



El espacio entre los objetos...y la autopista

Reenfocando la mirada

Estructura organizativa

Trabajo realizado en el marco del posgrado
“Diploma de Especialización en Investigación
Proyectual”

DEIP | 2014-2015 | Farq | Udelar

Autor: Federico Hendler

Colaborador: Agustín Ise

Todas las fotografías utilizadas fueron
tomadas por el autor, exepctuando:

Las fotografías desde perspectiva aérea,
capturadas con dispositivo “dron” aéreo, por
el arq. Marcelo Pyssé (DepInfo)

Las Imágenes satelitales, tomadas de Google
Earth.

PRELIMINARES

Tema | Argumento_
Objetivos_

Marco teórico | Antecedentes_
Estrategia metodológica_

8 REGISTROS

Vacíos_
Vínculos y Relaciones_

ACERCÁNDOSE A LOS OBJETOS | 3 CASOS

Parque | Bloque de oficinas | Autopista_[01]
Torre | Autopista | Escaparates_[02]
Espacio Residual bajo Puente_[03]

BIBLIOGRAFÍA

El espacio entre los objetos...
y la autopista.
Reenfocando la mirada

Tema | Argumento

En este trabajo explora el tema de la espacialidad y la forma, en un sector particular de la ciudad, en la frontera de la misma, mas precisamente en el área del acceso Este, sobre la Avda. Giannattasio a la altura de la intersección con Avda. de las Américas.

Considerándola desde su complejidad como vestíbulo urbano, configurándose como un sector con lógicas propias, y particulares, por su condición de área de paso, de tránsito, y conformándose de manera fragmentada y discontinua. Aspectos que hacen difícil la lectura e interpretación del área en términos espaciales y formales.

“La construcción y el proyecto de la ciudad se producen hoy en escenarios inéditos de escala y capacidad. Los mecanismos incrementales de capacitación y proyecto que caracterizaron un pasado no tan remoto han sido desplazados por las nuevas lógicas del fragmento y la pieza. La continuidad cede frente a la yuxtaposición y a la relación entre desiguales. El todo pasó a ser ensoñación nostálgica y se afianza el protagonismo de lo específico.”

(Ynzenga, B. *“De vivienda a ciudad, el proyecto residencial de la ciudad”*, 2012)

El abordaje parte de la idea de ciudad como conjunto de fragmentos, como superposición de diferentes capas, actividades, estratos, objetos, de manera discontinua; como un sistema complejo; y en este caso, de territorialidad imprecisa y difusa.

Dentro de este enfoque, el sector de estudio seleccionado presenta varias particularidades, como lugar singular dentro de la periferia de Montevideo, pudiéndose leer en distintos niveles, como un área inmersa en un proceso de grandes transformaciones, en un período reciente.



Tema | Argumento

Carácter de borde...limite...frontera:

Como territorio intermedio que conecta otros lugares entre si, como gran vacío, definiéndose por la negativa, como no-lugar, como lugar de paso, con lógicas y carácter propio.

Entre la ciudad consolidada y lo que queda fuera, en el encuentro entre estos 2 estados.

"...En parte privado y en parte público, lo no edificado ocupa más, configura la fisonomía medio-ambiental colectiva de la ciudad residencial y compite o se alía con la presencia construida. No es un añadido o una condición, es una parte esencial: espacio de arquitectura".

Ynzenga, B. (*"De vivienda a ciudad, el proyecto residencial de la ciudad"*, 2012)

Como sector de los accesos:

Determinado por la lógica del automóvil, de la ruta, como "vestíbulo" urbano, y como ámbito de las infraestructuras.

Área de interconexión, de intersección, de encuentro, de cambio de estado y de tránsito.

"La infraestructura funciona no tanto para proponer edificios específicos en emplazamientos dados, como para construir el propio emplazamiento. La infraestructura prepara el terreno para la edificación futura y crea las condiciones de futuros acontecimientos.....Las infraestructuras son, por encima de todo, pragmáticas. Como operan de forma instrumental, el proyecto de infraestructuras es indiferente a los debates formale....Las infraestructuras permiten un diseño detallado de elementos típicos o estructuras repetitivas, facilitando una aproximación arquitectónica al urbanismo. En lugar de moverse siempre de lo general a lo particular, el diseño infraestructural empieza con la delineación precisa de elementos arquitectónicos específicos dentro de unos límites concretos..."

Allen, S. (*"Urbanismo Infraestructural"*. 1999)

Tema | Argumento

Se llevó a cabo una exploración buscando las lógicas sobre las cuales este espacio y los objetos se organizan, de que manera son percibidos, tratando de reflexionar sobre el tipo de paisaje que están configurando.

Examinando las relaciones entre los elementos infraestructurales, con el paisaje, y con las edificaciones.

Se buscó problematizar la idea de contexto, y reflexionar sobre la idea de que forma tiene este lugar, (la no-forma del no-lugar).

Cual es el contexto a considerar cuando nos encontramos junto a una autopista? debajo de un puente, al lado de una estacion de servicio, o de un supermercado?

Considerando los vacíos, las sevidumbres junto a los anillos, las áreas intersticiales, residuales, los "Terrein Vague", como lugares de gran potencial como configuradores de paisaje y espacio.

Objetivos

Explorar el área de estudio buscando detectar situaciones que permitan reflexionar sobre las lógicas y circunstancias a través de las cuáles se produce el espacio contemporáneo; mediante la observación del paisaje existente, el análisis de las tensiones, vínculos y relaciones entre los diferentes objetos y elementos que forman parte activa en la configuración del paisaje.

Se consideran dentro de este enfoque, tanto los desarrollos arquitectónico y urbanísticos planificados, como los no planificados, (cuando responden a lógicas particulares, o espontáneas) y el tipo de relación, a veces conflictiva y/o contradictoria entre estas dos situaciones.

Buscar construir una mirada, como plataforma o plano de observación, desde la cual poder reflexionar sobre estos temas planteados.

A través de la identificación de los distintos objetos existentes, (infraestructuras viales, puente, trébol, galpones, edificios, cartelería, etc.), se indaga en las relaciones y vínculos, o que tipo de continuidad o discontinuidad se establece entre ellos, por ejemplo, la relación entre el edificio “Faros de Carrasco” y la ruta, los galpones de las automotoras como arquitectura genérica con cartelería sobre el frente, su localización mostrando su cara a la ruta, la plasticidad del puente como elemento protagónico en el paisaje, definiendo grandes áreas residuales a sus lados y por debajo. La cartelería de publicidad, como elementos superpuestos, discontinuos y desconectados.

