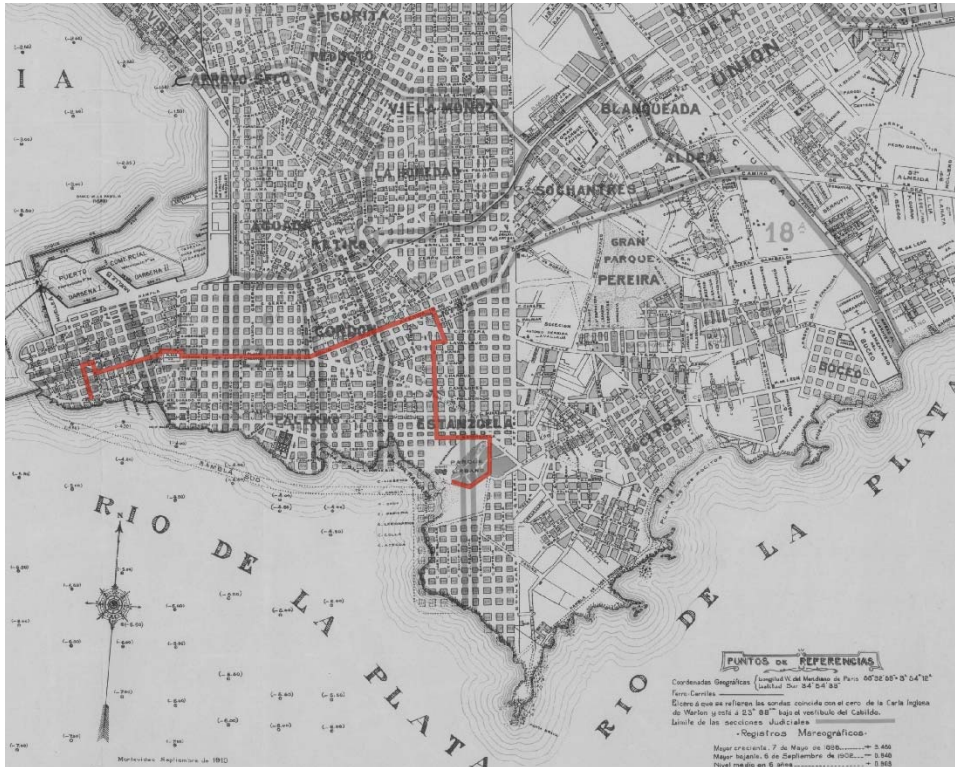
Línea 37- Aduana-Pocitos: Yacaré, Perez Castellanos, Sarandí, Pza. Independencia, Ciudadela, Colonia, Caigúá (actual E. Acevedo), Guayabo, Av. Rivera, Gabriel Pereira, Chucarro, R. Massini hasta la rambla frente a la playa de los Pocitos.



Línea 39- Aduana-Buceo: 25 de Agosto, Treinta y Tres, Cerrito, Florida, Av. Uruguay, Sierra, Dante, Arenal Grande, Av. 18 de Julio, Av. 8 de Octubre, Comercio, Av. Rivera hasta Cementerio Buceo.

- Líneas de la Sociedad Comercial de Montevideo

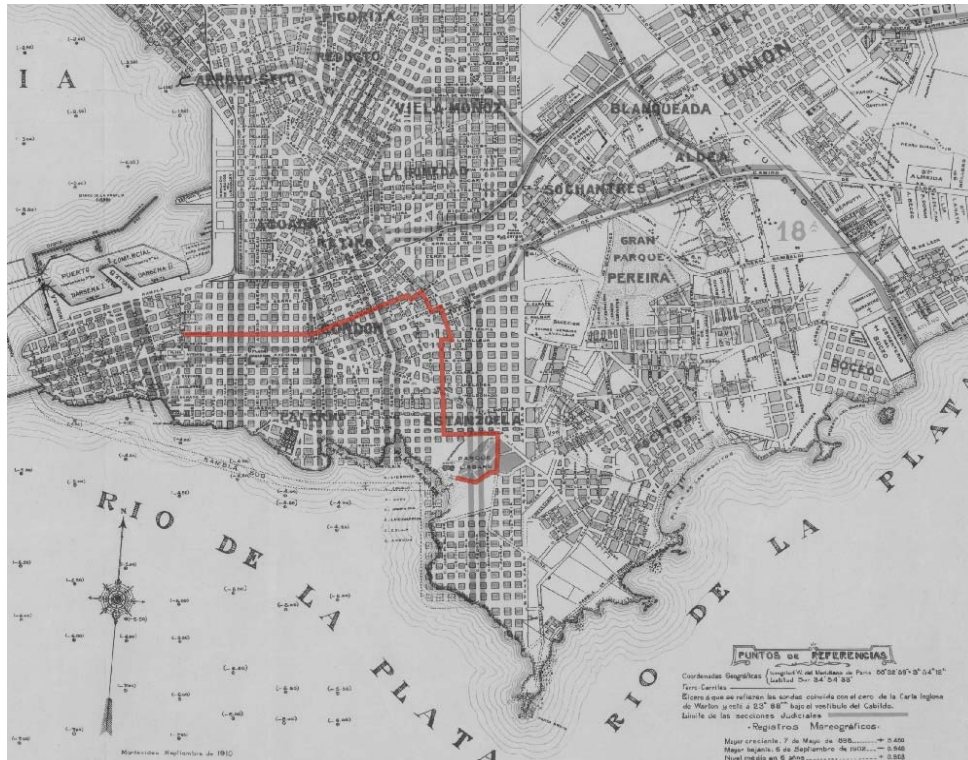
Año 1908



Línea 55- Aduana - Parque Urbano: Colón, Washington, Pza. Zabala, Alzaibar, Sarandí, Pza. Independencia (costado Norte), Av. 18 de Julio, Defensa (actual Pablo de María), Lavalleja, Juan M. Blanes, Estanzuela (actual Gonzalo Ramírez), Samayúa (actual J.Herrera y Reissig) hasta Parque Urbano.



Línea 58- Parque Nacional - Parque Urbano (auxiliar - solo verano): Av. 8 de Octubre, Av. 18 de Julio, Defensa (actual Pablo de María), Lavalleja, Juan M. Blanes, Estanzuela (actual G. Ramírez), Samayúa (actual Julio H. y Reissig), Requena García hasta playa Ramírez.



Línea 59- Florida - Parque Urbano (auxiliar - solo días festivos): Desde Mercedes y Florida, Mercedes, Sierra (actual Fernández Crespo), Carmen (actual Dante), Arenal Grande, Av. 18 de Julio, Defensa (actual Pablo de María), Lavalleja, Juan M. Blanes, Estanzuela (actual G. Ramírez), Samayúa (actual J.Herrera y Reissig), Requena García hasta playa Ramírez.

- Líneas de La Transatlántica

Año 1907



Línea 6- Aduana- Ramírez: 25 de Mayo, Misiones, Reconquista, Cámaras, Maldonado, Asilo, San Salvador, Municipio (J. de Salterain), Estanzuela, Samayúa (actual Julio H. y Reissig), Requena García hasta playa Ramírez.

- Líneas de La Transatlántica

Año 1908



Línea 15- Paso Molino - Playa Ramírez: Av. Agraciada (por Aguada), Av. Rondeau, Av. Uruguay, Yí, Durazno, Caiguá (actual E. Acevedo), Cebollatí (actual L. Muller), Municipio (actual J. de Salterain), Estanzuelas (G. Ramírez), Samayúa (actual Julio H. y Reissig) hasta Parque Urbano.



Línea 18- Cno. Aldea (Av. Italia) - Playa Ramírez: Av. Aldea (actual Av. Italia), Av. Garibaldi, Goes (actual Av. Gral. Flores), Isidoro de María, Marcelino Sosa, Av. Agraciada, Yaguarón, Orillas del Plata (actual Galicia), Andes, Isla de Flores, Yaro, Tacuarí (actual L. Piera), Asilo (actual Juan D. Jackson) hasta la Rambla.

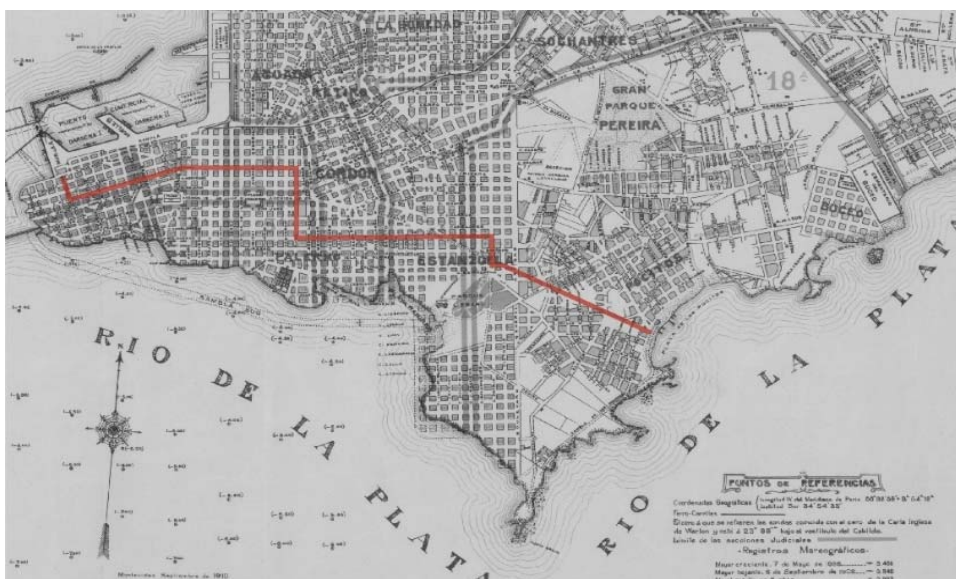


Línea 19- Est. Goes - Playa Ramírez: Goes (actual Av. Gral. Flores), Isidoro de María, Marcelino Sosa, Av. Agraciada, Yaguarón, Cerro Largo, Magallanes, San Salvador, Municipio (actual J. de Salterain), Estanzuela (actual Gonzalo Ramírez), Samayúa (actual Julio H. y Reissig) hasta Rambla.

- Líneas de La Transatlántica

Año 1912

Desde la definición inicial del sistema de vías y recorridos, prácticamente calcados de las empresas absorbidas por La Transatlántica, pocas obras se hicieron entre 1909 y 1912. Una novedad fueron las extensiones o *loops* entre servicios para completar los destinos hacia Playa Ramírez o Playa Pocitos, balnearios que seguían teniendo un éxito masivo entre la población montevideana. .



Línea 9- Ciudad Vieja-Pocitos: Pérez Castellanos, 25 de Mayo, Av. Uruguay, Ejido, Maldonado, Patria (actual A. Diaz), San Salvador, Bvar. España hasta Rambla.

ANEXO II

Nueva denominación numérica de las Líneas
de Ómnibus de Transporte Público, con detalle
de origen y destino (1938). Elaboración propia.

- Resumen por línea, recorrido y nueva denominación numérica

LÍNEA A

- Línea A (denominada Línea 101): Aduana - Unión y Cva. de Maroñas
- Línea Aa (denominada Línea 102): Aduana - Hipódromo
- Línea Ab (denominada Línea 103): Aduana - Cno. Maldonado (Pta. de Rieles)
- Línea Ac (denominada Línea 104): Aduana - Pocitos, Malvín y Carrasco
- Línea Af (denominada Línea 105): Aduana - Carrasco
- Línea Ai (denominada Línea 106): Aduana - Piedras Blancas
- Línea Aj (denominada Línea 107): Aduana - Malvín
- Línea Ak (denominada Línea 108): Aduana – Carrasco

LÍNEA B

- Línea B (denominada Línea 116): Aduana - Playa Pocitos
- Línea Ba (denominada Línea 117): Aduana - Punta Carretas
- Línea Bc (denominada Línea 118): Plaza Zabala - Playa Pocitos (servicio de verano)

LÍNEA Bb

- Línea Bb (denominada Línea 121): Aduana - Pocitos
- Línea Bd (denominada Línea 122): Aduana - Pocitos

LÍNEA D

- Línea D (denominada Línea 125): Aduana - Cerro
- Línea Dc (denominada Línea 126): Aduana - Pantanoso
- Línea Dd (denominada Línea 127): Aduana - Barra Santa Lucía
- Línea De (denominada Línea 128): Belvedere - Playa Pocitos
- Línea Df (denominada Línea 129): C. Ma. Ramírez y Grecia - Barrio Casabó (servicio local)

LÍNEA E

- Línea E (denominada Línea 141): Aduana - Comercio y 8 de Octubre
- Línea Ea (denominada Línea 142): Aduana - Comercio y 8 de Octubre
- Línea Ex (denominada Línea 143): Aduana - Almería y Yaco

LÍNEA F

- Línea F (denominada Línea 146): Aduana - Sayago, Colón y Lezica
- Línea Fa (denominada Línea 147): Aduana - Prado, Sayago y Peñarol
- Línea Fb (denominada Línea 148): Millán y Larrañaga – Instrucciones y Peñarol
- Línea Fc (denominada Línea 149): Paso Molino, Prado – Parque Rodó

