

MEDIADORES URBANOS

Lineamientos para la construcción de la Ciudad Pública

Eduardo Daniel Bertiz
Cabrera
Universidad de la República

RESUMEN | Este texto pone en discusión el par movilidad/ciudad en el contexto urbano contemporáneo. Se propone entonces, definir estrategias de mediación y lineamientos de diseño que aporten herramientas para el proyecto. La noción de Mediador Urbano que sostenemos, utiliza estas herramientas instrumentales y operativas para establecer lineamientos de diseño primarios, pero no su formalización final.

Un Mediador Urbano se define entonces, a través de la puesta en práctica de objetivos, argumentos y criterios de actuación por delante de intervenciones urbanas formalmente terminadas.

Mediar, implica establecer nuevas relaciones físicas entre elementos urbanos que coexisten en un entorno dado y sus posibilidades de vinculación física, equilibrando desigualdades en el uso del espacio público. Los modos de movilidad más vulnerables (peatones, bicicletas, livianos eléctricos), se contemplan en primer lugar frente a otros más demandantes como el automóvil particular, con el objetivo de construir una espacialidad pública inclusiva, diversa y de calidad y simultáneamente resolver técnicamente los requerimientos funcionales de movilidad motorizada.

Palabras clave: movilidad, ciudad pública, mediador urbano, lineamientos operativos

ABSTRACT | This text discusses the mobility/city pair in the contemporary urban context. It is then proposed to define mediation strategies and design guidelines that provide tools for the project.

The notion of Urban Mediator that we support uses these instrumental and operational tools to establish primary design guidelines, but not their final formalization.

An Urban Mediator is then defined through the implementation of objectives, arguments and criteria for action ahead of formally completed urban interventions.

Mediating involves establishing new physical relationships between urban elements that coexist in a given environment and their possibilities of physical connection, balancing inequalities in the use of public space. The most vulnerable modes of mobility (pedestrians, bicycles, light electric vehicles) are considered first compared to other more demanding ones such as the private car, with the aim of building an inclusive, diverse and quality public space and simultaneously solving the technical requirements for motorized mobility.

Keywords: mobility, public city, urban mediator, operational guidelines

Infraestructuras, política y conflicto

Las infraestructuras de movilidad motorizada se trazan esencialmente por intereses políticos, económicos y de control del territorio. Constituyen una red estructurante que otorga accesibilidad en sus diferentes escalas y van delineando los sucesivos criterios e intereses de desarrollo económico que ha tenido una sociedad.

El control y la explotación del mismo, utiliza lógicas que se reconfiguran constantemente en el tiempo con grados diversos de antagonismo o complementariedad (Soto Caro; Aranguiz, 2010)

Dichas infraestructuras de movilidad van materializando una tras otra las ideas que una sociedad va teniendo sobre sus deseos de desarrollo, solidificando órdenes y voluntades determinadas de control territorial, como si se tratase de consecutivas “mantas geológicas superpuestas” (Cohen; Nanzer, 2012).

Sucesivas generaciones de dichas infraestructuras estuvieron basadas, desde las primeras etapas importantes de crecimiento de las ciudades, a mediados del siglo XX, bajo un concepto de infraestructuras vectoriales, básicas y expansivas, propias de estructuras urbanas centralizadas predominantes (Rodríguez, 2016).

Las lógicas de la producción y el intercambio, producen presiones sobre las ciudades, promoviendo infraestructuras de movilidad, tejidos urbanos y edificios utilitarios y funcionales de tales cometidos.

Para ese espacio abstracto, indistinto, fluido y continuo, se requieren reglas facilitadoras que reproduzcan en diferentes escalas las necesidades de expansión acorde al crecimiento permanente del consumo.

El espacio urbano capitalista se conceptualiza al servicio de sus fluctuaciones, imponiéndole un sentido de eficacia a las infraestructuras viales. Este escenario bien podría asimilarse a la profetizada licuefacción del espacio urbano (Bauman, 2010).

La necesidad práctica de satisfacer la demanda creciente de estos flujos urbanos llevó en muchos casos a que se transformaran en una imposición violenta y en algunos otros en una ruptura drástica del sustrato histórico de la ciudad, ya sea por la inserción de piezas hiperescaladas o por sus errores de diseño y relacionamiento con la estructura urbana y el espacio público (Fig.2).

