

Presentación Congreso SAU

- Eje temático 1: TERRITORIOS EN Tensión
- Presentación Oral
- Título: MEDIADORES URBANOS: CONSTRUCCIÓN SISTÉMICA DE LA CIUDAD PÚBLICA EN EL S.XXI
- Autor: Bertiz, Eduardo

Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo, Universidad de la República

Profesor adjunto, G'3, Instituto de Proyecto

Montevideo, Uruguay 099638482

dbertiz@fadu.edu.uy; dbertiz@gmail.com

Palabras clave

Mediador urbano, Movilidad, Espacio público

INTRODUCCIÓN

La cultura de la movilidad y el derecho a la ciudad

Los medios de transporte ya no comparten el espacio público de la ciudad como sucedía a comienzos del siglo XX. Por el contrario, su desarrollo ha colaborado para que este se haya ido fragmentando cada vez más hasta alcanzar grados de segregación social y ambiental inusitados.



Plaza de España y Paseo de la Independencia,
Zaragoza, 1930



Autopista Urbana 25 de Mayo
Buenos Aires., 1980.

La utilización indiscriminada del automóvil como medio de transporte es señalada generalmente como la mayor causa de los problemas urbanos de movilidad y las variables que presenta en cuanto a usos del suelo, contaminación, sostenibilidad y medio ambiente, costos sociales y económicos son desfavorables desde todas las perspectivas (Thomson; Bull, 2001).

Al hablar del “derecho a la movilidad” y su expresión espacial, se debería tener en cuenta que la forma de los desplazamientos son consecuencia de las posibilidades físicas que la ciudad le ofrece a sus habitantes, y que, frente a una demanda real de vinculación entre actividades urbanas, la misma se puede satisfacer de formas muy diversas (Herce. 2009).

Aquí reside una gran parte de las necesidades y deseos de vinculación social o laboral de los ciudadanos, y se manifiestan en formas de desplazamiento muy distintas sobre la ciudad, las cuales a su vez plantean requerimientos infraestructurales diferenciados, ya sea en su organización, como en la oferta.



Rambla de Pocitos, 2020

Movilidad en la “Sociedad Hipertexto”

Las sociedades actuales híper conectadas, han experimentado una clase particular de debilitamiento en los vínculos sociales. Los mismos no desaparecen si no que, al ser cada vez más numerosos, se vuelven frágiles e inestables. Esta condición hace que se desechen algunos vínculos y se generen otros nuevos muy rápidamente, ya sea en el ámbito profesional o en la esfera personal. Estos vínculos sociales fluctuantes implican una cierta forma de asociación conmutativa, pues se trata de personas y organizaciones que pertenecen simultáneamente a una multiplicidad de redes interrelacionadas.

Ascher utiliza la metáfora del “hipertexto” para denominar a esta nueva forma de organización social, la cual refleja una comunidad en capas de n-dimensiones, donde individuos cada vez más independientes pertenecen simultáneamente a muchas de ellas y cambian constantemente de una a otra (Ascher, 2006).

Esta coyuntura tiene repercusiones importantes en su organización espacio/temporal, ya que los ciudadanos intentan utilizar en mayor medida los medios que les brinden más autonomía en los desplazamientos y les permita cambiar de una dimensión a otra con mayor rapidez cuando se sumergen en el cuerpo urbano.

Las implicancias de esta conducta son relevantes, ya que multiplican el uso del espacio urbano y genera que haya una multiplicidad mayor en los traslados.

Los desplazamientos pendulares domicilio-trabajo / educación ya no pautan el ritmo de las ciudades, sino que son las necesidades individuales las que lo hacen.

Infraestructuras, política y control

En el territorio se identifican inicialmente las grandes trazas infraestructurales y, a medida que disminuye la escala, estos trazados nos van dando la imagen que se tiene de la región, del país, de la ciudad o del barrio.

Constituyen una red estructurante que otorga accesibilidad en sus diferentes escalas y van delineando los distintos criterios e intereses de desarrollo económico y territorial (Soto Caro, 2010), describiendo la intencionalidad de ejercer un determinado control y una explotación del mismo.

Solidifican órdenes y voluntades concretas de control territorial a través del tiempo, como si se tratase de consecutivas “mantas geológicas” superpuestas (Cohen; Nanzer, 2012). Sucesivas generaciones de intervenciones estuvieron basadas desde las primeras etapas de crecimiento de las ciudades a mediados del S.XX, bajo un concepto de “infraestructuras vectoriales, básicas y expansivas”, propias de las estructuras urbanas centralizadas predominantes (Rodríguez, 2016).



