



2  
**AFFRESCO PORTUARIO, Renzo Piano en génova**

**Esta intervención predice una relación virtuosa entre la ciudad y el puerto, tratando de conciliar la necesidad de mejorar la calidad de vida con la necesidad de expansión de las actividades económicas y portuarias. La Génova actual es una ciudad que ha sido incapaz de desarrollar escenarios amables para la ciudadanía a partir del crecimiento y el desarrollo cuantioso de su industria, en este sentido, es de vital importancia reconocer nuevas estrategias que tiendan a desvanecer o aminorar las barreras físicas instaladas y pensar cuidadosamente el futuro de las ciudades.**

#### **Puerto Pesquero**

■ Génova se encuentra en la costa oeste de Italia, en la región de Liguria y su fundación probablemente fuera llevada a cabo por etruscos y griegos en una de las colinas de la Sarzana. Después de la caída del Imperio Romano, seguida por la invasión de los Lombardos, subsistió como puerto pesquero y centro agrario con muy poco comercio. Aproximadamente en el año 1100, una asociación voluntaria (compagna) de todos los ciudadanos, creó la República independiente de Génova que formó parte del Imperio francés hasta 1815. A partir de entonces fue su importancia fue decayendo.



Mapa Histórico de Genova.

El A'ffresco es una Intervención de tipo urbana / Metropolitana realizada a nivel proyectual en Génova situándose en el waterfront de esa ciudad. La conmemoración de los 500 años del descubrimiento de América (de la llegada de Colón a América) fue tal vez el motivo o el momento de volver a repensar la ciudad en relación a su historia y su proyección a futuro...

Presentado en el marco de la bienal de arquitectura en Venecia de 2006 Renzo Piano, bajo el nombre de L'Affresco, realizó una propuesta para todo el borde marítimo de la ciudad de Génova.

Se trata de un proyecto de planificación urbana sobre el área de borde entre la ciudad y el puerto.

Potencialmente este plan maestro es significativo para que el mismo pueda ser una solución definitiva para las operaciones necesarias en la zona marítima de la ciudad y así logre un mayor crecimiento y una mayor proyección internacional de la ciudad como ámbito de ocio y recreación a partir de esta nueva relación con el mar.

El contenido del proyecto contiene miradas y perspectivas hacia el futuro para los próximos 20 años y trata de combinar elementos para mejorar el sistema portuario a partir del campo del turismo y la náutica de recreo.

La idea se centra en la mejora de la calidad urbana y el medio ambiente preexistente. Dar coherencia a una serie de proyectos que ya existen en el área, involucrando actores públicos, introduciendo nuevos elementos

destinados a mejorar la vida y los desplazamientos en zonas urbanas, aumentando el potencial recreativo y turístico y estableciendo una significativa mejora de los recursos de la ciudad. Esta relación es principalmente de estos ámbitos con el mar y por consiguiente la eliminación de los factores de riesgo ambientales. Proyectivamente el puerto de Genova, como así también otros puertos alrededor del mundo, se encuentran planificando una escalada de ampliaciones debido al efecto de crecimiento en las distintas economías a nivel mundial. Lo que significaría una ampliación de los recursos físicos y económicos teniendo un impacto directo sobre las ciudades y su medioambiente, recualificando drásticamente este ámbito entre ciudad e infraestructura.

*Imagen simbólica del puerto de Génova de Renzo Piano*

■ Posiblemente el éxito del Puerto Antiguo de Génova, sea la combinación de los múltiples usos que soporta, lúdicos, comerciales, restauración, enseñanza universitaria, administración pública, oficinas de entidades privadas relevantes, hotelero e incluso residencial en apartamentos vinculados a los amarres de barcos deportivos, cuya imagen es continua en esta parte del puerto.



I=A

I=A

La propuesta el "A'ffresco" viene a establecer una nueva mirada, un nuevo equilibrio en la ciudad. Es demostrativo de todo esto poder ver los contrastes que se generan entre la ciudad dominada por la infraestructura solo como un ámbito ingenieril y las nuevas intervenciones del A'ffresco.

La propuesta repropone el rol que juega la ciudad en las actividades y relaciones sociales. Una intervención de escala mayor, de tipo Metropolitana, afectando a todo la ciudad y sus alrededores, como marco de observación e investigación para llegar a tomar decisiones de tipo proyectual urbano/arquitectónicas de múltiples escalas. Ir de lo general a lo particular proyectualmente hablando.