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



Infraestructuras en la ciudad policéntrica

El interés por las infraestructuras y su significado viene dado no solamente por su trazado, sino también por las tensiones que integran en las diversas escalas urbanas. La relación entre movilidad y ciudad ha evolucionado en un proceso recíproco de influencia y entrecruzamiento, en donde cada una es continuamente un producto de la otra, generando una relación dialéctica entre ambas, (Miralles Guasch, 2002).

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 flexibles. El espacio urbano contemporáneo responde a nuevos sistemas de relaciones, policéntricos en vez de centralizados (Soja, 2010), organizados según modelos de campo en vez de modelos vectoriales (Allen, 1997).

Es necesario adecuar los criterios para producir infraestructuras de movilidad en el nuevo contexto postmetropolitano y transformar su condición formal/vectorial en favor de una naturaleza performativa, que genere relaciones más saludables en los entornos con los que se vincula, entendiéndolas como un componente urbano que colabore en crear escenarios más ricos, complejos y equilibrados. Esta línea de pensamiento sugiere concebir de forma diferente las infraestructuras de movilidad, determinando cuáles son sus propiedades infraestructurales y cuales otras podrían incorporar para mejorar su performance urbano (Martin, 2016). Estas infraestructuras intensificadas podrían lograr cambios urbanos no solo por cómo se diseñan, sino por lo que pueden hacer. Así, se subraya un cambio de lo semiótico a lo performativo (Allen, 1999), pasando de un modelo objetual a uno relacional.

Fig.2. Autopista Central y Costanera Norte sobre el Río Mapocho, Santiago de Chile, 2006

Estas afirmaciones se hacen con la intención explícita de discutir la forma de producción mecánica de infraestructuras de movilidad vectoriales con una lógica de lleno-vacío propia de la grilla urbana moderna.

La reincidencia en la definición de infraestructuras de movilidad vectoriales con un rol meramente de servicio, prescindiendo de otras aspiraciones o connotaciones urbanas amplificadas, continuará provocando una conflictividad permanente con el sustrato de la ciudad existente y un incremento en las problemáticas de movilidad y congestión vehicular.

En las últimas décadas se han desarrollado herramientas y técnicas arquitectónicas específicas con el objetivo de abordar variables para resolver problemas de movilidad, que generalmente eran ignorados por la disciplina, y asociadas a otras que históricamente eran las encargadas de hacerlo.

Mapeos, prospecciones, diagramas, modelos, son herramientas adquiridas, que en vez de buscar cómo construir objetos autónomos, los conciben como parte de un sistema urbano más amplio (Fig.3)

La aplicación de estas herramientas no significa proporcionarle un significado simbólico a la movilidad, sino redirigirla físicamente de acuerdo al estado líquido y cambiante de la ciudad. Este cambio de paradigma es lo que Allen (1999) llama "Urbanismo Infraestructural", marcando un retorno a las prácticas materiales y recuperando el instrumental necesario para superar el imperativo de la representación y los signos (Allen, 1999).

Fig.3 Weiss / Manfredi, Olympic Sculpture Park, Seattle, 2007



El derecho a la movilidad

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 en la fragmentación urbana hasta alcanzar grados de segregación social

y degradación ambiental inadmisibles. Los análisis y estudios sobre movilidad urbana presentan desde hace muchos años índices negativos que coinciden a la hora de remarcar la problemática más relevante. La utilización indiscriminada del automóvil particular 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), incluso desde disciplinas muy diversas como la Geografía, la Sociología, la Ingeniería o la Ecología.

La congestión vehicular se ha convertido en una de las distorsiones más importantes de la convivencia urbana contemporánea y sus efectos son cada vez más severos.

Se entiende que la movilidad es el resultado de un derecho que tienen todos los ciudadanos, en donde reside una gran parte de sus necesidades y deseos de vinculación social. Estas se satisfacen de formas muy distintas sobre la ciudad, requiriendo infraestructuras de movilidad diferenciadas para cada modalidad de desplazamiento (Fig.1).

Al hablar del derecho a la movilidad y su expresión espacial, se debería tener en cuenta que las formas de desplazamiento son consecuencia de las posibilidades físicas que la ciudad le ofrece a sus habitantes (Herce, 2009).