LÍNEA Fs

- Línea Fs (denominada Línea 130): Aduana – La Paz / Las Piedras

LÍNEA G

- Línea G (denominada Línea 154): Aduana - Burgues y Reyes
- Línea Ga (denominada Línea 155): Aduana - San Martín y Chimborazo
- Línea Gb (denominada Línea 156): Aduana - Hipódromo
- Línea Gc (denominada Línea 157): Paso Molino, Prado - Parque Rodó

LÍNEA H

- Línea H (denominada Línea 161): Aduana – Gral. Flores y Larrañaga
- Línea H Roja (servicio de verano): extensión Gral. Flores y Larrañaga – Parque Rodó
- Línea Ha (denominada Línea 162): Palacio de Gobierno - Burgues y Larrañaga
- Línea Hb (denominada Línea 163): Palacio de Gobierno - Burgues y Larrañaga
- Línea Hc (denominada Línea 164): Aduana – Larrañaga y Gral. Flores

LÍNEA I

- Línea I (denominada Línea 168): Aduana – Piedras Blancas
- Línea Ia (denominada Línea 169): Gral. Flores y Larrañaga – Parque Rodó
- Línea Ib (denominada Línea 170): Aduana – Hipódromo de Maroñas
- Línea Ic (denominada Línea 171): Aduana – Villa Española
- Línea Id (denominada Línea 172): Aduana – Villa Española
- Línea Ie (denominada Línea 173): Pza. Independencia – Playa Buceo
- Línea Im (denominada Línea 174): Av. 8 de Octubre e Industria – Peñarol

LÍNEA K

- Línea K (denominada Línea 181): Av. Rivera – Prado / Paso Molino
- Línea Ka (denominada Línea 182): Millán y Larrañaga - Arroyo Seco
- Línea Kc (denominada Línea 183): Paso Molino - Pocitos

LÍNEA L

- Línea L (denominada Línea 187): Aduana – Palacio Legislativo
- Línea La (denominada Línea 188): Aduana – Palacio Legislativo

LÍNEA N

- Línea N (denominada Línea 131): Paso del Molino – La Tablada

LÍNEA O

- Línea O (denominada Línea 175): Hipódromo – Puntas del Miguelete

LÍNEA P

- Línea P (denominada Línea 175): Millán y Larrañaga – La Paz

LÍNEA S

- Línea S (denominada Línea 132): Paso Molino – Santiago Vázquez

LÍNEA Ra

- Línea Ra (denominada Línea 109): Aduana – Paso Carrasco

LÍNEA T

- Línea T (denominada Línea 131): Paso Molino – Pajas Blancas
- Línea Ta (denominada Línea 134): Paso Molino – Rincón del Cerro

LÍNEA U

- Línea U (denominada Línea 110): Av. 8 de Octubre y Pan de Azúcar – Puntas de Macadam

LÍNEA Ua

- Línea Ua (denominada Línea 176): Hipódromo – Estación Toledo

LÍNEA Z

- Línea Z (denominada Línea 191): Arroyo Seco – Pocitos

B

BIBLIOGRAFÍA

La Bibliografía utilizada incluye Libros, Revistas especializadas, Revistas de consumo general, Artículos de libros, Archivos digitales, Sitios web de publicaciones especializadas, Sitios web personales de aficionados y de Organizaciones y Administraciones Gubernamentales.

BIBLIOGRAFÍA

01

PRESENTE

- **1. INTRODUCCIÓN**

Cohen, Alejandro; Nanzer, Cristián. (2012). *Hibridación de Infraestructuras Urbanas: Atlas de Conceptos, Tácticas y Estrategias para Fusionar Arquitecturas con Dispositivos de Servicios Urbanos y Territoriales*, Córdoba: Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (UNC)

Danza, Marcelo. (2012). *Hibridación del Cuerpo Colectivo*, Escritos: Agencia de Arquitectura, Ciudad y Paisaje. <https://issuu.com/agencia-a/docs/escrito07-sap>

Delalex, Gilles. (2006). *Go with the flow: architecture, infrastructure and the everyday experience of mobility*, Helsinki: University of Art and Design

Mayorga, Miguel; Fontana, María Pía. (2012) *Espacios de centralidad urbana y redes de infraestructura. La urbanidad en cuatro proyectos urbanos* en Bitácora Urbano-Territorial, Vol. 21, Nº. 2, Universidad Nacional de Colombia: Instituto de Investigaciones de Hábitat, Ciudad y Territorio.

Miralles-Guasch, Carme (2002). *Ciudad y Transporte: El Binomio Imperfecto*, Barcelona: Ariel.

Municipalidad de Buenos Aires. (1981). *Buenos Aires: Hacia una Ciudad Mejor*, Buenos Aires: Gráfica del Plata.

Sheller, Mimi; Urry, John. (2006). *The New Mobilities Paradigm* en *Environment and Planning A*, Vol.38 Nº 2. 207-226

Soto Caro, Marcela; Álvarez Aránguiz, Luis. (2009). *Infra_Paisajes: Nuevos Paisajes, los impactos de orden infraestructural*, en Carmona, M. (ed). *La Dimensión Regional y Grandes Proyectos Urbanos*, Valparaíso: Universidad de Valparaíso, TUDelft

- **2. HIPÓTESIS**

Allen, Stan. (1997). *From Object to Field* en *AD Profile 127 (Architecture after Geometry)* Architectural Design vol.67, Londres: Academy Editions

Allen, Stan. (1999). *Infrastructural Urbanism* en *Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*, New York: Princeton Architectural Press.

Atelier Bow Wow (Kaijima, Momoyo; Kuroda, Junzo; Tsukamoto, Toshiharu). (2001). *Made in Tokyo*, Tokyo: Kajima Institute Publishing, Ltd.

Brenner, Neil; Schmid, Christian. (2011). *Planetary Urbanisation* en *Urban Constellations*, Matthew Gandy (ed.), Berlin: Jovis,

Boeing, Geoff. (2018). *Measuring the Complexity of Urban Form and Design*. *Urban Design International* 23 (4): 281-292

Boix Domènech, Rafael. (2004). *Redes de ciudades y externalidades*, *Investigaciones Regionales - Journal of Regional Research*, (4), 5-27.

Fernández Per, Aurora; Arpa, Javier. (2008). *The Public Chance: Nuevos Paisajes Urbanos*, Vitoria-Gasteiz: a + t ediciones.

Miralles-Guasch, Carme; Tulla Pujol, Antoni. (2012) *La Región Metropolitana de Barcelona. Dinámicas Territoriales Recientes*, Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles N.º 58 - 2012

Soja, Edward. (2000). *Postmetropolis: critical studies of cities and regions*, Oxford: Blackwell Publishers.

Tschumi, Bernard. (1994). *Bridge-City (Ponts-Villes) Lausanne, Switzerland*, Anyplace (Cynthia C. Davidson (ed.), Conference for Canadian Centre for Architecture, Montreal June 1994, New York: Anyone Corporation.

• 3. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA

Ábalos, Iñaki; Herreros, Juan. (1997). *Áreas de Impunidad*, Madrid: Actar.

Bertiz, Eduardo. (2017). *La Invención de Tres Cruces: estrategias de movilidad y reconexión urbana en áreas centrales*, Tesis de Maestría en Diseño Arquitectónico Avanzado (MDAA), Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires

De Certeau, Michel. (1980). *La Invención de lo Cotidiano: Artes de hacer 1*, México: Universidad Iberoamericana, (2000).

Devesa, Ricardo (2010). *Teoría y acción en la década de los prodigios: Crónica de una hazaña colectiva en Otra Mirada: posiciones contra crónicas. La acción crítica como reactivo en la arquitectura española reciente*, Gausa, Manuel; Devesa, Ricardo (eds.), Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL

Eisenman, Peter. (2008). *Ten Canonical Buildings: 1950-2000*, New York: Rizzoli

Gold, John R. (1998). *The Experience of Modernism: Modern Architects and the Future City 1928-53*, Londres: Taylor & Francis

Herreros, Juan; Muntadas, Antoni. (2004). *Desvelar lo público*, Circo Vol. 123, Madrid, Mansilla, Luis M.; Rojo, Luis; Tuñón, Emilio (eds.),

Hilberseimer, Ludwig. (1927) *La Arquitectura de la Gran Ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili (1999).

Kuri, R. (2002). *Metaproyecto (apuntes de Cátedra)* en Revista 88x96 No.8 (2021); Argentina: Publicaciones del Colegio de Arquitectura de la Pampa

Martin, Reinhold. (2016). *The Urban Apparatus: Mediapolitics and the City*, Minneapolis: University of Minnesota Press

Polívka, Jan; Koocova, Inna. (2017). *Transformation of industrial territories*, Journal of Physics: IOP Conference Series
<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/881/1/012005>

Rodríguez, Fernando (2016). *Un entendimiento infraestructural del proyecto*, Buenos Aires: Nobuko

Sordi, Jeannette. (2017). *Más allá del urbanismo. De paisaje a ecología: genealogía de una teoría*, Trento: LISt Lab; Sa Cabana Editorial

Yoos, Jennifer; James, Vincent (2016) *The Multilevel Metropolis* en Places Journal, May 2016.
<https://doi.org/10.22269/160518>

Zones Urbaines Sensibles (ZUS). (2019). *City of permanent temporality: incomplete & unfinished*, Rotterdam: Nai010 Publishers

• 4. USOS Y TRANSFORMACIONES DEL TERRITORIO

Augé, Marc. (1993). *Los 'no lugares', Espacios del Anonimato. Una antropología de la sobremodernidad*, Barcelona: Gedisa.

Allen, Stan. (1997). *From Object to Field* en AD Profile 127 (Architecture after Geometry) Architectural Design vol.67, London: Academy Editions

Allen, Stan. (1999). *Infrastructural Urbanism en Points + Lines: Diagrams and Projects for the City*, New York: Princeton Architectural Press.

Altshuler, Alan; Luberoff, David. (2003). *Mega-Projects: The Changing Politics of Urban Public Investment*, Washington D.C.: Brookings Institution Press

Ascher, François. (2001). *Los Nuevos Principios del Urbanismo*, Madrid: Alianza Editorial

Bateson, Gregory (1972). *Pasos hacia una Ecología de la Mente*, Buenos Aires: Lohlé-Lumen (1998)

Bauman, Zygmunt. (2000). *Modernidad Líquida*, México: Fondo de Cultura Económica

Booth, Rodrigo. (2009). *Automóviles y Carreteras. Movilidad, Modernización y Transformación Territorial en Chile, 1913-1931*, Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile

Botma, Hein; Papendrecht, Hans. (1981). *Validation of Capacity Estimators Based on the Decomposition of the Distribution of Headways*, Transportation Research Laboratory, Delft: TUDelft,

Buchanan, Colin. (1963). *Traffic in Towns: a study of the long term problems of traffic in urban areas*, Londres: Her Majesty's Stationery Office.

Burgos, Francisco; Garrido Ginés; Porras-Isla, Fernando (2014). *Paisajes en la ciudad / Madrid Río: geografía, infraestructura y espacio público*, Madrid: Editorial Turner

Castells, Manuel. (1996). *La Era de la Información. La Sociedad Red*, México: Siglo XXI.

Ćopić, Sonja; Đorđević, Jasmina; Lukić, Tin, et al. (2014) *Transformation of Industrial Heritage: an Example of Tourism Industry Development in the Ruhr Area (Germany)* en *Geographica Pannonica*, Volume 18, Issue 2, 43-50 DOI:[10.5937/GeoPan1402043C](https://doi.org/10.5937/GeoPan1402043C)

Correa, Pedro; Lemaître, José. (2018). *Sobre infraestructura*, entrevista a Reinhold Martin en ARQ 99 *Infraestructura*, Santiago de Chile: Ediciones ARQ.

Erpenstein, Annette J. (2010). *Conflict Management in Urban Planning: The restoration of the Cheonggyecheon in Seoul* en *Politics, Economy and Society*, Boston: Brill

Frampton, Kenneth. (1999). *Megaform as Urban Landscape*, Ann Arbor: University of Michigan

Gans, Deborah. (2004). *The sky above and the ground below (IBA Emscher Park structural change)* en *Architectural Design No.2*, New York: John Wiley & Sons Ltd

Gausa, Manuel; Devesa, Ricardo (eds.) (2010). *Otra Mirada: posiciones contra crónicas*, Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL

Gold, John. (1998). *The Experience of Modernism Modern Architects and the Future City 1928-53*, New York: Routledge

Gesualdi, Maria Victoria. (2013). *La Traza: La Casa y sus Formas Imaginarias en la Autopista que Nunca Existió*, Buenos Aires: Editorial La Luminosa

Harvey, David. (2001). *Espacios del Capital: Hacia una Geografía Crítica*, Madrid: Akal (200)

Herce, Manuel. (2009). *Sobre la Movilidad en la Ciudad*, Barcelona: Editorial Reverté

Hilberseimer, Ludwig. (1927) *La Arquitectura de la Gran Ciudad*, Barcelona: Gustavo Gili (1999)

Kal, Hong. (2011). *Aesthetic Constructions of Korean Nationalism: Spectacle, Politics, and History*, New York: Routledge

Koolhaas, Rem; Mau, Bruce; Sigler, Jennifer; Office for Metropolitan Architecture (London). (1995). *S, M, L, XL* Rotterdam: 010 Publisher

Koolhaas, Rem et al. (2001). *Mutaciones*, Barcelona: Actar.

Koolhaas, Rem; Office for Metropolitan Architecture. (2004). *Content*, Colonia: Taschen.