Poner en cuestión y reflexionar sobre las infraestructuras urbanas. Que cosas se ponen en consideración al diseñarlas, a parte de los aspectos pragmáticos? Quien las diseña? Que papel juegan en la conformación del o los paisajes? Cual es su importancia desde el punto de vista plástico y espacial?

Marco teórico y antecedentes

Las condiciones existentes:

Lo hallado, lo cotidiano, lo popular, lo banal, el paisaje existente:

“La expresión lo ordinario...se propone como denominador común de una serie de nociones que tienen relación con la apropiación e instrumentalización de las denominadas condiciones existentes: lo banal, lo cotidiano, lo hallado, lo popular, el paisaje existente....Como denominador común, lo ordinario supone por definición una condición de alteridad. Es decir, consiste en aquellos objetos que la disciplina de la arquitectura proclama fuera de su territorio y contra los que define sus límites. A distancia, estos objetos ejercen cierta fascinación, y en ocasiones la disciplina recurre a ellos de forma polémica como parte de su propio proceso de redefinición....En síntesis, la categoría de lo ordinario incluye la arquitectura que la propia arquitectura excluye.”

(Walker, E. “Lo ordinario”, 2010)

Emplazamientos inciertos:

Terrain Vagues y potencial reestructurador:

“El límite de una ciudad es una región filosófica, donde la ciudad y el paisaje natural se superponen, existen sin elección ni esperanza...”

Holl, S. (Revista Quaderns Nº 214, Forum Internacional de Barcelona, 1996) (“Edge of a city”, 1991)

“Localizaciones en las que se centran gran parte de nuestros interrogantes sobre las ciudades y paisajes contemporáneos. Ubicación de la incertidumbre y, por tanto, del proyecto”.

Morales, J. (Revista Quaderns Nº 214, Forum Internacional de Barcelona, 1996)

Como antecedentes y referencias para la construcción de esta mirada, también se consideran:

Los trabajos de Edward Ruscha y sus registros desde la fotografía de gasolineras, edificios y áreas de parking en Los Angeles de la década del 60.

Marco teórico y antecedentes

Los trabajos de Venturi-Brown-Izenour sobre la ciudad de Las Vegas de la década del 70.

La fotografía de Jordi Bernadó, como método de observación e interpretación particular de espacios y arquitecturas.

Y los Debates Centrales del Forum de Barcelona en el 96, recopilados en la revista Quaderns de esos años, en torno a los tópicos "Terrain Vague", "flujos", "mutaciones", etc.

Estrategia metodológica

El trabajo se desarrollará en base al estudio de casos. A través de la recolección de datos sobre las distintas situaciones escogidas, seleccionadas dentro del área de estudio.

Los datos e información con los que se está trabajando surgen a través de la recorrida por la zona, en base a la observación, y el relevamiento, principalmente a través de la fotografía como primer instancia de documentación.

Para definir el enfoque y seleccionar los casos, previo a las recorridas in-situ, se trabaja con las fotos satelitales del área, organizando los recorridos, y detectando posibles situaciones de interés, susceptibles de ser exploradas, para posteriormente, in-situ, constatar la pertinencia con el trabajo a desarrollar.

Al observar los mapas satelitales, resulta de interés ir descubriendo situaciones que en algunos casos no son visibles o detectables cuando uno recorre el lugar (generalmente desde dentro de un vehículo y a velocidades medias o altas); y en cierta medida este procedimiento de “ida y vuelta” entre estos mapas y la observación in-situ de estas situaciones, busca descubrir de que manera estas situaciones que resultan de interés y llaman la atención desde una perspectiva aérea, son percibidos o experimentados espacialmente en el lugar concreto, a escala peatonal.

Estrategia metodológica

La exploración se llevó a cabo mediante un abordaje multiescalar, buscando construir miradas desde diferentes niveles, conectando planos / visiones generales, desde la distancia, con el objeto cercano y próximo.

Este proceso se llevó a cabo en base a las siguientes fases:

_Una primera fase de observación, relevamiento y registro, a través de la fotografía y el video, desde una perspectiva peatonal (con cámara en mano) y desde una perspectiva aérea (a través del uso de un dron aéreo); que se complementó con la observación y detección de situaciones de interés a través de la examinación de fotos satelitales de “Google Earth”.

_Una segunda fase, de selección, recorte, re-enfoque y re-encuadre del material recolectado, buscando poner en evidencia las situaciones y aspectos a resaltar. En esta etapa se empezó a incorporar nuevo material, a través de la generación de modelos CAD, con el propósito de generar otro punto de vista para el análisis de los casos.

_La última fase desarrollada fué la de la representación, aplicada en los 3 casos ampliados, al final del trabajo, donde se buscó acercarse a los objetos, a través de la puesta en relación de las diferentes miradas obtenidas, buscando representar las situaciones desde distintos y diferentes puntos de vista, contraponiendo fotos aéreas, peatonales, vistas generales con vistas de detalle, simultáneamente con las vistas tridimensionales desarrolladas en CAD.



El espacio entre los objetos...
y la autopista.

8 Registros

Dentro de este enfoque, el sector de estudio seleccionado presenta varias particularidades, como lugar singular dentro de la periferia de Montevideo, pudiendose leer en distintos niveles, como un área inmersa en un proceso de grandes transformaciones, en un período reciente.

Se seleccionaron 8 situaciones, que con un enfoque multiescalar, se abordan desde 2 perspectivas diferentes, un primer grupo de situaciones entendidas como grandes vacíos que se van desplegando a lo largo de este trayecto en torno a la autopista, y otro grupo de episodios donde se examinan ciertos objetos y su relación con estos conectores e infraestructuras viales.

El espacio entre los objetos...
y la autopista.

Vacios

“Localizaciones en las que se centran gran parte de nuestros interrogantes sobre las ciudades y paisajes contemporáneos. Ubicación de la incertidumbre y, por tanto, del proyecto”.