Fig.1. Escaleras mecánicas y equipamiento urbano en la Comuna 13, Medellín, Colombia, 2011



Mediadores urbanos

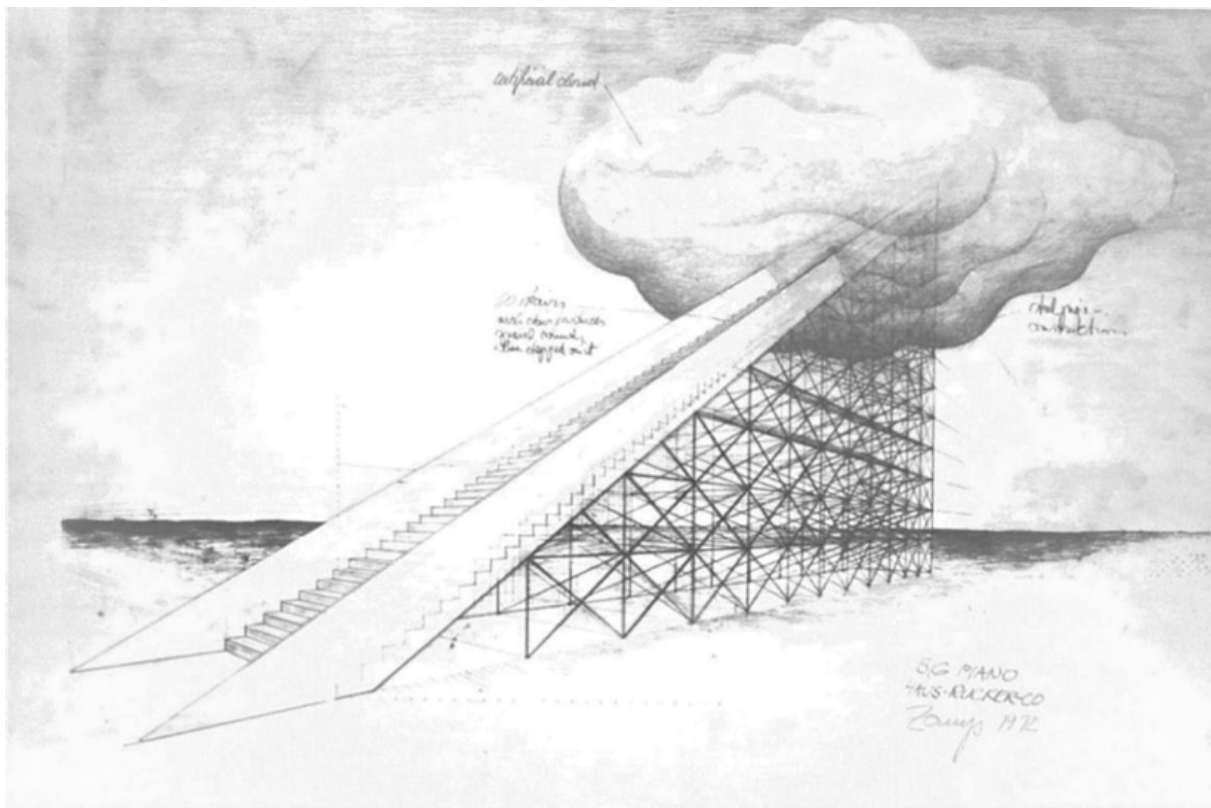
La forma arquitectónica y sus argumentos proyectuales

Experimentando con la idea del juego como medio para involucrar a los usuarios, Haus Rucker Co elaboró intervenciones en que las personas fuesen participantes involucrados, más allá de ser sólo espectadores pasivos como forma de manifestar que los ciudadanos pueden influir en sus propios entornos.

Big Piano (Fig.4) es un proyecto no realizado, diseñado en 1972 para la Documenta 5 en Kassel, como un “instrumento musical urbano” (Zamp Kelp, 1972). En la perspectiva que presentan se indica sobre el dibujo (en inglés):

- Estructura de tubos de acero
- 60 escalones. Esta escalera produce sonidos “cromáticos” cuando te subes
- Nube artificial

Fig.4. “Big piano”, Haus Rucker Co, Documenta 5, Kassel (1972).