Križnik, Blaž. (2011). *Selling Global Seoul: Competitive Urban Policy and Symbolic Reconstruction of Cities* en *Revija za Sociologiju* Vol.41 Nº 3

Latz, Peter (2000). *The Idea of Making Time Visible* en *Topos European Landscape Magazine*, Munich: Topos

Latz, Peter. (2016). *Rojo óxido: el parque paisajístico Duisburg-Nord*, Munich: Hirmer Verlag

Latour, Bruno; Hermant, Emilie. (1998). *Paris: Ville Invisible*, Paris: La Découverte

Lee, Yeunsook. (2004). *Korean Spirit in Creativity & Design*, Seúl: Yonsei University Press

Lefebvre, Virginie. (2005). "Boston: Le Projet de L'enterrement de L'autoroute Aerienne", en *Sols Artificiels, Sursols, Dalles: Étude Historique Comparative*, Paris: Atelier Parisien d'Urbanisme.

Loschwitz, Gesa. (2016). *El principio del rojo óxido*, Arquitectos Alemanes.de

Madrid Calle 30 (2006). *Memoria de Gestión 2006*, Ayuntamiento de Madrid
<https://www.madrid.es/UnidadesDescentralizadas/UrbanismoVivienda/Urbanismo/MemoriaDeGestion2006/ActuacionesSingulares/Ficheros/C05.pdf>

Massachusetts Turnpike Authority. (2006). *Economic Impact of the Massachusetts Turnpike Authority & Related Projects Volume I: The Turnpike Authority as a Transportation Provider*

Martínez, Oscar. (2006). *Sobre los Intercambiadores de Transporte en los Núcleos Urbanos* en *TecniRail* Nº 49, Madrid: Montané Comunicación

Miralles-Guasch, Carme; Cebollada, Ángel. (2009). *Movilidad Cotidiana y Sostenibilidad: Una Interpretación desde la Geografía Humana* en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* Nº 50, Madrid: Asociación de Geógrafos Españoles

Mossop, Elizabeth. (2006). *Landscape of Infrastructure*, en *The Landscape Urbanism Reader*, New York: Princeton Architectural Press

Municipalidad de Buenos Aires. (1981). *Buenos Aires: Hacia una Ciudad Mejor*, Buenos Aires: Gráfica del Plata

OMA. (1994). *Túnel Subterráneo de La Haya: Memoria del Proyecto*, Office for Metropolitan Architecture Archive Collection

Pozueta, Julio. (2005). *Situación y Perspectivas de la Movilidad en las Ciudades: Visión General y el Caso de Madrid*, Cuadernos de Investigación Urbanística Nº 45, Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio (ETSAM).

Polívka, Jan, Rademacher, Eva, Schubert, Christiane (2022). *Format-Oriented Regional Development as a Strategy for Proactive Transformation in the Rhenish Mining Area*. *disP - The Planning Review*, 58(3), 50–59., Taylor & Francis Online
<https://doi.org/10.1080/02513625.2022.2158600>

Rowe, Peter. (2010). *A City and Its Stream: The Cheonggyecheon Restoration Project*, Seúl: Seoul Development Institute, Graduate School of Design, Harvard University.

Thomson, Ian; Bull, Alberto. (2001). *La Congestión del Tránsito Urbano: Causas y Consecuencias Económicas y Sociales*, Santiago de Chile: Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte

Turner, Tom. (1996). *City as landscape: a post-postmodern view of design and planning*, Londres: Taylor & Francis

Urry, John. (1999). *The 'System' of Automobility* en *Theory, Culture & Society* Nº.21, SAGE Publications.

Urry, John. (2000). *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the twenty-first century*, New York: Routledge

Virilio, Paul (2002) *The Overexposed City* en The Blackwell City Reader, Gary Bridge, Sophie Watson (eds), Chichester: Blackwell Publishing.

World Heritage Committee (WHC) (2001). Report of the twenty-fifth session, Helsinki, Finland

Waldheim, Charles. (1997). Conference on contemporary Urban Landscape in Europe and North America. Graham Foundation / School of Architecture / College of Architecture and the Arts, University of Illinois at Chicago

Zlonicky. Peter. (2004) *Strategies for Extreme Conditions: The Emscher Park International Building Exhibition* en Architectural Design No.2, pp 54-60, Londres: John Wiley & Sons Ltd.

Zwolle Municipality; Weytingh, K.R.; C. P. A. C. Roovers. (2007). A Vision of Zwolle's Subsurface: How the Subsurface can contribute to the Sustainable Development of Zwolle

• 5. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Abbot, Carl. (1993). *Five Downtown Strategies: Policy Discourse and Downtown Planning Since 1945* en Urban Public Policy: Historical Modes and Methods, University Park: Pennsylvania State University Press.

Axelrod, Jeremiah B. (2009). *Inventing Autopia: Dreams and Visions of the Modern Metropolis in Jazz Age Los Angeles*, Berkeley: University of California Press

Bélanger, Pierre. (2013) *Landscape infrastructure: urbanism beyond engineering*, Wageningen: Wageningen University

Bélanger, Pierre. (2016) *Landscape as Infrastructure: A Base Primer*, New York: Routledge

Besner, Jacques. (1997). "Genèse de la Ville Intérieure de Montréal", en *Espace Souterrain, Villes Intérieures de Demain*, Montreal: Observatoire de la ville intérieure, Institut d'urbanisme de l'Université de Montréal

Borthwick, Gail. (2011). *Barbican: A Unique Walled City within the City*, University of Edinburgh

Boyer, M. Christine. (2004). *An Encounter with History: the postwar debate between the English Journals of Architectural Review and Architectural Design (1945-1960)* en *Team 10: between Modernity and the Everyday*, Delft: TU Delft

Carmo, Mario (ed). (2012). *The Digital Turn in Architecture 1992-2012*, AD Reader Series, Chichester: John Wiley & Sons Ltd.

Castex, Jean. (2005). "New York. La « Dalle » de Grand Central Terminal (1903-2000)", en *Sols Artificiels, Sursols, Dalles: Étude Historique Comparative*, Paris: Atelier Parisien d'Urbanisme

Corner, James. (1997). *Terra Fluxus* en *The Landscape Urbanism Reader* (2006

Cudahy, Brian J. (2002). *How We Got to Coney Island: The Development of Mass Transportation in Brooklyn and Kings County*, New York: Fordham University Press

De Certeau, Michel. (1980). *La Invención de lo Cotidiano: Artes de hacer 1*, México: Universidad Iberoamericana

Delalex, Gilles. (2006). *Go with the flow: architecture, infrastructure and the everyday experience of mobility*, Helsinki: Univ. of Art and Design Helsinki

Deleuze, Gilles. (1988). *The Fold: Leibniz and the Baroque*, Minneapolis: University of Minnesota Press (1992)

Díaz Moreno, Cristina; García Grinda, Efrén. (2003). *Complejidad y consistencia. Una conversación con Farshid Moussavi y Alejandro Zaera Polo* en *El Croquis 115/116 [I]*, Madrid: El Croquis editorial S.L.

Díaz-Recasens Montero de Espinosa, D. Gonzalo (2016). El Concurso Berlín Hauptstadt 1957-1958: Aproximaciones al Proyecto de Espacio Público Europeo de Posguerra, Tesis Doctoral, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid, <https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.40503>
https://oa.upm.es/40503/1/GONZALO_DIAZ_RECASENS_MONTERO_DE_ESPINOSA.pdf

Encabo, Enrique. (2011) Topografías construidas: la arquitectura como paisaje, Madrid: Universidad Politécnica de Madrid

Ferrer, Jaime. (2011) "Mat Urbanism: Growth and Change", en Projections 10: Designing for Growth and Change, MIT Journal of the Department of Urban Studies and Planning.

Gruen, Victor & Associates. (1956). A Greater Fort Worth Tomorrow, Texas: Greater Fort Worth Planning Committee.

Gubler, Jacques. (2008). Jean Tschumi: architecture échelle grandeur, Lausanne: Presses Polytechniques et Universitaires Romandes

Guridi Garcia, Rafael; Tartás Ruiz, Cristina. (2012). Infrastructures as Public Space Modelers: The Case of Hauptstadt Berlin in the Proposals of Hans Scharoun and Alison & Peter Smithson, EURAU'12 (European Symposium on Research in Architecture and Urban Design).

Harvey, David (1990). The Condition of Postmodernity: An Enquiry into the Origins of Cultural Change, Oxford: Basil Blackwell.

Hebbert, Michael. (1993). "The City of London Walkway Experiment" en Journal of the American Planning Association Vol.59.

Helsinki City Planning Department. (2009). Helsinki Underground Master Plan, City of Helsinki

Hénard, Eugène. (1910). Cities of the Future, en The Transactions of the Royal Institute of British Architects Town Planning Conference, London, 10-15 October 1910, London ; New York: Routledge (2011).

Herreros, Juan; Muntadas, Antoni. (2004) "Desvelar lo público", Circo Vol. 123

Hilberseimer, Ludwig. (1927) La Arquitectura de la Gran Ciudad, Barcelona: Gustavo Gili

Hung, Ying-Yu. (2011). *Landscape Infrastructure: Systems of Contingency, Flexibility, and Adaptability* en Landscape Infrastructure: Case Studies by SWA, Basel: Birkhäuser.

Klauser, Wilhelm. (2002). AV Monografías No.96, Madrid: Editorial Arquitectura Viva SL

Llomparte Frenzel, Maria, (2013) El paisaje como infraestructura: caso de estudio: el río Salí en el sistema metropolitano de Tucumán, Tucumán: Centro de Estudios Sociales de la Universidad Nacional del Nordeste

Llomparte Frenzel, Maria, (2018) Los paisajes del litoral fluvial en las interfases urbano / rural, Sevilla: Universidad Internacional de Andalucía

London County Council. (1961). The Planning of a New Town, Londres: L.C.C.

Lynn, Greg. (1993). *Architectural Curvilinearity* en AD Profiles 102, Londres: John Wiley & Sons

Lynn, Greg. (ed.) (2014). Archeology of the digital, Exhibition at the Canadian Centre for Architecture, Sternberg Press, Montreal.

Maymont, Paul; Friedman, Yona; Jonas, Walter; Ragon, Michel; Schöffner, Nicolas; Balladur, Jean (eds.). (1965). Les visionnaires de l'architecture, Paris: Robert Laffont .

McHarg, Ian. (1992). Design with nature (1969). New York: J. Wiley & Sons

Massad, F; Guerrero Yeste, Alicia (2004). *Alejandro Zaera Polo y Farshid Moussavi. FOA: una actitud mental* en Revista Vitruvius No.9, San Pablo: Drops
https://vitruvius.com.br/revistas/read/drops/05.009/1630/es_ES

Montaner, Josep; Muxi, Zaida. (2006). Ciudad-estación: Lille, Euralille, Centro Internacional de Negocios. Recuperado el 08/10/2024 de ARQA UY <https://arqa.com/actualidad/colaboraciones/ciudad-estacion-lille-euralille-centro-internacional-de-negocios.html>.

Mumford, Lewis. (1955). The brown decades: A study of the arts in America 1865-1895, New York: Dover

Pimlott, Mark. (2007). Without and Within: Essays on Territory and the Interior, Rotterdam: Episode Publishers

Ponte-Travers Associates. (1969). Dallas: Central Business District, Dallas, Texas: City of Dallas

Ponte, Vincent. (1971). *Montreal's Multi-Level City Center* en Traffic Engineering

Ragon, Michel. (1971). Histoire Mondiale de l'Architecture et de l'Urbanisme Modernes, Tournai: Casterman

Rogers, Richard. (1997). Cities for a Small Planet, Barcelona: Gustavo Gili (2010)

Sassen, Saskia. (1991). La Ciudad Global: Nueva York, Londres, Tokio, Buenos Aires: Eudeba

Seghesso De López, María Cristina (et. al) coord. (2012). Sarmiento: interrogantes y respuestas sobre nuestra República, Buenos Aires: Editorial Dunken.

Smithson, Allison (ed.). (1968). *Urban Infra-structure* en Team 10 Primer, Londres: Studio Vista

Smithson, Alison; Smithson, Peter (2005). The Charged Void: Urbanism, New York: Monacelli Press

Spuybroek, Lars. (1999). *The Cartesian Split* en ANY 24: Design after Mies: Boxing the Long Shadow at IIT, New York: Anyone Corporation

Terranova, Charissa. (2009). *Ultramodern Underground Dallas: Vincent Ponte's Pedestrian Way as Systematic Solution to the Declining Downtown* en Urban History Review Vol. 37 N°2

Toy, Maggie (ed). (1997). Architecture after Geometry, AD Profiles, Vol. 67, No.5-6, May-June
Londres: Academy Group Ltd. (John Wiley & Sons)

Utudjian, Édouard. (1952). L'urbanisme Souterrain, Que Sais-Je? 533, Paris: Presses Universitaires de France

Waldheim, Charles (ed.) (2006). The Landscape Urbanism Reader, New York: Princeton Architectural Press.

Waldheim, Charles. (2011). *Reading the Recent Work of SWA*, en Landscape Infrastructure: Case Studies by SWA, Basel: Birkhäuser.