Morales, J. (Revista Quaderns Nº 214, Forum Internacional de Barcelona, 1996)

“...En parte privado y en parte público, lo no edificado ocupa más, configura la fisonomía medio-ambiental colectiva de la ciudad residencial y compite o se alía con la presencia construída. No es un añadido o una condición, es una parte esencial: espacio de arquitectura”.
Ynzenga, B. (*“De vivienda a ciudad, el proyecto residencial de la ciudad”*, 2012).

Vacios, intersticios, servidumbres, terrenos de carácter vago y áreas residuales que quedan determinadas en torno a la autopista y las infraestructuras viales, a través de los cuáles se examina su relación con las infraestructuras viales, configurando el paisaje.

Estos emplazamientos comparten el hecho de estar localizados sobre las intersecciones viales, conformándose como proas o directamente espacios intersticiales, de carácter residual, como localizaciones conflictivas, y de cierta complejidad en la lectura desde lo espacial.



7.



4.



3.



1.





01.

Parque / Bloque oficinas /
Infraestructura vial

Ubicación:

Límite departamental (Montevideo /
Canelones)

Parque Gral. Lavalleja en el sector de
superposición con Avda. Italia, entre el arroyo
Carrasco y la calle Rafael Barradas.
Como gran vacío estructurador del paisaje.

Uso / Programa / Función:

Recreativo, terciario (oficinas), conexión vial

Superficie aproximada del sector:

50.000m²

Este episodio es abordado mas adelante en
este trabajo con mayor detenimiento.



03.

Espacio vacío entorno al Puente de las Américas.

Ubicación:

Sector vacío localizado en el cruce entre Avda. Giannattasio y Avda. De las Américas, enmarcado y definido por el Puente de las Américas.

Uso / Programa / Función:

Espacio residual, intersticio en el cruce entre las avenidas, de uso indeterminado.

Superficie aproximada del sector:
3.000m²

Este episodio es abordado mas adelante en este trabajo con mayor detenimiento.





04.

Vacío + entorno dinámico

Ubicación:

Predio vacío ubicado sobre la Avenida Giannattasio, frente al supermercado Giant, la Avenida del Parque y el supermercado Macromercado.

Uso / Programa / Función:

Es utilizada como plaza y lugar de paso, de manera informal y espontánea.

En su interior contiene únicamente cartelería de publicidad, a modo de grandes instalaciones espaciales, confiriéndole un clima de carácter escenográfico.

Superficie aproximada del sector:

20.000m²

Interesa el carácter de vacío, de área residual, como espacio atravesado por varias tensiones, circundado por escenarios de gran movimiento y flujo constante.





07.

Vacío sobre el acceso al aeropuerto

Ubicación:

Intersección de Avenida de las Américas y Ruta N°101.

Uso / Programa / Función:

Predios vacíos.

Superficie aproximada del sector:

90.000m²

Interesa el carácter de vacío, de área residual, como espacio atravesado por varias tensiones, fuertemente condicionados por su localización en el cruce de dos conectores viales importantes, y sobre el acceso mismo del aeropuerto.



Image © 2015 TerraMetrics
Image © 2015 DigitalGlobe

Fechas de imágenes: 5/16/2015 34°51'30.7



8.

El espacio entre los objetos...
y la autopista.

Vínculos y Relaciones

“La infraestructura funciona no tanto para proponer edificios específicos en emplazamientos dados, como para construir el propio emplazamiento. La infraestructura prepara el terreno para la edificación futura y crea las condiciones de futuros acontecimientos.....

Allen, S. (“Urbanismo Infraestructural”. 1999)

Situaciones que interesan por presentarse como fuertes contrastes vinculadas a programas residenciales y su relación con la autopista. Presentando distintos tipos y grados de exposición de la Intimidad y de relación con el espacio público y las infraestructuras viales.



6.



5.



2.



El edificio “Faros de Carrasco”, y su relación con la autopista (Avda. Giannattasio).

Ubicación:

Sobre Avda. Giannattasio, entre el arroyo Carrasco y la intersección con Avda. de las Américas.

Uso / Programa / Función:

Residencial, conexión vial, comercial.

Superficie aproximada del sector:
10.000m².

Este episodio es abordado mas adelante en este trabajo con mayor detenimiento.



05. Autopista + Lagos



Ubicación:

Sector localizado entre 2 grandes lagos, conformándose a modo de “isla”, y atravesado por la Avda. de las Américas, a la altura de “Altos de la Caleta”.

Uso / Programa / Función:

Residencial, conexión vial, recreativo.

Superficie aproximada del sector:

60.000m².

Tramo sobre Avda. De las Américas que atraviesa el sector de lagos, a la altura de “Altos de la Caleta”, conformando un sector estrangulado por los 2 lagos y atravesado por la avenida, a modo de isla.

Se recorrió este tramo, con el propósito de experimentar si esta situación a modo de isla es percibida, de que manera es percibida desde la avenida, y de que manera se diferencia del resto de la zona sobre Avenida de las Américas. Pudiéndose observar solo en algunas situaciones puntuales, la relación con los lagos, hacia el fondo de las edificaciones, como “ventanas” que conectarían el espacio de la avenida, (entendido como un paisaje con alto grado de artificialidad) con el paisaje natural en torno a los lagos, al fondo de las edificaciones.

Interesa aquí reflexionar sobre la idea de borde y límite, desde la relación existente entre los lagos, las edificaciones y la ruta. El tipo de relación visual y espacial. La relación con la geografía, dando la sensación de estar cerca y lejos, a la vez.

Donde habría una fuerte presencia de la geografía (particularmente en este sector, por el contacto con los lagos) pero que es interrumpida por el atravesamiento de la ruta generando discontinuidad.



06. Autopista + Piscinas



Ubicación:

El conjunto “Terrazas del Lago”, ubicado sobre Avda. de las Américas, (del lado norte del Parque Roosevelt).

Uso / Programa / Función:

Residencial / conexión vial,

Superficie aproximada del sector:

6.000m².

Lo que le observó y llamó la atención en este caso es la disposición de los jardines con piscinas, en relación casi directa con la Avenida.

En este caso es la puesta en relación de la vida privada y las situaciones de intimidad con la autopista. Y de cómo el aprovechamiento de las condiciones existentes en el predio, sumado a los aspectos de economía de mercado, llevaron a la localización de espacios íntimos (jardín con piscina) a quedar casi expuestos (detrás de un ligero filtro de arbustos) sobre una avenida de alto tránsito.