Exactamente 30 años después, el estudio Diller Scofidio + Renfo, inaugura el Pabellón The Blur (Fig.5), 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 dos puentes de acceso
- Un “espacio gaseoso” y artificial de remate
- Prácticas lúdicas y experiencias inmersivas

Resumiendo, se proyectaron dos Infraestructuras con bases formales, conceptuales y técnico/constructivas muy similares que finalizaron en diseños com-

pletamente distintos, pero sobre todo responsivos con el entorno para el que fueron concebidos e implantados.



Prácticas de mediación

El espacio público contemporáneo se ha convertido en un territorio en disputa. Resulta impostergable poner en discusión el contexto público urbano contemporáneo, repensando prácticas que colaboren en resolver conflictos. La elaboración de estrategias de mediación es una alternativa para el diseño de la ciudad pública contemporánea, focalizada en resolver algunas de estas disputas. Mediar implica conectar, o sugerir una conexión mediante espacios o elementos intermedios que manifiesten intencionadamente una voluntad de cohesión de determinadas circunstancias urbanas (Rodríguez, 2016), creando “piezas de paisaje” (Fernández, 2023).

Este posicionamiento implica revisar las prácticas disciplinares actuales, estableciendo un conjunto de nuevas relaciones entre elementos urbanos y las necesidades de vinculación física que coexisten en un entorno dado.

Las estrategias de mediación urbana deberían originar sinergias que logren equilibrar las desigualdades del uso del espacio público, contemplando los modos de movilidad más vulnerables (peatones, bicicletas, livianos eléctricos o eléctricos de última milla), frente a otros más demandantes como el automóvil particular, logrando resolver técnicamente los requerimientos funcionales de la movilidad motorizada y construir simultáneamente una espacialidad pública inclusiva, diversa y de calidad.

Metaproyectos: procedimientos situados

La noción de Mediador Urbano que sostenemos propone un giro en prácticas arquitectónico/infraestructural y paisajísticas, relacionando elementos urbanos

Fig.5. Diller Scofidio + Renfro, Pabellón “The Blur”, Yverdon-les-Bains, Suiza, 2002.

o necesidades colectivas diversas que coexisten en un entorno particular a través de estrategias o lineamientos situados.

Con un carácter herramental, establecen lineamientos operativos de diseño primarios, pero no su formalización definitiva, privilegiando argumentos y conceptos gráficos sintéticos por sobre intervenciones formalmente terminadas. Esta metodología implica identificar las problemáticas de un enclave urbano y graficar los lineamientos operativos a implementar, utilizando expresión y técnicas gráficas de carácter neutro, flexibles y sin rigideces de diseño o estilo, coherentes con las problemáticas identificadas.

Estas graficaciones indicativas, deberán conformar una serie de argumentaciones graficadas, que en su conjunto configuren lo que denominaremos Meta-proyectos.

Según 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, 2002).

La Rambla de Montevideo como laboratorio de experimentación

La Rambla de Montevideo, un estructurador primario de movilidad urbana y a su vez el espacio público por excelencia de la ciudad, presenta diferentes situaciones problemáticas en su trayecto en cuanto a congestión, contaminación ambiental y sonora, falta de equipamientos y potenciales paisajísticos desaprovechados. Una infraestructura vial que fue construyéndose en el tiempo como una plataforma continua de movimientos, eventos, espacios públicos, actividades y usos, conformando un frente costero diverso, pero a la vez mixturas indivisas de paisaje, movilidad y ciudad en sus distintos tramos (Fig.6).

Caso Punta Gomensoro



Fig.6. Punta Gomensoro, Rambla de Montevideo, Uruguay, 2023

En este tramo, 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 o molestias para el disfrute de un balcón natural privilegiado sobre el borde costero. Cabe destacar del entorno, la presencia de una franja verde previa a la playa que alberga una serie de servicios, viviendas informales y equipamientos gastronómicos y deportivos que se ubican de forma más o menos espontánea, con falta de planificación general, los cuales conviven con instalaciones de bombeo. Estas se vinculan con la salida del entubado arroyo Malvín al Río de la Plata, resuelta a cielo abierto, agregando una barrera extra entre ciudad y río (Fig.7).