Woo, Patricia. (2012) "Assessing Skywalks System as a Response to High Density Living in Hong Kong", en Sustainability Matters: Asia's Green Challenges, Singapore: World Scientific

Wright, Frank Lloyd. (1932). The Disappearing City, New York: W.F. Payson

Zaera Polo, Alejandro. (1992). *Notas para un levantamiento topográfico* en Revista El Croquis No. 53, Madrid: El Croquis Editorial

Zaera Polo, Alejandro. (2001). *Como una montaña rusa* en Verb Processing, Barcelona: ACTAR

Zaera Polo, Alejandro; Moussavi, Farshid. (2003). Filogénesis. Las especies de FOA, Barcelona: Madrid: El Croquis Editorial

Zwarts Moshé; Jansma, Rein: (2008). Amfora: Memoria del Proyecto

● 6. SINCRONÍAS

La Evolución de un pensamiento: De *Field Conditions* a *Landform Buildings*: Una conversación graficada con Stan Allen. Entrevista realizada vía Zoom el día 08/01/2024

Fernández Per, Aurora; Arpa, Javier (eds.). (2008). The Public Chance: Nuevos paisajes urbanos, Vitoria: a+t in common series

Jencks, C. (1973). Modern movements in architecture. Garden City, New York: Anchor Press

Lefebvre, H. (1970). The Urban Revolution, Minneapolis: University of Minnesota Press (2003)

Sordi, Jeannette. (2017). Más allá del urbanismo. De paisaje a ecología: genealogía de una teoría, Trento: LISt Lab ; Sa Cabana Editorial

Waldheim, Charles. (2011). *Reading the Recent Work of SWA* en Hung, Ying-Yu; et al, Landscape Infrastructure: Case Studies by SWA, Basel: Birkhäuser.

OII

PASADO

- **7. LA RAMBLA DE MONTEVIDEO: UNA INFRAESTRUCTURA PAISAJE**

Acevedo, Eduardo (1934). Anales Históricos del Uruguay TOMO V desde 1894 hasta 1915, Montevideo: Casa A. Barreiro Y Ramos S. A

Acevedo, Eduardo (1936). Anales Históricos del Uruguay TOMO VI desde 1915 hasta 1930, Montevideo: Casa A. Barreiro Y Ramos S. A

Alvarez Lenzi, Ricardo; Arana, Mariano; Livia, Bocchiardo (1985) El Montevideo de la expansión: (1868-1915), Montevideo, Ediciones Banda Oriental

Arana, Mariano. (2011) Montevideo más allá del Bicentenario, Montevideo: Intendencia de Montevideo

Barrán, Juan; Nahum, Benjamín. (1979)., Batlle, los estancieros y el Imperio Británico, Montevideo: Ed. Banda Oriental

Caetano, Gerardo. (2012.). A propósito de las políticas de ciudad en Uruguay: la ciudad batllista y algunos ecos contemporáneos en Revista R, Facultad de Arquitectura No.10, Montevideo: Editorial Facultad de Arquitectura

Carmona, Liliana; Gómez, María Julia. (1999). Montevideo: Proceso Planificador y Crecimientos, Montevideo: Unidad de Comunicación y Producción Cultural, Facultad de Arquitectura, Universidad de la República / Sociedad de Arquitectos del Uruguay.

Corral, María; Kuhlsen, Karen. (2014). El discurso Batllista: su relación con el espacio público y salud, Rosario: XI Congreso Argentino de Antropología Social. <https://www.aacademica.org/000-081/1115>
Recuperado el 08/10/2024

Da Cunha, Nelly; Campodónico, Rossana. (2012). Uruguay: hacia la noción de país de turístico. Estudio Histórico 1930 – 1955 en Anuario IEHS 27, Buenos Aires: Instituto de Estudios Histórico-Sociales

García, Mauricio. (2014). El Parque Hotel. MTOP. Trazabilidad de la Obra Pública, Montevideo: Ministerio de Transporte y Obras Públicas. Facultad de Arquitectura, Universidad de la República

Halarewicz, Werther (2021). Montevideo al trote: historia de sus tranvías de caballos, Montevideo: [S.N.]

Jacob, Raúl. (1988) -Modelo batllista ¿Variación sobre un viejo tema?. Montevideo: Editorial Proyección.

Kinnear, Daniel. (1880), Tramways: construction et exploitation, Paris: Dunod

Mazzini, Andrés. (2018). La ciudad y la construcción de un País Modelo. Política y normativas urbanas, Batlle y Ordóñez, Montevideo: FADU / UDELAR

Michelena, Alejandro. (2004). Montevideo: la ciudad secreta, Montevideo: Del Caballo Perdido

Nahum, Benjamín. (1975) La época batllista.1904-1929, pp.138-139, Montevideo: Ed. Banda Oriental

Perroni, Marcelo. (2003). Guía de estudio para una historia de los medios de transporte y comunicación en el Uruguay (1830-1930), Montevideo: Proyectos de investigación, Licenciatura en Ciencias de la Comunicación, UDELAR

Pienovi, Mario. (2009). La biblia del transporte urbano: 155 años de historia del transporte urbano de Montevideo, Montevideo: Psicolibro

Torres Corral, Alicia. (2007) La mirada horizontal. El paisaje costero de Montevideo, Montevideo: Universidad de la República. Facultad de Arquitectura. ; Montevideo: Banda Oriental

Valdéz, Julio. (1889). Revista Ilustrada, Montevideo: Revista Ilustrada Anales No. 155

Vanger, Milton. (1983). El país modelo: José Batlle y Ordóñez 1907-1915, Montevideo: Arca-EBO

Vanger, Milton. (2009). José Batlle y Ordóñez 1915-1917 Humanizando el capitalismo, Montevideo: Ediciones de la Banda oriental

• 8. CONSOLIDACIÓN Y CONTINUIDAD DEL BORDE COSTERO

Barrios Pintos, Aníbal. (1969). Montevideo - Los Barrios II, Montevideo: Editorial Nuestra Tierra

Barrios Pintos, Aníbal; Reyes Abadie, Washington (1994). Los barrios de Montevideo, Montevideo: Intendencia Municipal de Montevideo

Castellanos, Alfredo. (1971). Historia del desarrollo edilicio y urbanístico de Montevideo 1829-1914, Montevideo: Junta Departamental de Montevideo

Cribari, Andrés. (2016). Proyecto Nosotros CDF Barrio Malvín.
<https://cdf.montevideo.gub.uy/fotografias/barrio-malvin> Recuperado el 08/10/2024

Instituto de Diseño (IdD); Instituto de Historia de la Arquitectura; Instituto de Teoría y Urbanismo, Departamento de Climatología y Confort en Arquitectura y Cátedra de Sociología. (2006). Pautas para el Ordenamiento Paisajístico de la Rambla de Montevideo. Proyecto de investigación y relacionamiento con el medio / Convenio de asesoramiento entre FARQ / UdelAR, Intendencia Municipal de Montevideo y Comisión del Patrimonio Cultural de la Nación

López, Héctor. (2010). Memorias de la zona, Montevideo: Boletín CCZ-7, Municipio E

Machado, Carlos, (2020) Historia de los orientales, Montevideo: Ediciones Banda Oriental

Mazzini, Elena; Méndez, Mary. (2011). Polémicas de Arquitectura en el Uruguay del siglo XX, Montevideo: Universidad de la República, Departamento de Publicaciones, Unidad de Comunicación de la Universidad de la República

Memoria de Información. (2003). Proyecto de Plan Especial de Ordenación, Protección y Mejora de Carrasco / Punta Gorda, Unidad Central De Planificación, División Planificación Territorial, IMM

Olguín, Cynthia; Vilariño, Martín. (2020). Los primeros afiches de remates de solares del Uruguay, Montevideo: Investigación (PAIE, CSIC), Universidad de la República

Rocco, Américo. (2019) Los Límites Difusos del Buceo, Montevideo
<https://todosporbuceo.com/wp-content/uploads/2019/05/LLDDB.pdf>

Rocco, Américo. (2024). Por los arroyos del Buceo: la geografía, historia y la gente, Montevideo: Del Berretín

• 9. LA RED DE TRANSPORTE DE ÓMNIBUS DE PASAJEROS

Acevedo, Eduardo (1936). Anales Históricos del Uruguay TOMO VI desde 1915 hasta 1930, Montevideo: Casa A. Barreiro Y Ramos S. A

Agencia Española de Cooperación Internacional. (2007). Libro Blanco del Área Metropolitana. (Canelones, Montevideo, San José), Montevideo: Editorial Agenda Metropolitana.

Baracchini, Hugo. (1981). Historia de las comunicaciones en el Uruguay, Montevideo: Publicaciones FARQ

Cánepa, Gustavo. (2011). Acerca el área metropolitana de Montevideo, Montevideo: Unidad de Apoyo Académico, CCI, UDELAR

Casal Tatlock, Alvaro. (1981). El automóvil en el Uruguay. Los años heroicos 1900-1930, Montevideo: Banda Oriental

Jacob, Raúl. (1979). Inversiones extranjeras y petróleo: La crisis de 1929 en Uruguay, Montevideo: FCU.

Jacob, Raúl. (2016). Las inversiones norteamericanas 1900-1945, Montevideo: Objeto Director

Loustaunau, Daniel. (2012). El Uruguay Feliz, Imagen y Memoria: 1918-1933, Montevideo: Ediciones Cruz del Sur

Pienovi, Mario. (2009). La biblia del transporte urbano: 155 años de historia del transporte urbano de Montevideo, Montevideo: Psicolibro

Silvera Antúñez, Marcos; Garrido, Atilio. (2012). La historia del transporte en el Uruguay es la historia de CUTCSA, Montevideo: Publicación de CUTCSA

Vargas, Rosario; Zavala, Ma. Eugenia. (2004) Estructura, performance y resultados de la Industria Armadora de Automóviles en el Uruguay, Montevideo, Facultad De Ciencias Económicas Y De Administración, Universidad De La República

Yáñez, César; Badia-Miró, Marc. (2011). *El consumo de automóviles en la América Latina y el Caribe (1902-1930)* en El Trimestre Económico, vol. LXXVIII (2), No.310, México: Fondo de Cultura Económica Distrito Federal

OIII

FUTURO

- **10. LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESPACIALIDAD PÚBLICA**

AA.VV. (1994) *Primer Seminario Montevideo: Bordes urbanos* en Revista Elarqa Nº 28, Montevideo: Dos Puntos.

Bratton, Benjamin. (2008). *What do We Mean by 'Program'?* en Interactions, Experiences, People, Technology, HCI Journal of the Association of Computing Machinery Vol.XV.3

Eames, Charles; Eames, Ray. (1977). Powers of Ten and the Relative Size of Things in the Universe, *Short Film*, www.eamesoffice.com

Taller de Investigaciones Urbanas y Regionales (TIUR). (1986). Propuestas a la ciudad de Montevideo, Montevideo: Rosgal

Thomson, Ian; Bull, Alberto. (2001). La Congestión del Tránsito Urbano: Causas y Consecuencias Económicas y Sociales, Santiago de Chile: Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), División de Recursos Naturales e Infraestructura, Unidad de Transporte

Tschumi, Bernhard. (1996). *Architecture and Limits* en Architecture and Disjunction, Cambridge: MIT Press.

Vallarino Katzenstein, Ana (2020). Teoría de articulación de momentos aplicada a la relación ciudad/naturaleza: el caso de la rambla de Montevideo, Montevideo: Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo

• 11. MEDIADORES URBANOS

Alexander, Christopher. (1971). *Sistemas que Generan Sistemas* en La Estructura del Medio Ambiente, Barcelona: Tusquets.

Allen, Stan. (2021). Infraestructuras del paisaje. *Revista De La Facultad De Arquitectura, Diseño Y Urbanismo*, (11), 46-61. Recuperado a partir de <https://revistas.udelar.edu.uy/OJS/index.php/RFADU/article/view/407>

Bertiz, Eduardo. (2017). La Invención de Tres Cruces: estrategias de movilidad y reconexión urbana en áreas centrales, Buenos Aires: Universidad de Buenos Aires.

Careri, Francesco. (2002). *Walkscapes: el andar como práctica estética*, Barcelona: Gustavo Gili

Corbo, Stefano (2016). Arqueología de las Infraestructuras: una cartografía conceptual. Tesis Doctoral, Escuela Técnica Superior de Arquitectura, Universidad Politécnica de Madrid
<https://doi.org/10.20868/UPM.thesis.46987>
https://oa.upm.es/46987/1/STEFANO_CORBO.pdf

Delalex, Gilles. (2006). *Go with the flow: architecture, infrastructure and the everyday experience of mobility*, Helsinki: University of art and design

Dupuy, Gabriel. (1991). *El urbanismo de las Redes*, Barcelona: Oikos-Tau (1998).

Encabo, Enrique. (2011) *Topografías construidas: la arquitectura como paisaje*, Madrid: Universidad Politécnica de Madrid

Fernández, R (2023). *Habitar infraestructuras* en Revista THEMA No.6, Publicación de trabajos doctorales, Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, UDELAR. Montevideo: Publicaciones FADU

Gausa, Manuel. (2010). *New Lands* en Otra Mirada: posiciones contra crónicas, pp 93-104, Barcelona: Editorial Gustavo Gili, SL

Herce, Manuel; Farrerons, Joan Miró. (2002). *El Soporte Infraestructural de la Ciudad*, Barcelona: Edicions UPC

Hung, Ying-Yu. (2011). *Landscape Infrastructure: Systems of Contingency, Flexibility, and Adaptability* en Landscape Infrastructure: Case Studies by SWA, Basel: Birkhäuser.