El borde, o límite, se configura a través de un mínimo gesto: materializar la línea virtual (filtro de arbustos) del límite del predio, la “propiedad”.

Interesa refelexionar en este caso, como este filtro de arbustos opera como recurso arquitectónico para resolver un problema específico, de orden pragmático y funcional, y por otro lado como gesto mínimo que conecta la escala de la arquitectura con la del urbanismo.

Desde una perspectiva proyectual, implicaría un problema de diseño de un objeto específico, que debe resolver aspectos funcionales y pragmáticos (como ocurre con las infraestructuras viales) pero involucrado en la definición del entorno urbano.





Ubicación:

Urbanización de viviendas sobre la Ruta Nº 101, localizadas justo enfrente del Aeropuerto de Carrasco.

Uso / Programa / Función:

Residencial / conexión vial / terminal conexión aérea

Superficie aproximada del sector:

60.000m².

La carretera como gran elemento infraestructural, que corta como una cuchilla el paisaje, definiendo hacia un lado un paisaje agreste, donde se desarrolla una urbanización residencial, con viviendas de carácter económico, y del otro, un paisaje domesticado, de carácter artificial, en torno al aeropuerto de Carrasco.

Interesa en este caso reflexionar en base al contraste, y al tipo de relación existente entre estas dos situaciones, y las circunstancias a través de las cuáles esta pequeña urbanización se desarrolla y convive frente al aeropuerto, cruzando la carretera.

Luego de revisar las fotos satelitales anteriores en "Google Earth", se constató que cuando se construyó el nuevo aeropuerto, este conjunto residencial ya estaba allí.

Se observa por un lado esta desvinculación total entre lo que ocurre de uno y otro lado de la ruta, como diálogo entre 2 situaciones discontinuas e inconexas, y por otro lado, de manera contradictoria, cierto equilibrio a través de la convivencia de estos dos episodios como parásitos o sistemas dependientes de la ruta.

El espacio entre los objetos...y la
autopista.

Acercándose a los objetos
3 casos

El espacio entre los objetos...y la autopista.

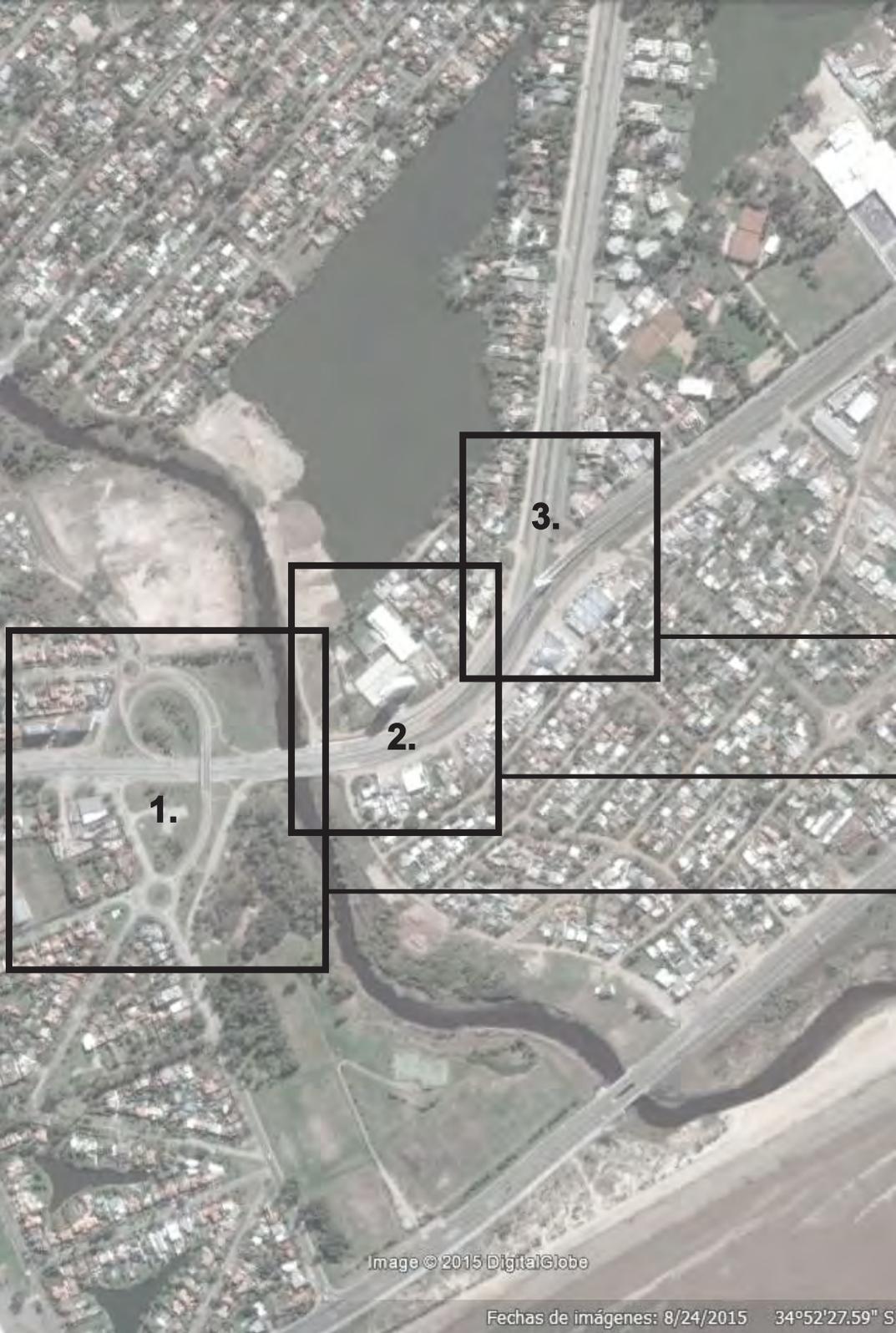
Acercándose a los objetos 3 casos

Se desarrollan 3 exploraciones ampliadas correspondiendo con el sector al sur del área de exploración general. Este sector se desarrolla sobre la Avenida Giannattasio, sobre la zona misma del límite departamental, entre el Parque Rivera, y la intersección con Avda. de las Américas.