Fig.7 Situación actual de Punta Gomsoro en corte y planta. Elaboración propia, 2023

Situación actual:



Lineamientos metaproyectuales

Como alternativa metaproyectual, los lineamientos básicos propuestos soteran los carriles vehiculares del tramo, generan ciclovías y paseos marítimos, proponen un nuevo Parque/Jardín y se coloca una pieza infraestructural equipada que vincula estrechamente el borde urbano con la franja costera, creando un balcón urbano de contemplación, descanso y paseo.

Estos lineamientos metaproyectuales deben entenderse como herramientas para la formalización, flexibles en la definición formal del diseño final. La expresión gráfica del metaproyecto debe reforzar especialmente su naturaleza operativa y herramental, siendo esta una de las claves indispensables para la interpretación ajustada, tanto visual como conceptual de la condición inestable de los lineamientos de diseño (Fig.8).

Metaproyecto

Los lineamientos operativos de esta intervención se definen entonces 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

Fig.8 Metaproyecto Punta Gomenoso. Elaboración propia, 2023.



Caso Playa Buceo



Fig.9. Playa Buceo, Rambla de Montevideo, Uruguay, 2023

Playa Buceo (Fig.9) comparte situaciones-problema similares a Punta Gomenoso, con la particularidad de que en su acera norte no existe un borde urbano construido, sino que se encuentra el Parque Ing. Octavio Hansen, una ladera verde con una pendiente muy pronunciada, generando un límite entre Rambla y Ciudad (Fig.10).

El único vínculo físico existente, está formalizado por la estupenda escalera diseñada por el Arq. Ruben Dufau, que, por la época de su realización, no fue

pensada de manera inclusiva.

Situación actual:

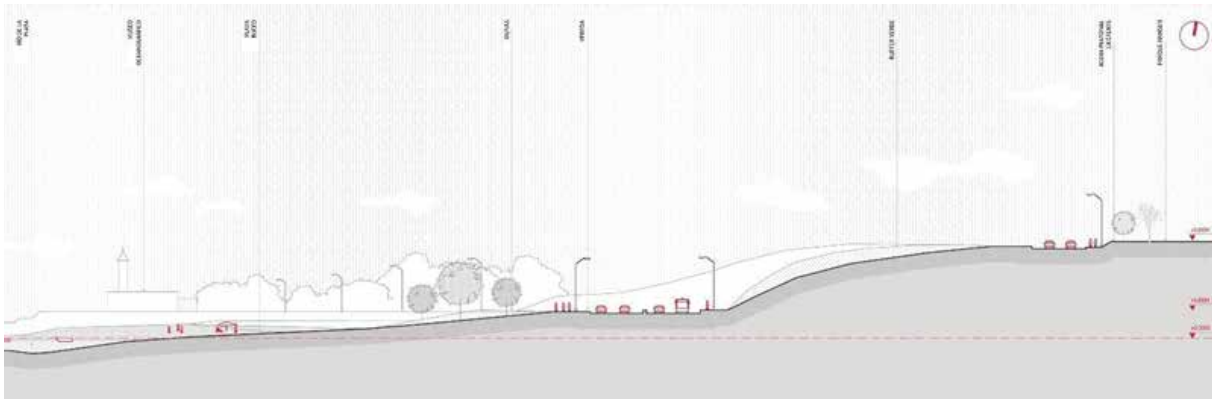


Fig.10 Situación actual de Playa Buceo en corte. Elaboración propia, 2023

Lineamientos metaproyectuales

Como alternativa metaproyectual, los lineamientos básicos propuestos superponen un manto verde equipado de pendiente suave y accesible, cubriendo la circulación vehicular (que este caso mantiene el nivel altimétrico actual), transformándolo en un parque urbano que vincule Naturaleza y Ciudad (Fig.11)

Metaproyecto

Los lineamientos operativos de esta intervención se definen entonces por:

- Circulación vehicular en su nivel altimétrico actual
- Un manto verde superpuesto de pendiente suave y accesible
- Equipamientos de ocio, descanso y contemplación
- Incorporación de infraestructuras para bicicletas y peatones



Fig.11 Metaproyecto Playa Buceo en corte. Elaboración propia, 2023

El metaproyecto como sistema

Entendidos de forma sistémica (Fig.12), ambos metaproyectos lograrían aliviar de forma sustancial los problemas de congestión y aumentar la fluidez del tráfico motorizado, por su naturaleza, pero también por la eliminación de 5 semáforos en este corto tramo, construyendo simultáneamente un nuevo parque público de escala ciudad.