De esta lógica de crecimiento vectorial de las infraestructuras de movilidad surgieron innumerables casos de tensión, conflicto y desmontaje de la ciudad existente, provocando un deterioro sostenido en la calidad del tejido urbano consolidado.

Diseñadas básicamente para el uso del automóvil particular, se fueron congestionando en mayor medida mientras aumentaba continuamente la producción y el número de unidades que circulaban.

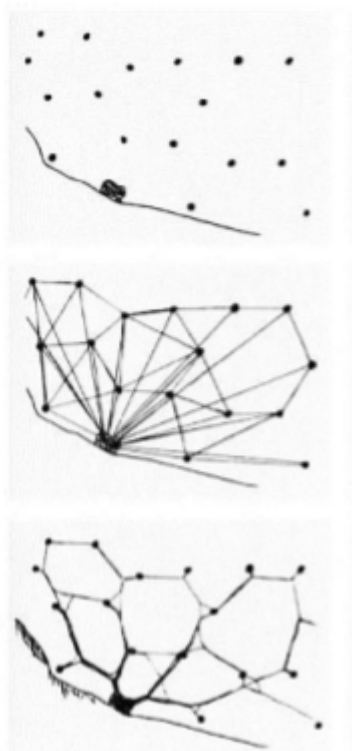
Ctrl + Z

En las últimas décadas se han desarrollado herramientas y técnicas específicas con el objetivo de abordar variables que generalmente eran ignoradas por los arquitectos y asociadas a otras disciplinas.

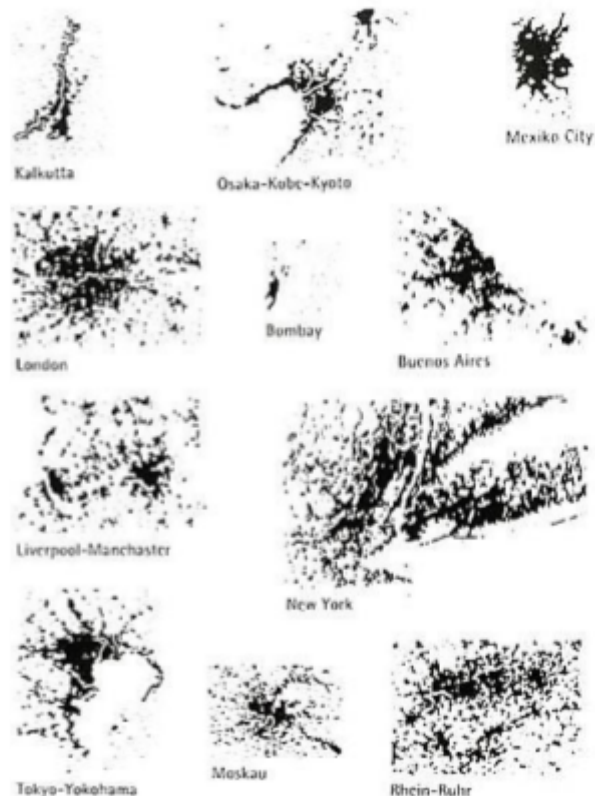
Mapeos, prospecciones, diagramas, modelos, son herramientas que en vez de buscar cómo construir objetos autónomos, los estudian como parte de un sistema urbano interdisciplinario más amplio.

El interés por las infraestructuras y su significado viene dado no solamente por su trazado, sino también por las tensiones que integran en diversas escalas urbanas, un cambio de paradigma que Allen llama “Urbanismo Infraestructural” (S. Allen, 1999),

Las ciudades están evolucionando, en paralelo a la expansión de la red vial, de estructuras centrales modernas a sistemas urbanos en base a modelos más complejos. Según Soja, el espacio urbano contemporáneo responde a nuevos sistemas de relaciones, “policéntricos” en vez de centralizados (Soja, 2010), organizados según modelos de campo (Allen, 1997) en vez de modelos vectoriales.



CENTRAL CITY



POLYCENTRIC CITY

Más que solo establecer conexiones, esta relación entre partes (des)conectadas de un entorno dado, establece y determina valores o jerarquías (Martin, 2016).

En esta línea de pensamiento, Martin nos sugiere pensar de forma diferente las infraestructuras de movilidad, determinando cuáles son sus “propiedades infraestructurales” y cuales otras podrían incorporar para mejorar su performance urbano.

Estas “infraestructuras intensificadas” podrían lograr cambios urbanos no solo por cómo se diseñan, sino por lo que pueden hacer, colaborando en equilibrar desigualdades y/o asimetrías.

Las observaciones previas se hacen con la intención explícita de discutir la forma de producción mecánica de infraestructuras de movilidad vectoriales, en particular la conformación dicotómica “lleno-vacío” de la grilla urbana moderna, lo que continuará provocando una conflictividad permanente con el sustrato de la ciudad existente y un incremento en las problemáticas de movilidad y congestión vehicular.