Desde la mirada que se pretende construir en este trabajo, este sector es entendido como vestíbulo urbano, caracterizado por una fuerte presencia infraestructural (puente de las Américas, trébol, puente sobre el arroyo, etc) conformando un paisaje con alto grado de artificialidad.

Esta última escala de observación, se desarrolla en base a algunas dimensiones analíticas buscando acercarse a los objetos y al tipo de relaciones espaciales existentes entre ellos:

- _ Los vacíos
- _ Tipo de conexión / separación
- _ Continuidades / discontinuidades
- _ Contrastes / Convivencias
- _ Superposiciones
- _ Marco / Contexto / como escenografía



3.



2.



1.

01.

Parque / Bloque oficinas /
Infraestructura vial



01.
Parque / Bloque oficinas /
Infraestructura vial

Parque Gral. Lavalleja en el sector de
superposición con Avda. Italia, como gran
vacío estructurador del paisaje.

01.

Parque / Bloque oficinas /
Infraestructura vial

El vacío

Esta situación es leída como un vacío en una situación intermedia entre el tejido consolidado de Carrasco, y el arroyo, atravesado por un conector vial, y el puente del anillo.

Características que lo definen como separador (límite departamental), como espacio de reserva, casi residual y descaracterizado.



01.
Parque / Bloque oficinas /
Infraestructura vial

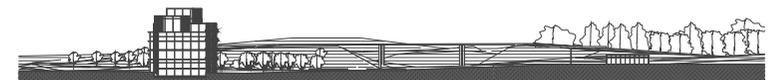
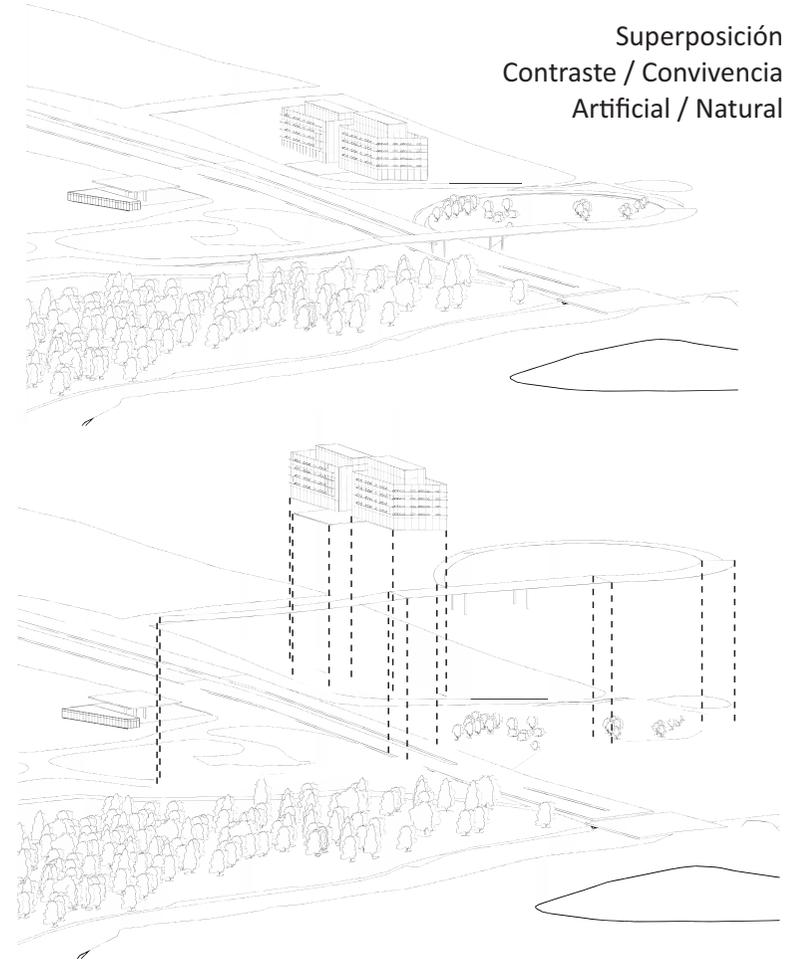
El vacío



01.

Parque / Bloque oficinas /
Infraestructura vial

Superposición
Contraste / Convivencia
Artificial / Natural





01. Parque / Bloque oficinas / Infraestructura vial

Superposición
Contraste / Convivencia
Artificial / Natural

Los elementos infraestructurales se superponen sobre el terreno de manera directa, sin transiciones, tensionando el espacio, estableciéndose un diálogo entre estas infraestructuras y el paisaje.

A través de las fotos satelitales se observa el proceso de transformación de este sector en los últimos 15 años. Evidenciando el pasaje de lo que anteriormente fuese un área de carácter agreste, natural, dando paso a través de la construcción de las infraestructuras viales a un paisaje artificializado, donde estos elementos viales se superponen sobre el terreno, “ordenando” el espacio, y reconfigurando un nuevo paisaje.





01. Parque / Bloque oficinas / Infraestructura vial

Accesos / Vestíbulo urbano
Relación Edificio / Autopista
Marco / Contexto

Nuevamente a través de las fotos satelitas se observa el proceso de transformación del área, en este caso la construcción del edificio de oficinas ubicado sobre Avda. Italia, modificando la escala espacial del sector, y reconfigurando el paisaje.

La relación de este edificio con el gran vacío, como objeto aislado, contrastando con el paisaje circundante, desolado.





El edificio “Faros de Carrasco”, y su relación con la autopista (Avda. Giannattasio)

La torre se relaciona con la autopista y el puente, como si fuese otro más de los elementos infraestructurales, casi como siendo parte de ellos.

Situación que es acentuada por la excesiva proximidad de la misma con la autopista, siendo la única construcción de altura en la zona, modificando dramáticamente el entorno, y advirtiendo sobre un posible nuevo paisaje a futuro.

A su vez esta situación se observa en relación a lo que ocurre del otro lado de la ruta, donde los locales para automotoras se desarrollan de modo secuencial, a lo largo de esta, haciendo uso de las ventajas comparativas de esa localización, como escaparate sobre la ruta.