Saad-Sulonen, Joanna. (2005). *Mediaattori - Urban Mediator: a hybrid infrastructure for neighborhoods*, Helsinki: School of Arts, Design and Architecture

Schröpfer, Thomas. (2012). *Ecological Urban Infrastructure: Qualitative Approaches to Sustainability*, Basel: Birkhäuser Architecture

Sorkin, Michael. (ed.) (2004). *Variaciones sobre un Parque Temático: La Nueva Ciudad Americana y el Fin del Espacio Público*, Barcelona: Gustavo Gili

• 12. EXPERIMENTACIONES METAPROYECTUALES

Allen, Stan; McQuade, Marc (eds.). (2013) *Landform Building: Architecture's New Terrain*, Zurich: Lars Müller Publishers

Bélanger, Pierre. (2013). *Landscape Infrastructure: Urbanism Beyond Engineering*, Cambridge: Harvard University Graduate School of Design

Buceta, Emilio. (1947). *Autopista Subterránea: Solución Integral del Transporte Urbano*, Conferencia Pronunciada en el Ateneo de Montevideo, Montevideo: Editorial Independencia

Cracco, Pedro; Muñoz, Julio; Ross, Pablo. (1993). *Flora Indígena del Uruguay: Árboles y Arbustos Ornamentales*, Montevideo: Editorial Hemisferio Sur

Diller Scofidio + Renfro, (2002). *Blur Building*, Swiss National Exposition, 2002
<https://dsrny.com/project/blur-building?index=false§ion=projects&tags=&search=blur>

Eisenman, Peter. (2008) *Ten Canonical Buildings: 1950-2000*, New York: Rizzoli

Fernández Per, Aurora; Arpa, Javier (eds.). (2008). The Public Chance: Nuevos paisajes urbanos, Vitoria: a+t in common series

Friedman, Yona. (1960). *Urbanisme Spatial*. en L'Architecture d'Aujourd'hui No.88, París: Archipress & Associés

Herreros, Juan. (2011). *Geografía, Infraestructuras y Tipos de Proyectos (Juan Herreros revisita a Cedric Price)* en Arquitectos: Movilidad, No.190, Madrid: Edición del Consejo Superior de los Colegios de Arquitectos de España

Kuri, R. (2002). *Metaproyecto (apuntes de Cátedra)*. en Revista 88x96 No.8 (2021); Argentina: Publicaciones del Colegio de Arquitectura de la Pampa

Mc.Morrough, John. (2010). *Notes on the Adaptive Re-Use of Program* en Praxis: Journal of Writing & Building (No. 8: Re: Programming), Boston: Praxis Inc.

Tschumi, Bernhard. (1994). Bridge-City (Ponts-Villes) Lausanne, Switzerland, en Anyplace, Vol. 4 (Any Conference, Canadian Centre for Architecture, Montreal), New York: Anyone Corporation.

Sordi, Jeannette. (2017). Más allá del urbanismo. De paisaje a ecología: genealogía de una teoría, Trento: LISt Lab ; Sa Cabana Editorial

House Rucker Co. (1972). Proyectos para la Documenta 5 en Kassel
<https://www.zamp-kelp.com/big-piano/>

SWA, (2012) Design Briefing: Landscape Infrastructure, Shanghai: SWA Group



CRÉDITOS IMÁGENES

Los créditos de las imágenes que no aparecen listados a continuación, están identificados en el pie de la propia imagen dentro de la tesis.

CRÉDITOS IMÁGENES

01

PRESENTE

Portadilla: *Waterfall*, en Tsunehisa Kimura's visual scandals by photomontage, 1979.

- **1. INTRODUCCIÓN**

Fig. 1.1 Autopista 25 de mayo en construcción., Buenos Aires, 1977
<https://laagenda.buenosaires.gob.ar/contenido/3082-el-hachazo-del-sur>

Fig. 1.2 Autopista I-80_Eastshore en Berkeley, California, 2005
https://en.wikipedia.org/wiki/File:I-80_Eastshore_Fwy.jpg

- **2. HIPÓTESIS**

Fig., 2.1 En *Spatial Information and the Legibility of Urban Form: Big Data in Urban Morphology* (2019), Geoff Boeing, International Journal of Information Management, Volume 56, 2021.
<https://arxiv.org/pdf/1910.00118>

Fig. 2.2 En *Redes de ciudades y externalidades. Investigaciones Regionales*, Rafael Boix, *Journal of Regional Research*, 2004
<https://investigacionesregionales.org/es/article/redes-de-ciudades-y-externalidades/>

- **3. OBJETIVOS Y METODOLOGÍA**

Fig. 3.1 En *Transformación de territorios industriales*, NI Plotnikova, II Kolocova, IOP Conf. Series: Journal of Physics: Conf. Series 881, 2017
<https://iopscience.iop.org/article/10.1088/1742-6596/881/1/012005>

Fig. 3.2 Puente Skuru, BIG, Nacka, 2011. Imagen del sitio web de BIG.
<https://big.dk/projects/skuru-bridge-5723>

- **4. USOS Y TRANSFORMACIONES DEL TERRITORIO**

Fig.4.1 Estación Nørreport , Gottlieb Paludan Architects + COBE Architects, Copenhagen, 2015. Fotografía de GPA/Jens Lindhe
https://www.archdaily.cl/cl/797445/estacion-norreport-gottlieb-paludan-architects-plus-cobe-architects?ad_medium=gallery

Fig. 4.2 Elaboración propia a partir de GIZ, Agencia Alemana de Cooperación Técnica, cantidad de personas por hora que pueden transitar en un carril de 3,5m. de ancho en la ciudad según los distintos medios de transporte (1991), 2024

Fig. 4.3 Phil Collins en el Aeropuerto de Heatrow a punto de subir en el Concorde que lo llevaría primero a NY y luego desde allí en helicóptero hacia el concierto de Live Aid en Filadelfia, 1985 Fuente The Daily Mirror, Imagen de Mirrorpix
<https://www.mirrorpix.com/id/01158613>

Fig. 4.4 a Estación Central de Kyoto, imagen exterior, Arq. Hiroshi Hara, Kyoto, 1997. Captura de pantalla, video de Massimo Nalli, 2023
https://www.youtube.com/watch?v=k6FMc2CN_8E

Fig. 4.4 b Estación Central de Kyoto, interior, Arq. Hiroshi Hara, Kyoto, 1997.
Fotografía tomada del sitio web de The Sidney Morning Herald
<https://www.smh.com.au/traveller/reviews-and-advice/do-i-like-this-train-station-i-could-happily-live-in-it-20231215-p5ert3.html>

Fig. 4.4 c Estación Central de Kyoto, escaleras mecánicas (12 niveles) que conectan con la azotea exterior, Arq. Hiroshi Hara, Kyoto, 1997. https://www.reddit.com/r/japanpics/comments/7k07rd/kyoto_station_with_its_12_floors_of_escalators/#lightbox

Fig. 4.5 El Congrexpo de Euralille, OMA, Lille, 1994. Office for Metropolitan Architecture Archive Collection

Fig.4.6a Rambla Costanera Sur y el Pabellón Plus Ultra, Buenos Aires, 1918. Fotografía de Broszeit-Borra (circa 1925), Colección Familia Borra. <https://www.cienciayfe.com.ar/buenosaires/mirarx3.php?nroid=899>

Fig.4.6b Escalinatas de acceso al Balneario Municipal en la Costanera Sur, Buenos Aires, 1918. Fotografía del Archivo general de la Nación, Buenos Aires, S/D de autor. <https://reservaeocaba.blogspot.com/p/historia.html>

Fig.4.6c Detalle del Pabellón Plus Ultra, Buenos Aires, 1918. Fotografía de Broszeit-Borra (circa 1925), Colección Familia Borra. <https://www.cienciayfe.com.ar/buenosaires/mirarx2.php?nroid=900>

Fig. 4.7 Fotografía de Jack Ceitelis, Construcción de la autopista 25 de Mayo en Buenos Aires. Centro de Documentación de la Cámara Chilena de la Construcción.

Autopista 25 de mayo en construcción., Buenos Aires, 1977.

Fig. 4.8 a) y b) Imágenes tomadas de Buenos Aires: Hacia una Ciudad Mejor (1981), Municipalidad de Buenos Aires. Vista aérea de los terraplenes perimetrales del ensanche proyectado en el puerto, Buenos Aires, 1980.

Fig. 4.9 Fotografía de Francisco Firpo para el Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sustentable de la Nación, Argentina, 2017. Vista aérea de la Reserva ecológica de Buenos Aires.

Fig. 4.10 Antes y Después_ Mina de carbón y coquería de Zollverein, Essen, <https://www.zollverein.de/zollverein-unesco-world-heritage-site/>

Fig.4.11 Panorama de la ciudad de Bochum en la década de 1910. En el centro de la imagen se ven las minas de carbón. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Zeche_Vollmond_Bochum.jpg

Fig.4.12 Región del Valle del Ruhr y las ciudades que la componen. Imagen tomada de Luis Loures, *Emscher Park Redevelopment Plan*

<https://www.researchgate.net/profile/Luis-Loures-/publication/287783908/figure/fig1/AS:391360663310340@1470319061429/Emscher-Park-redevelopment-plan-source-http-wwwflickrcom.png>

Fig.4.13 Nordstern Park, recuperación ambiental en la ciudad de Gelsenkirchen, 1997. Tomada de Quaderns d'arquitectura i urbanisme, Año 2000, Número 225: *Les escales de la sostenibilitat*. Fotografía de Prof. Pridik + Partner

Fig.4.14 Recuperación del Gasómetro, Oberhausen, 1995. Tomada de Quaderns d'arquitectura i urbanisme, Año 2000, Número 225: *Les escales de la sostenibilitat*. Fotografía de Wener J. Hannappel.

Fig.4.15 Extensión habitacional, Arq. Rolf Keller, Gelsenkirchen, 1997. https://www.gelsenkirchener-geschichten.de/wiki/Siedlung_Sch%C3%BCngelberg

Fig.4.16 Recuperación de Viviendas de trabajadores Schüngelberg, Arq. Wilhelm Johow (1919/1928), Gelsenkirchen. https://www.gelsenkirchener-geschichten.de/wiki/Siedlung_Sch%C3%BCngelberg

Fig. 4.17 Imagen de la restauración de la planta de fundición de Meiderich, Duisburg-Nord,1996 <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=11672874>

Fig. 4.18 División de los sectores de actuación del Plan de recuperación de IBA Emscher Park y las zonas paisajísticas intermedias del Emscher Landscape Park. Imagen tomada de Dietwald Gruehn, *Regional Planning and Projects in the Ruhr Region (Germany)* pag.215-225 en Sustainable Landscape Planning in Selected Urban Regions, 2017 https://media.springernature.com/lw685/springer-static/image/chp%3A10.1007%2F978-4-431-56445-4_18/MediaObjects/316305_1_En_18_Fig2_HTML.gif

Fig. 4.19 Infraestructura de fundición recuperada y el aspecto paisajístico general, Duisburg, 1991/2000. Fotografía de Latz + Partner

Fig. 4.20 Las infraestructuras conservadas y pintadas con "Rojo Oxido", Duisburg, 1991/2000. Imagen de Michael Latz tomada del sitio web de Latz+Partner <https://www.latzundpartner.de/en/projekte/postindustrielle-landschaften/landschaftspark-duisburg-nord-de/>

Fig. 4.21 Estructura del Montacargas del Complejo Industrial Zollverein, Arq. Fritz Schupp y Martin Kremmer, Essen, 1932. Fotografía de Anton Meinholz. Archivo Herbert Gunia

Fig. 4.22 Masterplan del Complejo Industrial Zollverein, OMA, Essen, 2002/2010. Office for Metropolitan Architecture Archive Collection

Fig.4.23 Circulaciones generales y escaleras mecánicas para el Edificio de Lavado de Carbón, OMA, Essen, 2002/2010. Office for Metropolitan Architecture Archive Collection

Fig. 4.23 a, b Escuela de Gestión y Diseño, SANAA, Essen, 2003/2006
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Sanaa_Zollverein_school_7.jpg
<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SANAA-essen-030.jpg>

Fig. 4.24 Ciclovía en Zollverein, 2024
<https://www.radrevier.ruhr/unsere-revierrouten/>

Fig. 4.25 Emscher Park, Red de ciclovías y sus asociaciones, 2024 <https://www.radrevier.ruhr/unsere-revierrouten/>

Fig. 4.26 Emscher Park, Red de trenes y conexiones intermodales; Sebastian Sothen
https://en.wikipedia.org/wiki/Verkehrsverbund_Rhein-Ruhr#/media/File:StadtbahnRR.png

Fig. 4.27 Martín Santos Yubero, 1968, Construcción de la M30, Fondo Fotográfico Martín Santos Yubero, Archivo Regional de la Comunidad de Madrid.

Fig. 4.28 Ayuntamiento de Madrid, 2005, Madrid Calle 30, Área de Medio Ambiente y Movilidad, Empresa de Mantenimiento y Explotación de la M30.

Fig. 4.29/4.30 Burgos & Garrido / Porras La Casta / Rubio & Álvarez-Sala / West 8, 2011, Archivo Proyecto Madrid Río, Burgos & Garrido Arquitectos Asociados.

Fig. 4.31 Avenida Portugal, corte transversal, Proyecto Madrid Río, 2011. Elaboración propia, 2024.