Es interesante como este tipo de intervenciones pueden transformar no solo los aspectos espaciales, ambientales de una ciudad sino de lo que puede significar como desarrollo estratégico en la planificación equilibrada entre soporte natural, intervención artificial y actividad concreta, pudiendo de esta forma proyectar potencialmente una visión estratégica del futuro de la ciudad.

I=A El proyecto tiene como objetivo volver a la idea de costa, de borde público en la ciudad de Génova. Una parte fundamental de esta estrategia es la transferencia del aeropuerto de Génova desde su sitio actual a una isla artificial, la recuperación de la superficie actual del aeropuerto para el uso del puerto.

#### Génova en Fractura

■ Era de suma importancia para la ciudad de Génova para curar las fracturas que separan la ciudad desde su puerto. La relación natural entre las dos zonas adyacentes había, con el tiempo, generaron una progresiva barrera física, creando una brecha aparentemente insalvable entre la ciudad y el mar: desde la espesa barrera de aduanas y almacenes que había sido construido en la década de 1800 a las torres de alta tensión antiestéticas que sostienen la cinta de cemento de la autopista construida en 1965, que sigue siendo una monstruosidad sin resolver que se cierne sobre el animado paseo marítimo de Génova hoy.



Nuevos Ambitos Publicos de Genova.

De esta manera el puerto existente, ya configurada de forma lineal, podría extenderse hacia el oeste, duplicando su tamaño, al mismo tiempo, dando a la ciudad un nuevo y más eficiente aeropuerto.

A partir de esto se liberaría una gran cantidad de áreas costeras, se posibilitaría la creación de un cinturón de largo, verde que se extiende desde el este hacia el lado oeste de la ciudad.

El proyecto también incluye cambios en la infraestructura de la ciudad en los niveles urbanos, metropolitanos, e inter-regionales, incluyendo una conexión con el futuro sistema ferroviario de alta velocidad de Europa y una reorganización muy necesaria de la infraestructura vial de la ciudad.

Otras acciones del A'ffresco reúne además la transformación del antiguo muelle; El llenado parcial de los muelles en el puerto de Sampierdarena; La reubicación del puerto petrolero de Multedo en la cabeza del aeropuerto; La ampliación del puerto comercial de Voltri,

La construcción de dos nuevos muelles para las "autopistas del mar"; La creación de un puerto pesquero llamado "ciudadela de los peces"; Un paseo urbano en la parte oriental de la ciudad de Punta Vagno al viejo puerto; Funciones urbanas, Actividades deportivas y recreativas; Tres nuevos parques urbanos con doce mil árboles, entre otros.

Un soterramiento parcial de carreteras subterráneo para las celebraciones de Colón fue un importante primer paso en el restablecimiento de una explanada amplia frente al mar en la Piazza Caricamento, un bullicioso centro donde convergen turistas y locales, se abre al antiguo puerto y los muelles.

I=A

El puerto de Génova es un importante puerto italiano en el Mediterráneo y es el puerto más activo de Italia por el tonelaje de carga. Desde su inicio la Ciudad de Génova ha sido concebida como una Ciudad Puerto, que convive con el borde marítimo el cual le da su gran fisonomía a la ciudad y a las actividades típicas que hacen a su identidad. Con una historia de más de 2200 años Génova ha pasado por distintos estados e imperios los cuales han configurado parte de su impronta dentro de su territorio. Fue conjuntamente con Venecia, Parte de la supremacía en términos Navales en la región italiana siendo además una de las bases potenciales del Mediterráneo. Tras un largo periodo de decadencia, Génova recuperó su relevancia portuaria gracias a la construcción de túneles ferroviarios alpinos y el auge de la industrialización, manifestado por la presencia de astilleros navales, las industrias petroquímicas y el desarrollo metalúrgico. Génova consta de una delgada franja costera en el mar de Liguria junto a unas colinas y montañas de gran altura. En el siglo XIX, con la revolución industrial, el puerto de Génova fue rodeado por fábricas y construcciones industriales.

Un gran proyecto de exposición que se convirtió en un plan de renovación urbana. Las celebraciones de 1992 con motivo de la conmemoración de los 500 años de la llegada de Cristóbal Colón a América, se presentó a sí misma como una gran oportunidad para volver a conectar los lazos rotos entre el centro histórico de Génova y de su antiguo puerto, el Puerto Antiguo. El proyecto de regeneración constaba de renovar varios edificios históricos del puerto. Estos incluyen el Bigo y el acuario, que pronto se convierten en destinos populares señal que traen los visitantes a esta parte de la ciudad.