Es interesante como esa condición de escaparate o vidriera termina definiendo un marco para la autopista, como gran fachada escenográfica repleta de cartelera, letreros y anuncios, sobrecargando el espacio de información.

Distancias



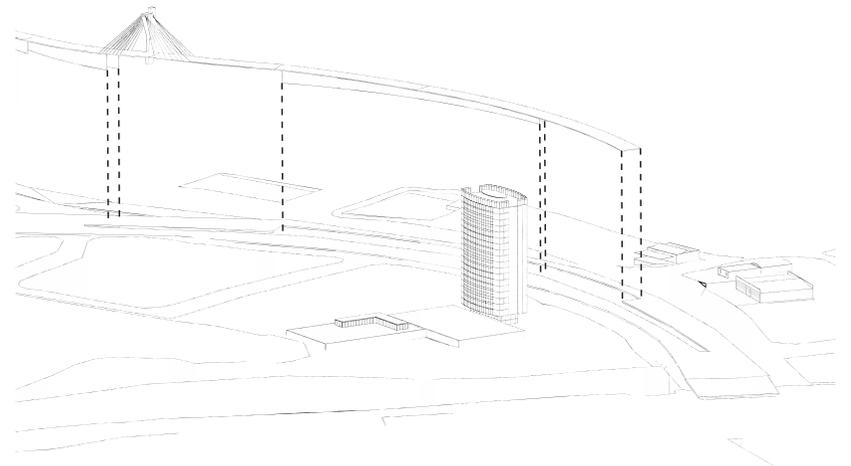
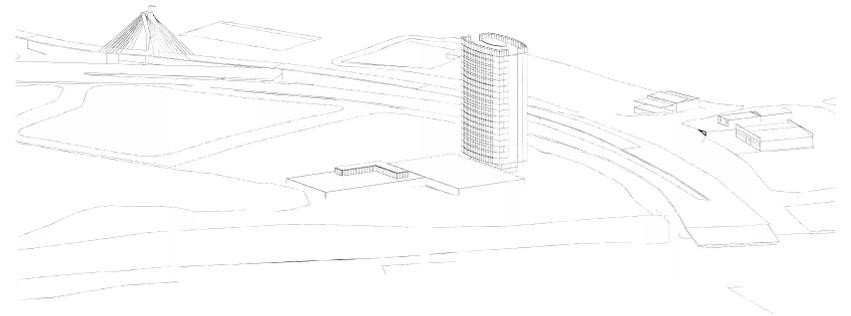
A cierta distancia se aprecia al edificio dialogando con la autopista, como conjunto armónico, conformado por la torre como elemento vertical contrastando con la sinuosa construcción de hormigón que lo bordea.

El espacio definido por la autopista se podría leer como un gran vacío en si mismo, que es acentuado en este caso por los 2 episodios que ocurren a sus lados, el edificio y los galpones para venta de automóviles, tensionando el espacio.



02.
Torre | Autopista | Escaparates

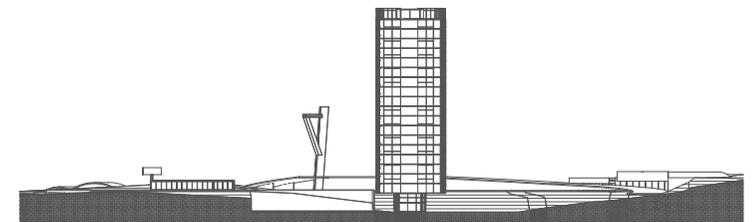
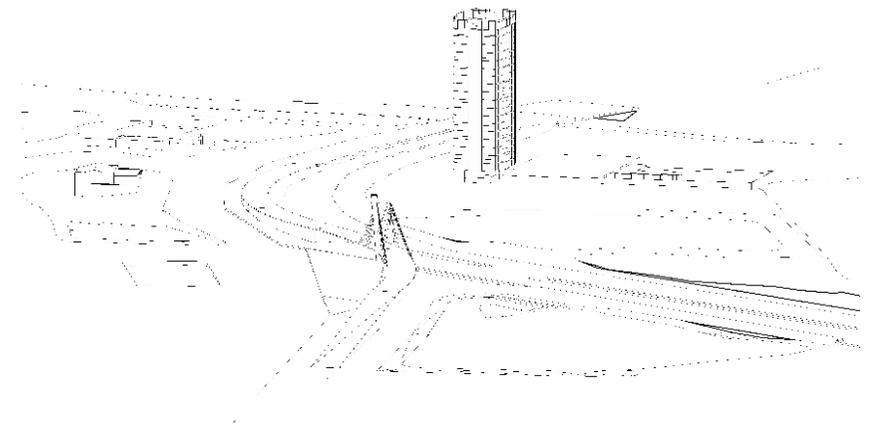
Distancias



02. Torre | Autopista | Escaparates

Distancias

Al acercarse a los objetos, y particularmente hacia el sector que queda determinado espacialmente entre el edificio y el puente, sobre la curva, y en dirección a Montevideo, se accede a un tramo que es percibido a modo de túnel, por la excesiva proximidad entre el edificio y el puente, definiendo un espacio de carácter opresivo.



Registro a través de las fotos satelitales del proceso de transformación del sector en los últimos 15 años; donde se aprecia el proceso de construcción del edificio “Faros de Carrasco”, y del otro lado de la autopista, modificaciones menores.



03.

Espacio residual bajo Puesto de las Américas

El vacío

Sector vacío localizado en el cruce entre Avda. Giannattasio y Avda. De las Américas, enmarcado y definido por el Puesto de las Américas, como una fuerte presencia y protagonismo, y por la estructura edilicia con cubierta abovedada.



03.

Espacio residual bajo Puente de las Américas

Superposición

El puente como elemento infraestructural, de orden pragmático, como conector y organizador vial. Pero a su vez como objeto de gran plasticidad caracterizando su entorno, y definiendo el paisaje.