La noción de Mediador urbano

El espacio público contemporáneo se ha convertido en un territorio en disputa. Considerando el par movilidad/ciudad en discusión, se establecen “condiciones de mediación” como alternativa para generar soluciones, estableciendo pautas de diseño que equilibren las desigualdades en el uso del espacio urbano, particularmente para los modos de movilidad más vulnerables (peatones, bicicletas, livianos eléctricos o eléctricos de última milla) frente a otros más demandantes como el automóvil particular.

Mediar implica conectar, o sugerir una conexión mediante espacios o elementos intermedios que manifiesten intencionadamente una voluntad de cohesión de determinadas circunstancias urbanas en conflicto (Rodríguez, 2016).

La noción de Mediador urbano que sostenemos concibe las intervenciones urbano/arquitectónicas estableciendo “lineamientos operativos primarios de diseño”, pero no su formalización definitiva, resolviendo técnicamente los requerimientos infraestructurales utilitarios a la movilidad motorizada y simultáneamente conformando una espacialidad pública inclusiva, diversa y de calidad.

La Rambla de Montevideo como laboratorio de experimentación: el Caso del Balcón Buceo



Situación actual

En el balcón Buceo, la infraestructura vial de la Rambla tiene una doble curva sucesiva y pronunciada de solo dos sendas por carril, con veredas muy angostas, imposibilitadas de incorporar una bicisenda y constreñida por una semaforización excesiva en un tramo de longitud acotada. Este panorama es causal de múltiples problemas de movilidad, congestionamientos de tránsito muy severos, riesgo para los peatones y dificultades para el disfrute de un balcón natural privilegiado sobre el borde costero.



Caso Balcón Buceo: lineamientos metaproyectuales

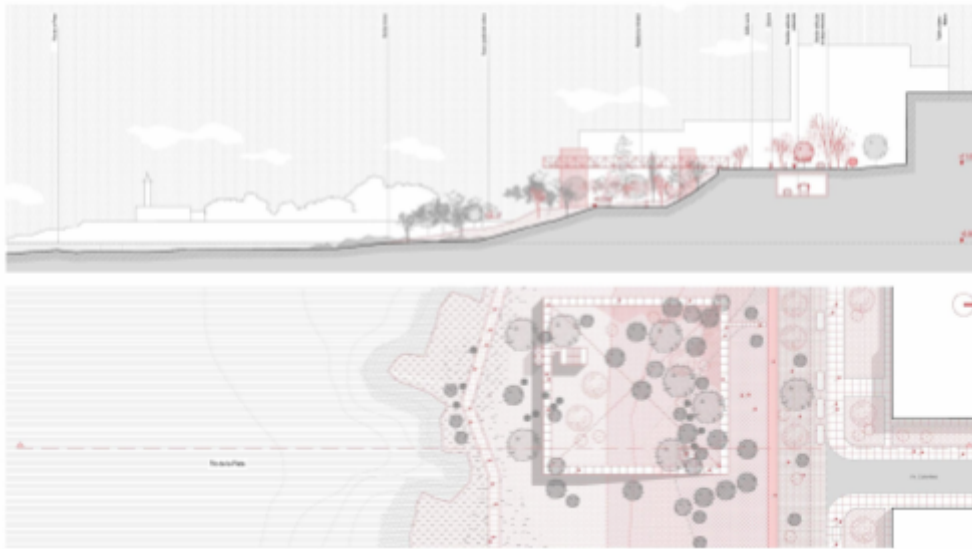
El metaproyecto situado en el balcón Buceo soterra los carriles vehiculares del tramo, genera ciclovías y paseos marítimos, propone un nuevo Parque/Jardín y coloca una pieza infraestructural equipada que vincula estrechamente el borde urbano con la franja costera, creando un balcón urbano de contemplación, descanso y paseo.

Siendo más precisos, los lineamientos operativos de esta intervención se definen por:

- Un cambio en el nivel altimétrico de la circulación vehicular
- Una infraestructura equipada como vínculo ciudad/ paisaje
- Un nuevo parque/jardín verde
- Incorporación de infraestructuras para bicicletas y peatones

Esta configuración metaproyectual debe entenderse como una de muchas representaciones formales que podrían diseñarse siguiendo los lineamientos operativos establecidos, utilizando una expresión gráfica que refuerce especialmente esta condición provisoria, siendo esta una de las “claves indispensables” para la interpretación ajustada, tanto visual como conceptual de la condición metaproyectual del diseño.