Fig.12 Sistema metaproyectual. Elaboración propia, 2023

Estas actuaciones, inmersas en las lógicas de la movilidad, puntuales o interconectadas en la linealidad del trazado costero montevideano, pueden entenderse como expresa Torres (2007), “en un ámbito colectivo de formación de ciudadanía” (Torres Corral, 2007)

La necesidad in crescendo de incorporar, no solamente avances tecnológicos, sino también aprendizajes de otras disciplinas que amplíen, enriquezcan y desdibujen positivamente los límites difusos de nuestra disciplina, son un requerimiento de mucho potencial cuando pensamos la ciudad como una serie de sistemas interconectados y no en una colección de objetos ubicados en una red urbana diseñada por parámetros de lleno-vacío.

Luego de superado el confinamiento pandémico, una experiencia que nos ha hecho más conscientes de las carencias de nuestras formas de vida urbana que, por restricciones obligatorias, reconsideró el valor del espacio público como lugar esencial de ocio, cultura y libertad (Hernández Pezzi, 2023).

Se valora el conjunto más que los fenómenos singulares, “de horizontalidad más que de verticalidad, de flujos y cambios, de anticipación provocada por lo existente y no por implantar un artificio” (Beigel, 1996:32), Esta reflexión sustenta la necesidad de absorber lo imprevisto, estableciendo vínculos flexibles que determinen maneras distintas de convivir en la ciudad pública.

Rebatir ideas preconcebidas con críticas y propuestas eficientes y sencillas, pero removedoras, experimentando en proyectos que renueven, transformen y finalmente, se tornen en dispositivos de mediación e intercambio social y cultural (Hernández Pezzi, 2023).

Bibliografía

ALEXANDER, C. (1971). Sistemas que generan sistemas. En 3 aspectos de matemática y diseño. Barcelona: Tusquets.

ALLEN, S. (1997). From object to field. *Architectural Design*, 67. En *AD Profile 127: Architecture after Geometry* (pp. 24-31).

ALLEN, S. (1999). *Points + lines: Diagrams and projects for the city*. Princeton Architectural Press.

BAUMAN, Z. (2010). *Modernidad líquida*. C. de México: Fondo de Cultura Económica.

BEIGEL, F. (1996). La construcción de la exterioridad. En P. Christou, *a+t* No. 8, 32.

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.

FERNÁNDEZ, R. (2023). Habitar infraestructuras. *Revista Thema*, No. 6, 16-17. (Montevideo)

HERCE VALLEJO, M. (2009). Sobre la movilidad en la ciudad: Propuestas para recuperar un derecho ciudadano. Barcelona: Reverté.

HERNÁNDEZ PEZZI, M. (2023). Convocatoria *Revista de Arquitectura*, N° 45. ¿Otra ciudad es posible? <https://dearquitectura.uchile.cl/index.php/RA/announcement/view/290> (Consulta: 14/02/2024).

KOOLHAAS, R., et al. (2001). *Mutaciones*. Barcelona: Actar.

KURI, R. (2002). *Metaproyecto* (apuntes de Cátedra). En *Revista 88x96* No. 8 (2021). Argentina: Publicación del Colegio de Arquitectura de la Pampa.

MARTIN, R. (2016). *The urban apparatus: Mediapolitics and the city*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

MIRALLES-GUASCH, C. (2002). *Ciudad y transporte: El binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.

RODRÍGUEZ, F. (2016). *Un entendimiento infraestructural del proyecto*. Buenos Aires: 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 CARO, 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.

XVI Seminario Internacional de Investigación en Urbanismo / Cristina Araujo Lima...
[et al.] ; Contribuciones de Josefina Dámaris Gutiérrez ; Compilación de Mónica S.
Martínez. - 1a ed compendiada. - Córdoba : Editorial de la Facultad de Arquitectura,
Urbanismo y Diseño de la Universidad Nacional de Córdoba ; Cataluña : Universitat
Politecnica de Catalunya, 2024.
Libro digital, PDF

Archivo Digital: descarga y online
ISBN 978-987-8486-61-1

1. Urbanismo. I. Araujo Lima, Cristina II. Gutiérrez, Josefina Dámaris, colab. III. Martínez, Mónica S., comp.

CDD 711.007