Fig. 4.32 Fotografía aérea de la Avenida Portugal en The Public Chance: Nuevos Paisajes Urbanos, Fernández Per, Aurora; Arpa, Javier, 2008.

Fig. 4.33 a, b, c National Archives of Korea, Presidential Archives, a) 1969, b) 1959, c) 1963.

Fig. 4.34 a, b, c. a), b) Jean Chung, 2007, PINI, Revista AU, c) Kimmo Räisänen, 2008, The City Fix, World Resources Institute.

Fig. 4.35 Imagen satelital de Google Earth, 2024

Fig. 4.36 Martí Llorens Fotografías aéreas del Paseo García Faria, 2004.

Fig. 4.37 Arriola y Fiol Arquitectes, Barcelona Gran Vía, sección del proyecto, 2007.
https://arriolafiol.com/portfolio_page/gran-via-de-les-corts-catalanes/

Fig. 4.38 Fotografía de Beat Marugg, Barcelona Gran Vía, 2007.

Fig. 4.39 Arriola y Fiol Arquitectes, Barcelona Gran Vía, 2007.
https://arriolafiol.com/portfolio_page/gran-via-de-les-corts-catalanes/

4.40 Imagen satelital de Bing Maps, 2016.

4.41 a) La transformación urbanística de la Gran Vía y la creación de la Plaza Europa en L'Hospitalet de Llobregat, en Ramón Rogeri Casamada, *Ciudad y Territorio: Estudios Territoriales*, Vol. XLIII, No. 167, 2011. S/D de autor
<https://recyt.fecyt.es/index.php/CyTET/issue/view/3653/500>
b) Av. Gran Vía de L'Hospitalet de Llobregat y la Plaza de Europa, Barcelona; Fotografía de Lourdes Jansana, Paisajes.

Fig.4.42 El centro de Boston en 2003 y en 2011 luego de la sustitución de la autopista I.93. <https://thetokyofiles.com/wp-content/uploads/2015/01/boston-big-dig-before-after-photo-highway.jpg>

• 5. ESTADO DE LA CUESTIÓN

Fig. 5.1 Sir Geoffrey Jellicoe, *Motopia*, vista de las vías superiores de circulación y los patios verdes. Dibujo de Gordon Cullen en *Motopia: A Study in the Evolution of Urban Landscape*, 1961.

Fig. 5.2 Croquis de Louis I. Kahn. Perspectiva del Proyecto del Centro Cívico de Filadelfia, 1957, en *Team 10 Primer*, Alison Smithson (ed).

Fig. 5.3. Frank L. Wright, perspectiva aérea de Broadacre City. Dibujo publicado en *The Living City*, F.L. Wright, 1958

Fig. 5.4. Los automóviles diseñados por Wright para Broadacre City, planta y cortes. Dibujo publicado en *The Living City*, F.L. Wright, 1958

Fig. 5.5. Le Corbusier, Plan Obús para Argel, 1931. Vista aérea publicada en *Le Corbusier 1910-65*, (Girsberger H. Boesiger, W. 1998)

Fig. 5.6 Imagen de la portada de la revista *King's Views*, 1911. Ilustración de Richard W. Rummell en *Revista King's Views of New York*.

Fig. 5.7 Ilustración de Harvey Wiley Corbett y Hugh Ferriss, propuesta de circulación peatonal y vehicular diferenciada, en *La Arquitectura de la Gran Ciudad*, Ludwig Hilberseimer, 1927

Fig. 5.8 Edward H. Bennett, Wacker Drive, Chicago, 1926. The Library of Congress, *American Memory*.

Fig. 5.9 Dibujo de Ludwig Hilberseimer, *Ciudad vertical*, en *La Arquitectura de la Gran Ciudad*, 1927.

Fig. 5.10 Park Avenue y Grand Central, grilla de calles y avenidas, 1913. Imagen de Avery Architectural and Fine Arts Library, Columbia University.

Fig. 5.10a Park Avenue rodea el hall de Grand Central y se conecta mediante un puente sobre 42th Street con su continuación, 1915.

<https://www.mirror.co.uk/news/gallery/100-years-new-yorks-grand-1568483>

Fig. 5.10b Park Avenue en 1925. En Jean Castex, *Sols artificiels, sursols, dalles: étude historique comparative*, Atelier Parisien d'Urbanisme.

Fig. 5.11 Sección de Grand Central Terminal, 1913. <https://nyc65.wordpress.com/2020/10/30/the-third-level/>

Fig. 5.12 Park Avenue en 1931 y 1960. Tomada de New York Public Library, *Local History Collection*

Fig. 5.13 Maqueta de PanAm Building, hoy MetLife (Pietro Belluschi, Emery Roth & Sons, Walter Gropius).

<https://tumblr.co/Z8Kftx1z1QBSn>

Fig. 5.14 Municipal Building en 1912, previo a su inauguración. Todavía se aprecian algunos guinchos y andamios en las partes altas del edificio. Imagen de The Library of Congress Catalog.

Fig. 5.15 Park Row terminal en 1911. Las plataformas de andenes vuelan sobre la avenida Park Row, adentrándose hacia City Hall Park. Imagen de The Library of Congress Catalog.

Fig. 5.16 Dibujo de Harry M. Pettit (1912 circa). *Sectional View Showing Traffic Facilities at the Brooklyn Bridge in Connection with Proposed Manhattan Terminal*, Department of Public Works, Bureau of Bridges, City of New York (Brooklyn Museum).

Fig. 5.17 Demolición de la extensión de Park Row terminal sobre City Hall Park en 1936. En New York History,

<https://www.facebook.com/photo/?fbid=963333685806431&set=a.925573339582466>

Fig. 5.18 Sección de colectores y túneles de alcantarillado para la ciudad de París, E. Belgrand, 1851. Esquemas tomados de *Assainissement des villes et égouts de Paris*, Paul Wéry, 1898

Fig. 5.19 Esquema de los colectores de París, E. Belgrand, 1851. Boceto tomado de *Les égouts de Paris: étude d'hygiène urbaine*, Adrien Gastinel, 1894

Fig. 5.20 *Rue Future*, E. Hénard, 1910. Ilustración en *The Transactions of the Royal Institute of British Architects Town Planning Conference*, London, 10-15 October, 1910

Fig. 5.21 Rutas subterráneas y nodos de conexión en París, GECUS, 1937. Maqueta "radiográfica" presentada en el 1er. Congreso de Urbanismo Subterráneo, París 1937. Tomada de *Jean Tschumi: architecture échelle grandeur*, Jacques Gubler.

Fig. 5.22 – Ilustración de J. Tschumi presentada en el 1er. Congreso de Urbanismo Subterráneo, París 1937. En Édouard Utudjian, *L'urbanisme Souterrain*, "Que Sais-Je? N° 533, 1952.

Fig. 5.23 Proyecto de estacionamientos subterráneos en Champs-Élysées, É. Utudjian, París, 1936. En Édouard Utudjian, *L'urbanisme Souterrain*, "Que Sais-Je? N° 533, 1952.

Fig. 5.24 Polo RER de Les Halles, París, 1968-77. En Atelier Parisien d'Urbanisme (APUR).

Fig. 5.25 Subsuelo de Place Ville-Marie, Pei, Cobb y Ponte, 1957. Fotografía de George Csema, 1962, tomada del sitio web de Pei, Cobb, Freed & Partners.

Fig. 5.26 Esquemas de La *Ville Interieure* en los '60. En *Downtown in 3D*, Peter Blake, Architecture Forum, vol. 125.

Fig. 5.27 Esquema del Plan de Dallas, Ponte-Travers Associates, 1969. En *Dallas: Central Business District*

Fig. 5.28 Pasarelas elevadas y pasajes subterráneos, Plan de Dallas, 1969. Perspectivas de Vincent Ponte en Revista Esquire.

Fig. 5.29 Ponte-Travers Associates, crecimiento previsto para 1980 del sistema subterráneo de pasajes peatonales, 1969. En *Dallas: Central Business District*

Fig. 5.30 Perspectiva aérea mostrando el interior, 1994, en OMA Archive Collection

Fig. 5.30a Túnel subterráneo de La Haya, el vínculo con el exterior. Fotografía del interior cortesía de Arq. Germán Tórtora, 2005

Fig. 5.31 Capas de ocupación y zonas de aguas subterráneas y de almacenamiento de energía. En publicación *A vision of Zwolle's subsurface: How the subsurface can contribute to the sustainable development of Zwolle*, Municipalidad de Zwolle, 2007.

Fig. 5.32 Helsinki City Planning Department, en *Underground Master Plan of Helsinki*, 2009.

Fig. 5.33 CLC, Red de pasarelas peatonales. Esquemas de Michael Hebbert de los trazados previstos y los finalmente construidos. En *The City of London Walkway Experiment*, Journal of the American Planning Association N° 59, 1993.

Fig. 5.34 Sitio de la construcción del Complejo Barbican en Londres. Imagen aérea de Aerofilms Collection, 1953.

Fig. 5.35 Complejo Barbican finalizado. Imagen aérea de Bing Maps, 2016.

Fig. 5.36/ Fig. 5.37/ Fig. 5.38 London County Council, Ciudad de Hook en *The Planning of a New Town*, 1961.

Fig. 5.39 Ilustración de las Líneas de deseo de los viajes (*Desires Lines*), publicada en Colin Buchanan, *Traffic in Towns*, 1963.

Fig. 5.40 Ilustración de Kenneth Browne, en Colin Buchanan, *Traffic in Towns*, 1963.

Fig. 5.41 Ilustración de una sección mostrando la separación de la circulación, en Colin Buchanan, *Traffic in Towns*, 1963.

Fig. 5.42 Sistema de Pasarelas elevadas *Plus 15*, en la ciudad de Calgary.
https://en.wikipedia.org/wiki/Plus_15

Fig. 5.43 Esquema tridimensional del sistema circulatorio en Hong Kong. Gráfico tomado de *Cities Without Ground*, Jonathan Solomon, Clara Wong, Adam Frampton, 2012.

Fig. 5.44 Infraestructuras peatonales en Connaught Road, Hong Kong en los años '80. Imagen de la exhibición The Skyscraper Museum, Nueva York, *Vertical Cities: Hong Kong/New York*, 2009.

Fig. 5.45 Evan Chakroff, 2011, Hong Kong Central-Mid-Levels-Escalators

Fig. 5.46 Connaught Road en 2013. La pasarela peatonal elevada al centro y atrás, es la misma de la imagen 5.44 construida en los años '80.
https://commons.wikimedia.org/wiki/File:HK_Central_IFC_Podium_garden_view_50_Connaught_Road_n_Agricultural_Bank_of_China_n_footbridge_May-2013.JPG

Fig. 5.47 Connaught Road en 2012. Skywalks y transporte público
https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/e/e2/Connaught_Road_Central_near_Exchange_Square.jpg

Fig. 5.48 / Fig. 5.51 Imágenes de *A Greater Fort Worth Tomorrow*, Greater Fort Worth Planning Committee, Victor Gruen & Associates, 1956.

Fig. 5.52 / Fig. 5.54 Dibujos de Peter Sigmond para el proyecto Berlín Hauptstadt, A. y P. Smithson + P. Sigmond, 1957.
https://upcommons.upc.edu/bitstream/handle/2099/14195/Berlin%20Hauptstadt.%25%20201957.%20Alison%20Peter%20Smithson%20con%20Peter%20Sigmond_Estel%200rtega.pdf?sequence=1

Fig. 5.55 IBA Social Housing, Eisenman Architects.
<https://eisenmanarchitects.com/IBA-Social-Housing-1985>

Fig. 5.56 Fotografía tomada durante la muestra *Fabricacions* del MACBA (Arq. Richard Meier). *Sportscape*, intervención de MVRDV en la fachada y en la plaza previa al museo.
<https://architecture.uic.es/2013/03/07/sportscape-de-mvrdv-fabricacions-macba/>

Fig. 5.57 Museo Guggenheim de Bilbao, Frank Gehry, 1992/1997.

Imagen 1: Gehry Partners, LLP

<https://bilbao.architectatwork.es/es/aw-newsletter/n/16369/obsoleto-o-extraordinario>

Imagen 2: https://es.wikipedia.org/wiki/Museo_Guggenheim_Bilbao

Fig. 5.58a Portada de la revista El Croquis No.45, Monográfico Frank O. Gehry, 1990.

<https://elcroquisdigital.com/publications/6>

Fotografía de Hizao Susuki

Fig. 5.58b Portada de la revista El Croquis No. 65 / 66, sobre Monográfico sobre Jean Nouvel.

<https://elcroquisdigital.com/publications/12>

Fotografía de Hizao Susuki

Fig. 5.59 Euralille, OMA, 1989/1994. Imagen completa y esquema de conectividad, Londres, París/Bruselas.

<https://proyectos4etsa.wordpress.com/2014/01/08/centro-internacional-de-negocios-lille-1990-1994rem-koolhaas/>

Fig. 5.60 Euralille, OMA, 1989/1994. Office for Metropolitan Architecture Archive Collection

Fig. 5.61 Congrexpo, OMA, 1990/1994.