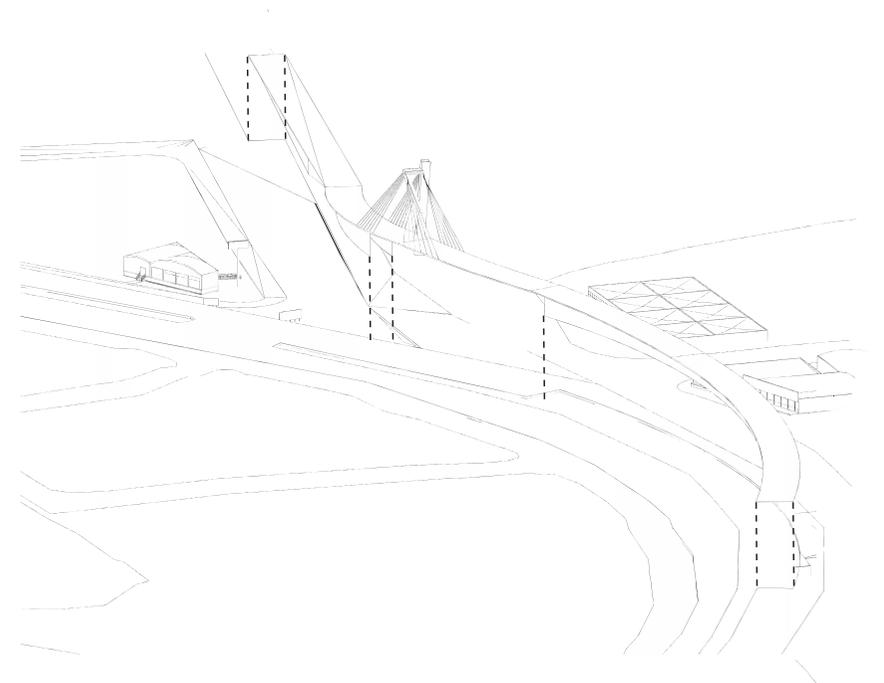
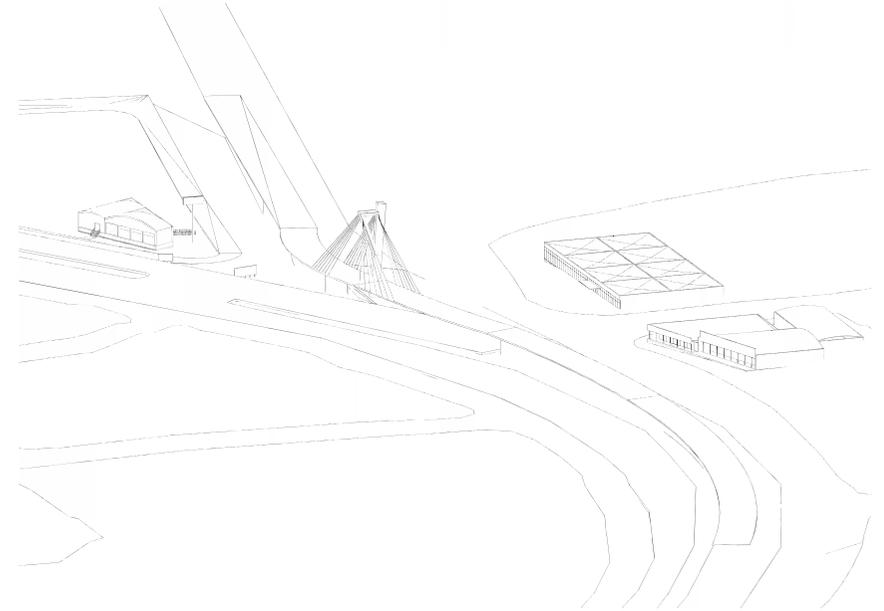
Se observa la transformación del sector a través de las fotos satelitales, evidenciado a través del registro de la construcción del puente de las Américas, como principal acontecimiento, transformando el paisaje, y dotando de borde y límites al espacio residual que lo atraviesa por debajo.



03.

Espacio residual bajo Puente de las Américas

Superposición



03.

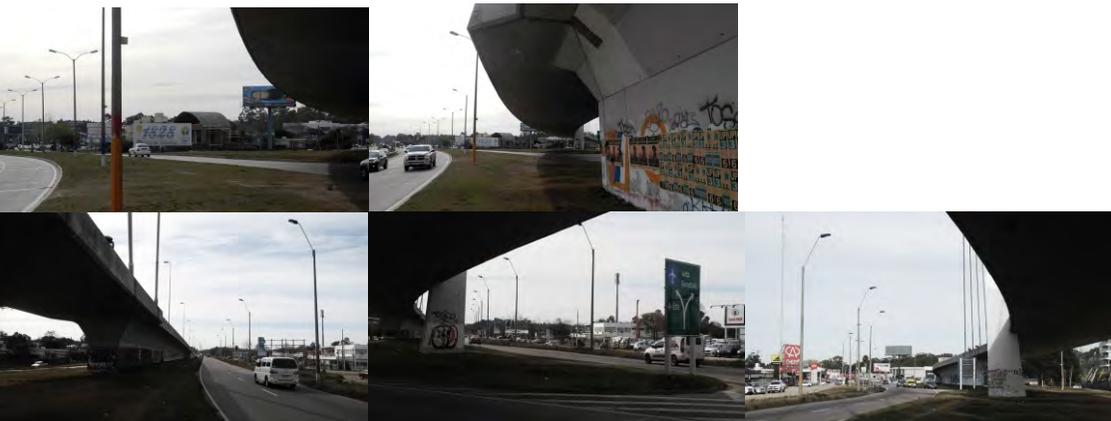
Espacio residual bajo Puente de las Américas