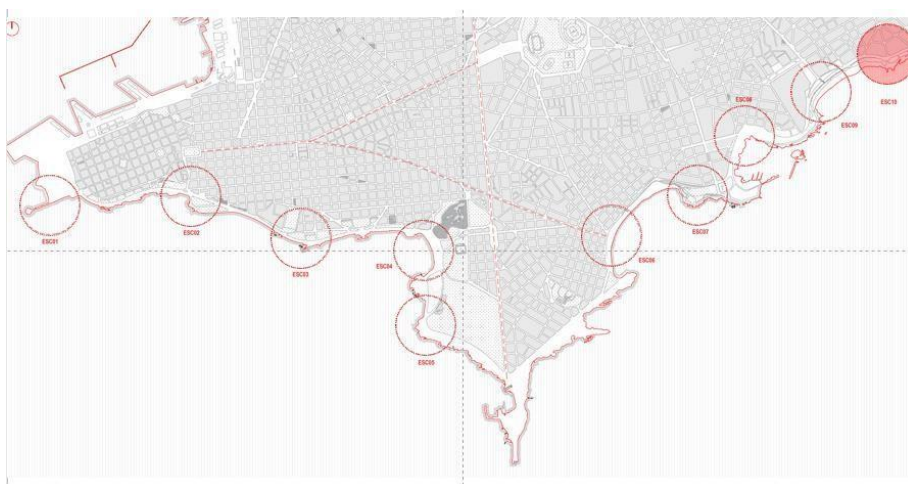
Balcón Buceo



Metaproyecto para el balcón Buceo. Elaboración propia, 2023.

Sistemas multiescalares, sistemas expansivos

Un Mediador puede interpretarse como una intervención aislada, beneficiosa para un entorno específico, pero tiene en su ADN un componente sistémico que al activarse potencia sus posibilidades si se lo considera parte un conjunto que trabaja conectado y en red a escala ciudad. Una serie de actuaciones expandidas y conectadas en la linealidad del trazado costero, aumentaría exponencialmente la eficacia de los Mediadores, convirtiéndose en un “sistema metaproyectual lineal” urbano de gran capacidad transformadora, con un potencial latente para vincularse con otros sistemas de mediación adyacentes que amplíen la formulación a escala zonal o metropolitana.



La Rambla de Montevideo como un sistema metaproyectual continuo. La imagen muestra las áreas de intervención desarrolladas. En rojo pleno se ubica el Balcón Buceo. Elaboración propia, 2023

Este texto propone una evolución transformadora de las condiciones de la Ciudad pública contemporánea como lugar de encuentro, inclusivo, equilibrado y democrático para todos los modos de transporte, que lo convierta “en un ámbito colectivo de formación de ciudadanía” (Torres Corral, 2007). Empecemos.

Bibliografía

Alexander C. (1971). Sistemas que Generan Sistemas. En: La Estructura del Medio Ambiente. Barcelona: Tusquets.

Allen, S. (1997). From Object to Field. Architectural Design vol.67.AD Profile 127 Architecture after Geometry, (pp. 24-31).

Allen S. (1999). Points lines: diagrams and projects for the city. Princeton Architectural Press.

Ascher F. (2004). Los nuevos principios del urbanismo. Alianza editorial.

Cohen, A, Nanzer, C. (2012). Hibridación de infraestructuras urbanas (Atlas de conceptos, tácticas y estrategias para fusionar arquitecturas con dispositivos de servicios urbanos y territoriales). Córdoba (Arg), FAUDI-UNC.

Harvey D. (2007). Espacios del Capital: Hacia una Geografía Crítica. Madrid: Akal

Herce Vallejo M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Reverté

Koolhaas R. et al. (2001). Mutaciones. Barcelona: Actar.

Latour B. Hermant E. (1998). Paris ville invisible. París: La Découverte.

Martin R. (2016). The urban apparatus: mediapolitics and the city. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Rodríguez, F. (2016). Un entendimiento infraestructural del proyecto. Buenos Aires: Editorial Nobuko.

Sassen S. (1999). La Ciudad Global: Nueva York, Londres, Tokio. Buenos Aires: Eudeba

Soja, E. (2008). Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Madrid: Traficantes de Sueños.

Soto M., Álvarez Aránguiz L. (2010). Infra_paisajes. Santiago de Chile: USM.

Thomson I. Bull A. (2001). La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales. Santiago de Chile: CEPAL División de Recursos Naturales e Infraestructura.

Torres Corral A. (2007). La mirada horizontal: el paisaje costero de Montevideo. Montevideo: Ed. de la Banda Oriental.

Urry J. (1999). The 'System' of Automobility. Theory, Culture & Society Nº.21, Londres: SAGE Publications.