Imagen 1: Cubierta de la Revista El Croquis No. 53 <https://elcroquisdigital.com/publications/8>

Fotografía de Hizao Susuki

Imagen 2: Congrexpo, detalle. Office for Metropolitan Architecture Archive Collection

Fig. 5.62a, b Dibujos metafóricos de los flujos simultáneos que atraviesan el proyecto de Euralille. *Un Espacio Piranesiano*, OMA, 1989/1994. Office for Metropolitan Architecture Archive Collection

Fig. 5.63 Maqueta y croquis interior, Terminal marítima de Zeebrugge, OMA, 1989. Office for Metropolitan Architecture Archive Collection

Fig. 5.64 Plantas y sección transversal, Terminal marítima de Zeebrugge, OMA, 1989. Office for Metropolitan Architecture Archive Collection

Fig. 5.65 Esquema comparativo, *The Cartesian Split*, Lars Spuybroek, 1998. En ANY Publications No.24, *Design after Mies: Boxing the Long Shadow at IIT*. <https://www.anycorp.com/store/any24?category=ANY%20Magazine>

Fig. 5.66 Detalles de modelado 3D de las cerchas del techo, Gimnasio de Odawara, Shoji Yoh, 1991. En *Folding in Architecture*, Greg Lynn, Architectural Design No. 102, 1993. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/9781118795811.ch2>

Fig. 5.67 Transformaciones sucesivas del proyecto de la Residencia Lewis, Frank O. Gehry.
<https://elcroquisdigital.com/publications/16>

Fig. 5.68 Interior de la Terminal Internacional Portuaria de Yokohama, FOA, 2002. En Joseph Rosa, *Fabricating Elegance: Digital Architecture's Coming of Age*, Revista Architectural Design No.77, 2007.

Imagen de Satoru Mshima/FOA

<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/10.1002/ad.404>

Fig. 5.69 Vista aérea de la Terminal Internacional Portuaria de Yokohama, FOA, 2002.

<https://www.japan-guide.com/e/e3208.html>

Fig. 5.71 Vínculo de la Terminal Internacional Portuaria de Yokohama con los Parques Akarenga y Zō-no-hana y el Parque lineal costero de Yamashita.

<https://www.yokohamajapan.com/es/things-to-do/detail.php?bbid=179>

Fig. 5.72 Diagrama circulatorio del No-Retorno, FOA, Terminal Internacional Portuaria de Yokohama. En www.iaacblog.com, Alexander Dommershausen, *Breaking the Boundaries: Yokohama Ferry Terminal*, 2020.

<https://www.iaacblog.com/programs/breaking-the-boundaries-yokohama-ferry-terminal-mater-in-advanced-architecture-iaac-blog/>

Fig.5.73 Secuencia de secciones para la construcción, FOA, Terminal Internacional Portuaria de Yokohama. En [www.archdaily.cl](http://www.archdaily.cl/cl/628249/clasicos-de-arquitectura-terminal-internacional-de-pasajeros-de-yokohama-foreign-office-architects-foa/56b4b693e58ecee7e1000a94-ad-classics-yokohama-international-passenger-terminal-foreign-office-architects-foa/). [https://www.archdaily.cl/cl/628249/clasicos-de-arquitectura-terminal-internacional-de-pasajeros-de-yokohama-foreign-office-architects-foa/56b4b693e58ecee7e1000a94-ad-classics-yokohama-international-passenger-terminal-foreign-office-architects-foa/](http://www.archdaily.cl/cl/628249/clasicos-de-arquitectura-terminal-internacional-de-pasajeros-de-yokohama-foreign-office-architects-foa/56b4b693e58ecee7e1000a94-ad-classics-yokohama-international-passenger-terminal-foreign-office-architects-foa/)

Fig.5.74 FOA, Imágenes de espacios interiores realizados digitalmente, Terminal Internacional Portuaria de Yokohama, 1994. En www.iaacblog.com, Alexander Dommershausen, Breaking the Boundaries: Yokohama Ferry Terminal, 2020. <https://www.iaacblog.com/programs/breaking-the-boundaries-yokohama-ferry-terminal-mater-in-advanced-architecture-iaac-blog/>

Fig 5.75 Henry Hudson Parkway en 1937
<https://www.nycurbanism.com/photography/west-side-improvement-park-and-henry-hudson-parkway-construction-1937>

Fig 5.77 Lower Manhattan Expressway, Robert Moses, NY, 1959. En Museum of the City of New York.
<https://www.mcny.org/story/cross-manhattan-expressway>

Fig 5.78 Dibujo de Paul Rudolph, LOMEX (Lower Manhattan Expressway), New York, 1970. En James Nevius, *Jane Jacobs, Robert Moses, and the Battle Over LOMEX*, 2016. Courtesy of the Library of Congress
<https://archive.curbed.com/2016/5/4/11505214/jane-jacobs-robert-moses-lomex>

Fig 5.79 Capturas de pantalla de una exhibición de parkour en el edificio de FADU, Video de Fabián Errozarena, Montevideo, 2012
<https://www.youtube.com/watch?v=qjhqqHeJOe8>

Fig. 5.79a Foto Alejo Marino, Práctica del parkour, Barcelona, 2014
<https://www.calistenia.net/parkour-el-arte-del-desplazamiento/>

Fig.5.80/5.80a Fotografías de Fredrik Brauer. SO-IL, Murmuration, the High Museum of Art, Atlanta, USA, 2021

Fig.5.81. Fotografía de Matt Hagan, Freeway Park, Seattle, 1976.

Fig.5.82. Recuperación del vertedero Fresh Kills en Staten Island, James Corner Field Operations, New York, 2001. En sitio web de Field Operations.
<https://www.fieldoperations.net/project-details/project/freshkills-park.html>

Fig. 5.83 Imágenes de los proyectos para el Concurso del *Parc de la Villette* en París, presentados por OMA y Bernard Tschumi en 1982. En Jean-Louis Violeau, *Parc de La Villette: L'hybridation au Programme*, 2018. Sitio web de AMC Magazine.
<https://www.amc-archi.com/article/parc-de-la-villette-l-hybridation-au-programme.59403>

Fig. 5.84. Imagen de la Estación de Energía Geotérmica Svartsengi, Islandia, 2008. Imagen tomada del sitio web del periódico *The Times*
<https://www.thetimes.com/article/edi-truells-iceland-geothermal-dream-runs-out-of-power-gkv56x9sl>

Fig. 5.85 Imagen de Felipe Díaz Contardo del Parque fluvial La Familia, Boza Arquitectos, Santiago de Chile, 2015.
<https://www.archdaily.cl/cl/793450/parque-fluvial-padre-renato-poblete-boza-arquitectos/57b3b3efe58e8ae3000039-parque-fluvial-padre-renato-poblete-boza-arquitectos-foto>

Fig.5.86 Inundaciones inteligentes en el río Danubio. En Pierre Bélanger *Landscape Infrastructure: Urbanism Beyond Engineering* (2013), Fotografía de Wolfgang H. Wögerer, 2009.

Fig. 5.87/ Fig5.88 Dibujos de Paul Maymont (Esquema de reordenamiento urbano de París y sus alrededores; Infraestructura París bajo el Sena), en Paul Maymont et al. *Les visionnaires de l'architecture*, 1965

Fig.5.89 Imagen del corte axonométrico de AMFORA Amstel, Zwarts & Jansma Architecten, 2008. Tomado del sitio web de ZJA.
<https://www.zja.nl/en/AMFORA-Amstel-Amsterdam>

Fig.5.90 Imagen del proyecto AMFORA (esquema circulatorio y nodos de acceso al sistema), Zwarts & Jansma Architecten, 2008. Tomado del sitio web de ZJA.
<https://www.zja.nl/nl/AMFORA-Amsterdam>

• 6. SINCRONÍAS

Fig.6.1a, b Autopista urbana (cubriendo el río Cheonggye) y el espectáculo montado para el inicio de su demolición, Seúl, 2002

Fig.6.2 Carta postal con la fotografía del *Schwebelbahn* saliendo de la estación de la ciudad de Elberfeld, 1913. S/D de autor

Fig.6.3 Foto de Cameron Davidson (2012), Diller Scofidio + Renfo y Field Operations, High Line Park etapa 1, New York, 2003.

GEOGRAFÍAS PROYECTUALES

Beale St. Landing: Sitio web de RTN Architects,
<https://www.rtnarquitectos.com/beale-street-landing-en>

Superkilen: Sitio web de BIG,
<https://big.dk/projects/superkilen-1621>

Simone Veil Bridge: OMA, Office for Metropolitan Architecture Archive Collection
<https://www.oma.com/projects/simone-veil-bridge>

Parque de Esculturas, Seattle Art Museum: Sitio web de Weiss/Manfredi
<https://www.weissmanfredi.com/projects/386-seattle-art-museum-olympic-sculpture-park>

Parc del Tramvia: Sitio web de Batlle i Roig
<https://www.batlleiroig.com/es/projectes/parc-del-tramvia/>

Escaleras mecánicas Comuna 13: Comisión Fílmica de Medellín
<https://filmedellin.com/locaciones/escaleras-electricas-comuna-13/>

11th Street Bridge Park: OMA, Office for Metropolitan Architecture Archive Collection
<https://www.oma.com/projects/11th-street-bridge-park>

Klyde Warren Park: Sitio web de OJB
<https://www.ojb.com/work/klydewarrenpark/>

The LowLine: <http://thelowline.org/about/project/> ; <http://thelowline.org/>

Souterrain Tram Tunnel: OMA, Office for Metropolitan Architecture Archive Collection
<https://www.oma.com/projects/souterrain-tram-tunnel>

Parque Madrid/Río: En *Paisajes en la ciudad. Madrid Río: geografía, infraestructura y espacio público*, Francisco Burgos, Ginés Garrido, Fernando Porras-Isla, Madrid, Editorial Turner, 2014

Parque lineal Av. Portugal: Sitio web de Mateos + Bardi
<http://www.mateosbardi.com/web/sites/default/files/31/pdf/Paisajismo35.proyecto.%20El%20Bulevar%20de%20la%20Avenida%20Portugal.pdf>

Luchtsingel Pedestrian Bridge: En *City of permanent temporality: incomplete & unfinished*, Zones Urbaines Sensibles (ZUS), Rotterdam, Nai010 Publishers, 2019

Cykelslangen: Sitio web de Dissing + Weitling
<https://dissingweitling.com/en/project/bicycle-snake>

Escaleras mecánicas de Recaredo: Sitio web de Martínez Lapeña & Elías Torres
http://www.jamlet.net/projects/01_publicspace/PS15/index.html
También <https://arquitecturaviva.com/obras/escalera-de-la-granja>

Floating Piers: Sitio web de Christo y Jeanne-Claude
<https://christojeanneclaude.net/artworks/the-floating-piers/>

Parque Dom Pedro II: Sitio web de UNA barbara e valentim
<https://unabv.com.br/projetos-urbanos/plano-urbanistico-parque-dom-pedro-ii/>

Catharijnesingel: Sitio web de OKRA
<https://www.okra.nl/project/catharijnesingel/>

Parque de La Familia (ex Benito Pobleto): Sitio web de Boza Wilson Arquitectos
<https://www.bozawilson.com/parque-fluvial-padre-renato-poblete>

De Snelbinder: En web <https://regioingenieur.nl/kennis/innovatieve-toepassingen-bij-de-snelbinder/>

Lujiazui Skywalk: En web <https://www.shine.cn/news/in-focus/2311200359/>

The High Line (etapa 1): Sitio web de Diller Scofidio + Renfro
<https://dsrny.com/project/the-high-line?index=false&tags=public-space§ion=projects&search=high%20>

SEOULLO Skygarden: Sitio web de MVRDV
<https://www.mvrdv.com/projects/208/seoullo-7017-skygarden>

Plus 15: Sitio web oficial de la Ciudad de Calgary
<https://www.calgary.ca/bike-walk-roll/plus-15-renovation.html>

También en web <https://everydaytourist.ca/calgary-visitor-information/calgary-loves-sky-bridges> ;

OII

PASADO

Portadilla: Desfile de Carnaval, Rambla de playa Ramírez, Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

• 7. LA RAMBLA DE MONTEVIDEO: UNA INFRAESTRUCTURA PAISAJE

Fig. 7.1 Afiches turísticos de Montevideo

Imagen 1:

https://www.academia.edu/109979986/Carnaval_de_Montevideo_Uruguay_Una_fugaz_mirada_a_varios_de_sus_actos_festivos_febrero_17_a_22_de_2023_

Imagen 2:

Afiche promocional de las Fiestas de Verano y Carnaval. Año 1920.

Foto: 02618FMHGE.CDF.IMO.UY – Autor: S. d./IMO. <https://cdf.montevideo.gub.uy/exposicion/montevideo-en-carnaval#>

Fig., 7.2 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/01394FMHGE>

Fig.7.3 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/00890FMHGE>

Fig.7.4 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/01775FMHGE>

Fig.7.5 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/02847FMHGE>

Fig. 7.6 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0127FMHE>

Fig. 7.7 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0292FMHE>

Fig.7.8 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/06420FMHGE>

Fig.7.9 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/06019FMHGE>

Fig. 7.10 Litografía tomada de *La Construcción de la Rambla Sur (1923 – 1935)*, IM, CdF Ediciones, 2016.

https://issuu.com/cmdf/docs/2016_rambla

Fig. 7.11 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0716FMHB>

Fig.7.12 Catálogo del Instituto Meteorológico Nacional (INUMET)

<https://montevideoantiguo.net/galeria/picture.php?/1112/category/23>

Fig.7.13 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0637FMHB>

Fig.7.14 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0313FMHE>

Fig.7.15 Plano tomado de *La Construcción de la Rambla Sur (1923 – 1935)*, IM, CdF Ediciones, 2016.

https://issuu.com/cmdf/docs/2016_rambla

Fig.7.16 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0174FMHE>

Fig.7.17 Archivo digital Biblioteca Nacional del Uruguay, BNU CD

<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/5610>

Fig.7.18 Planos tomados de *El Montevideo de la expansión: (1868–1915)*, Ricardo Alvarez Lenzi; Mariano Arana; Livia Bocchiardo, Montevideo, Ediciones Banda Oriental, 1985.