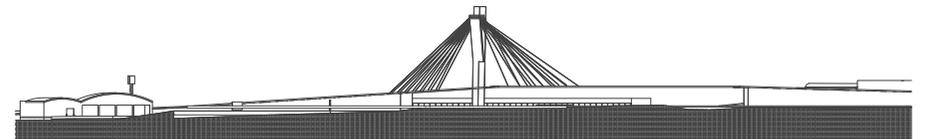
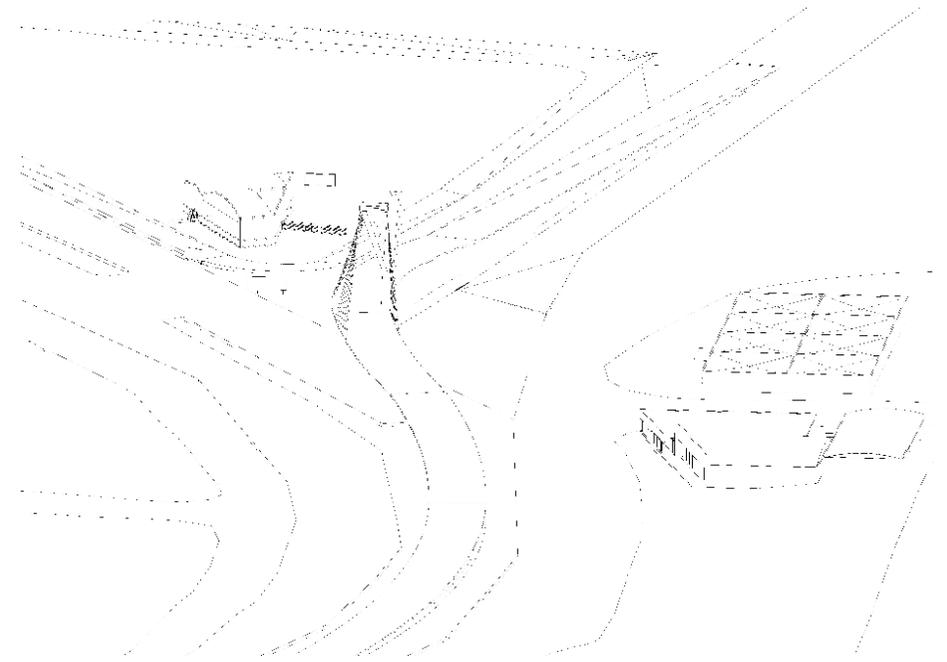
Contexto / Marco Escenográfico

La construcción abovedada es icónica en la zona y se localiza de manera estratégica en la proa, de gran visibilidad, como punto singular.

La edificación llama la atención por su cubierta abovedada que la diferencia de las demás construcciones de la zona, siendo esta localización una de las pocas en el área habilitada para edificar en altura.

Junto con el puente, y los galpones de las automotoras localizados del otro lado, y los grandes carteles publicitarios instalados, conforman un marco espacial, asemejable al de las escenografías teatrales.





Bibliografía

- Allen, S. [1999]. Points and lines. Diagrams and projects for the city. *Infrastructural Urbanism*. [pp. 48 - 57]. Princenton Architectural Press.
- Augé, M. [1998] Los “no lugares”. Espacios del anonimato. Una antropología de la sobremodernidad. Barcelona: Gedisa
- Augé, M. [2001]. No-lugares y espacio público. Revista Quaderns Nº 231. 6 - 11.
- Banham, R. Reyner Banham loves Los Angeles. BBC Documentary, 1972.
- Bernadó, J. (1998). Good News. Barcelona: Actar
- Boeri, S. [2001] Mutations. *Multiplicity - “Uncertain States of Europe” / “Casos USE”*. [pp. 338 - 474]. Barcelona: Actar
- Busquets, J. [1996]. Terreno baldío y potencial reestructurador. Revista Quaderns Nº 214, Forum internacional Barcelona 1996. Debates centrales. 80-82.
- Chora [2009 - 2010]. Urban Incubators - Xiamen. Disponible en: <http://www.chora.org/?p=1>
- Fernández, R. [2012]. Proyecto Americano en el flujo global local. Seminario Problemas de la Arquitectura Contemporánea. Dictado en el marco del Diploma de Especialización en investigación Proyectual. Farq. Montevideo 2014
- Harvey, D. [2007]. Espacios del Capital. Hacia una geografía crítica. Madrid: Akal.
- Kaijima, M., Kuroda, J., Tsukamoto, Y. - Atelier Bow Wow. [2008]. Made in Tokyo. Japón: Koichi, Kaijima
- Lamoglie, G., Ifrán, L., Rocca, A. [2010] La práctica cartográfica: dispositivo de representación, indagación y proyecto. Montevideo: CSIC, Farq, UdelaR.
- Morales, J. [1996]. Emplazamientos inciertos. Revista Quaderns Nº 214. Forum Internacional Barcelona 1996. Debates centrales. 164 - 172.
- Murray, S. [1996]. Tierra de nadie. Espacios inapreciables. Revista Quaderns Nº 214, Forum internacional Barcelona 1996. Debates centrales. pp 98-100.

OMA - "Monditalia" (Sección de la Bienal de Arquitectura de Venecia, "Fundamentals", 2014)

Prix, W., Libeskind, D., Miralles, E. [1996]. El lugar como haz de fuerzas. Revista Quaderns Nº 214. Forum internacional Barcelona 1996. Debates centrales. 110 -112.

Rusha, E. [1963]. Twentysix Gasoline Stations. California: Cunningham Press Alhambra

Rusha, E. [1965] Some Los Angeles Apartments. Getty Publications

Rusha, E. [1967]. Thirtyfour Parking Lots in Los Angeles. Los Angeles: Self-published

Sassen, S. [2001]. La ciudad: lugar estratégico. Nueva frontera. Revista Quaderns Nº 229. 6 - 11.

Schein, F. [2001]. En la ciudad invertida. Revista Quaderns Nº 231. 26 - 32.

Sorkin, M. [2001]. Bienvenidos a Ciburbia. Revista Quaderns Nº 231. 16 - 18.

Sprechman, T., Capandeguy, D., Gastambide, F. [2012]. Uruguay: Sobre las infraestructuras y otros órdenes territoriales. Conferencias dictadas en el marco del curso de Anteproyecto IV, Taller Danza, Facultad de Arquitectura, UdelaR.

TAP. [2013]. Posurbano. Montevideo: TAP Extensión.

Venturi, R., Scott Brown, D., Izenour, S. [1998]. Aprendiendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma arquitectónica. Barcelona: Gustavo Gili

Vergara, C. J. [2001]. La autopista y la frontera. Revista Quaderns Nº 229. 22 - 26.

Walker, E. [2010]. Lo Ordinario. Barcelona: Gustavo Gili

Wenders, W. Der Stand der Dinge [*El estado de las cosas*]. Largometraje, 1982

Ynzenga, B. [2012]. De vivienda a ciudad. El proyecto residencial de la ciudad". *Escala pequeña: inserciones* [pp. 94 - 108]. *Actuaciones: Ámbito de lo nuevo* [pp. 122 - 132]. Montevideo: Publicaciones @farq.edu.uy