<https://archive.org/details/el-montevideo-de-la-expansion-1868-1915-alvarez-arana-bocchiardo-1985>

Fig.7.19 Archivo digital Biblioteca Nacional del Uruguay, BNU CD

<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/5566>

Fig. 7.20 Archivo digital Biblioteca Nacional del Uruguay, BNU CD

<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/5406>

Fig. 7.21 Dibujos tomados de *Tramways: construction et exploitation*. Kinnear, Daniel, 1880.

Fig. 7.22 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0496FMHB>

Fig.7.23 Archivo digital Biblioteca Nacional del Uruguay, BNU CD

<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/70326>

Fig.7.23a Archivo digital Biblioteca Nacional del Uruguay, BNU CD

http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/bitstream/123456789/70277/1/ABN_12052.jpg

Fig.7.24 Nuevas líneas y ramales hacia la Playa Ramírez según año y empresa. Elaboración propia

Fig. 7.25 Dibujo tomado de *Montevideo al trote: historia de sus tranvías de caballos*, Werther Halarewicz, 2021

Fig. 7.26 / 27 /28 Imágenes tomadas de *Montevideo al trote: historia de sus tranvías de caballos*, Werther Halarewicz, 2021

Fig. 7.29 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)

https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0314FMHB?filters=tim_fecha_estimada%3A%5B1890%20TO%201899%5D

Fig. 7.29a Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0884FMHB?filters=tim_fecha_estimada%3A%5B1890%20TO%201899%5D

Fig. 7.30 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0490FMHB?filters=entity%3Afoto>

Fig. 7.31 Dibujo tomado de *Montevideo al trote: historia de sus tranvías de caballos*, Werther Halarewicz, 2021

Fig. 7.32 Archivo digital Biblioteca Nacional del Uruguay, BNU CD
<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/50070>

Fig. 7.33 Imagen tomada de *Montevideo al trote: historia de sus tranvías de caballos*, Werther Halarewicz, 2021

Fig. 7.34 Imagen tomada de *Montevideo al trote: historia de sus tranvías de caballos*, Werther Halarewicz, 2021

Fig. 7.35 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/03533FMHGE>

Fig. 7.36 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/02073FMHGE?filters=tim_fecha_estimada%3A%5B1910%20TO%201919%5D

Fig. 7.38 Archivo digital Biblioteca Nacional del Uruguay, BNU CD
<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/18544>

Fig. 7.39 Esquema tomado de *Montevideo al trote: historia de sus tranvías de caballos*, Werther Halarewicz, 2021

Fig. 7.40 En *Los barrios de Montevideo* (Aníbal Barrios Pintos; Washington Reyes Abadie), 1994.

Fig. 7.41 / 42 /43 Imágenes tomadas de *Montevideo al trote: historia de sus tranvías de caballos*, Werther Halarewicz, 2021

Fig. 7.44 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/00675FMHGE>

Fig. 7.45 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0037FMHE>

Fig. 7.46 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0579FMHB>

Fig. 7.47 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0131FMHE>

Fig. 7.48 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/01359FMHGE>

Fig. 7.49 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/02132FMHGE>

Fig. 7.50 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/02863FMHGE>

Fig. 7.51 En *Montevideo Antiguo, Historia del Ómnibus en Montevideo*
<https://www.montevideoantiguo.net/historia-del-omnibus-montevideo/>

Fig. 7.52 En *Los tranvías eléctricos entre nosotros* (Juan Carlos Pedemonte), publicado en el Almanaque del Banco de Seguros del Estado, 1986

- 8. CONSOLIDACIÓN Y CONTINUIDAD DEL BORDE COSTERO

Fig 8.1 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0773FMHA>

Fig. 8.2a / b En *Los primeros afiches de remates de solares del Uruguay* (Cynthia Olguín, Martín Vilariño), Investigación (PAIE, CSIC), 2020.

Fig. 8.3 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0050FMHE>

Fig. 8.4 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/06668FMHGE>

Fig. 8.5 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/05453FMHGE>

Fig. 8.6 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0147FMHE>

Fig. 8.7 En *El Uruguay a través de un siglo*, Carlos Maeso, 1910

Fig. 8.8 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0050FMHE>

Fig. 8.9 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/12532FMHGE>

Fig. 8.10 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/02089FMHGE>

Fig. 8.11 Imagen de Foto Faig en *Turismo en Uruguay*, publicación del Centro de Propietarios de Hoteles, Restaurants, Confiterías, Cafés y Anexos, 1927

Fig. 8.12 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0298FMHE>

Fig. 8.13/ 14/ 15 Aerocarril en Malvin. Proyecto inicial y torretas construidas.
<https://www.montevideoantiguo.net/aerocarril-de-malvin/>

Fig. 8.16 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/10170FMHGE>

Fig. 8.17 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/02091FMHGE>

Fig. 8.18 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/05219FMHGE>

Fig. 8.19 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0295FMHE>

Fig. 8.20 Sector del Plano de los Ing. Emilio Juanicó y Silvio Valz Gris, en *Por los arroyos del Buceo* (Américo Rocco), 2018

Fig. 8.21 Plano del Ing. Miguel J. Copetti, en *Por los arroyos del Buceo* (Américo Rocco), 2018

Fig. 8.22 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/0345FMHE>

Fig. 8.23 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/06636FMHGE>

Fig. 8.24 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/05422FMHGE>

Fig. 8.25 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/04292FMHGE>

Fig. 8.26 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/04292FMHGE>

- **9. LAS RED DE TRANSPORTE DE ÓMNIBUS DE PASAJEROS**

Fig. 9.1 Archivo digital Biblioteca Nacional del Uruguay, BNU CD
<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/handle/123456789/5406>

Fig. 9.2 Archivo digital Biblioteca Nacional del Uruguay, BNU CD
<http://bibliotecadigital.bibna.gub.uy:8080/jspui/bitstream/123456789/5650/1/C.01.114.G.5374.M7.1932.C3.jpg>

Fig. 9.3 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/05237FMHGE>

Fig. 9.4 Intendencia de Montevideo, Sistema de Información Geográfica, Metadatos, 2023
<https://geoweb.montevideo.gub.uy/geonetwork/srv/spa/catalog.search#/metadata/307ffef2-7ba3-4935-815b-caa7057226ce>

Fig. 9.5 Recorte de revista en *El automóvil en el Uruguay. Los años heroicos 1900-1930*, (Álvaro Casal Tatlock), 1981

Fig. 9.6 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/01481FMHGE>

Fig. 9.7 Fotografía del Delin de Alejo Rossel y Rius en el Parque del Museo Montevideano Fernando García, S/D

Fig. 9.8 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/05426FMHGE>

Fig. 9.9 Montevideo Histórico, Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo 18 de Julio
<https://cdf.montevideo.gub.uy/fotografiasdelcdf/8>

Fig.9.10 Fotografía de Miguel Paternostro Graciosi, Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/09517FMHGE>

Fig.9.11 Dibujo de las Coronas en la delimitación del Área Metropolitana, Elaborado por el ITU, FARQ (UDELAR) según fuentes del INE y *Comportamiento de la densidad poblacional del centro metropolitano* (Teresa Escuder), 2003.

OIII

FUTURO

Portadilla: *Algae*, Fotograma de Anna Atkins en *Fotografías de algas británicas: impresiones de cianotipo*, 1843.

- **10. LA CONSTRUCCIÓN DE LA ESPACIALIDAD PÚBLICA**

Fig.10.1 Centro de Fotografía de Montevideo (CdF), Archivo histórico (FMH)
<https://cdf.montevideo.gub.uy/buscar/fotos/06034FMHGE>

Fig.10.2 Intendencia de Montevideo, Montevideo Congestión Vial
<https://congestionvial.montevideo.gub.uy/>

Fig.10.3 Capturas de pantalla *Powers of Ten and the Relative Size of Things in the Universe* (Film corto), Charles y Ray Eames, 1977.
www.eamesoffice.com

- **11. MEDIADORES URBANOS**

Fig.11.1 / 11.2 Imágenes tomadas de *Mediaattori*, Joanna Saad-Sulonen, 2005

Fig. 11.3 Imagen en *Proyectar con el suelo*, Alfredo Ramírez, en Revista Arquine (digital), 2013
<https://arquine.com/proyectar-con-el-suelo/>

- **12. EXPERIMENTACIONES METAPROYECTUALES**

Fig. 12.1 *Big piano*. Proyecto dibujado para la Documenta 5 en Kassel, 1972

<https://www.zamp-kelp.com/big-piano/>

Figura 12.2. Imagen de Norbert Aepli, Pabellón *The Blur*, Diller Scofidio + Renfo, 2002.

https://commons.wikimedia.org/wiki/File:20020717-Expo_Yverdon-23.JPG

Las imágenes de la Rambla en este Capítulo son capturas de vuelo de dron realizado el 19 de abril de 2024 por Marcos Guiponi.

D



David Bowie (08/01/1947 _10/01/2016)

El 8 de enero de 2016, David Bowie estrena a nivel mundial su último disco de estudio, *BLACKSTAR*, el mismo día de su cumpleaños número 69.

Este disco, fue el único que no tuvo su propia imagen en la portada, recurrencia en todos sus discos anteriores, desde 1968.

El diseño consiste en el dibujo de una estrella de color negro sobre un fondo blanco. Su silueta ocupa gran parte de la cubierta, exceptuando la parte inferior, en la que se puede apreciar la descomposición de la estrella en cinco partes distintas, que observadas detalladamente conforman la palabra bowie.

Debimos estar más atentos de lo que significaba. Fue su despedida desde los astros donde moraba.

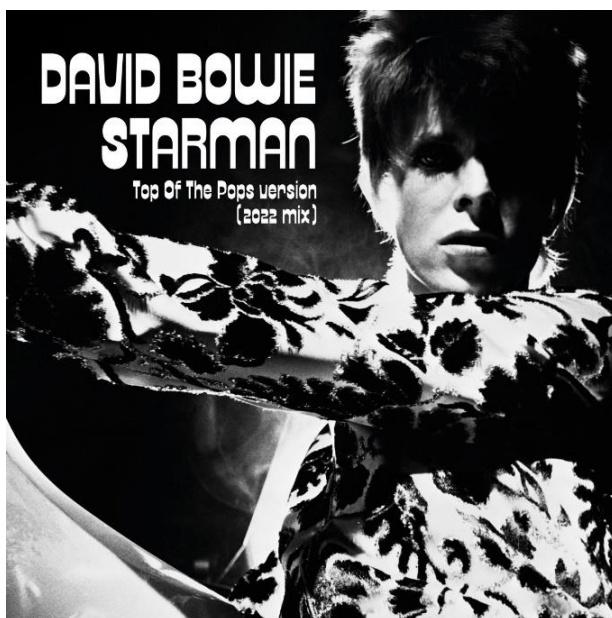
Dos días después del estreno del disco, fallece el 10 de enero a causa de un cáncer de hígado que sostuvo en total discreción durante los 18 meses que lo padeció, conocido solo por su pareja, Imán, y Tony Visconti, su productor.

Bowie. transitó por este planeta a través de la música, la pintura, el cine, lo performativo, el diseño, en permanente introspección y autoexploración, siempre en busca del cambio y la transformación de su arte.

Esta búsqueda fue su *modus vivendi*, transformando incluso su muerte en la performance artística más emotiva y conmovedora que haya existido.

En la contratapa del libro *Bowie (2014)* del filósofo Simon Critchley, se puede leer que *“pocos personajes de las últimas décadas han tenido un impacto tan marcado en el imaginario colectivo como David Bowie, y es ya casi un tópico aludir a su inagotable capacidad para reinventarse, para metamorfosearse en otro siempre distinto, ese rasgo que conservó hasta el final de sus días... Critchley, traspasa su hipnótica apariencia para llegar a sus entrañas: la originalísima visión del mundo que inspiró su música, su aspecto y sus estrategias para comunicarse con el gran público”*.

Si la Arquitectura pudiera cometer un robo, aunque sea pequeño, en la búsqueda de reinventarse y llegar a construir una nueva visión del mundo, que llegue a sus ciudadanos y se comuniquen con ellos, sería felizmente la inesperada experiencia del *anhelo*.



*There's a starman waiting in the sky
He's told us not to blow it
'Cause he knows it's all worthwhile*

Hay un Hombre de las estrellas esperando en cielo
Nos dijo que no lo arruináramos
Porque sabe que vale la pena

Portada del simple *Starman* (1972) y parte de la letra de la canción y su traducción.



Dmitry Baltermants, *Desert Roads*, Original Prints Archive, 1960.

Esta Tesis fue terminada el 11 de febrero de 2025 en su versión final, para la Defensa correspondiente al Doctorado en Arquitectura de la Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad de la República. Las fuentes tipográficas utilizadas fueron Arial, Calibrí y Rambla.