I=A



Paisaje de Genova antigua.

#### **Génova Industrial**

■ La República de Génova fue parte del Imperio francés hasta 1815, cuando los delegados del Congreso de Viena sancionaron su incorporación al Piemonte. Tras un largo periodo de decadencia, Génova recuperó su relevancia portuaria gracias a la construcción de túneles ferroviarios alpinos y el auge de la industrialización, manifestado por la presencia de astilleros navales, las industrias petroquímicas y el desarrollo metalúrgico.



Infraestructuras contemporaneas en Genova

I=A

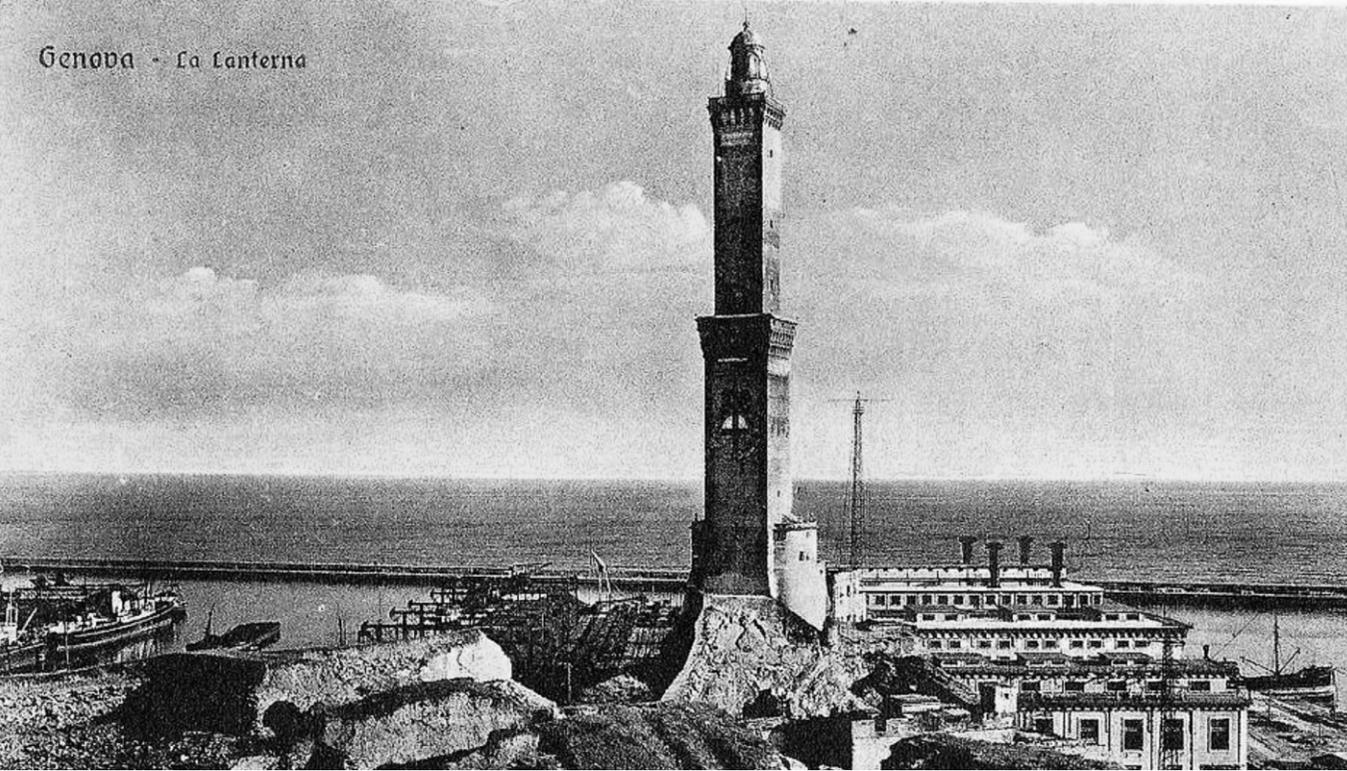


Imagen del faro de Genova, antes.



Imagen del faro de Genova, hoy.

### *Herencias Contemporaneas*

■ Los distintos espacios destinados a la industria, a las infraestructuras, a los movimientos, lugares de guardado, grandes almacenes, depósitos, playas de maniobras, terminales de contenedores, vías de ferrocarril, líneas de comunicación, tendidos eléctricos, infraestructura aeronaval, infraestructura portuaria, vías de alta velocidad, autopistas, etc. Las áreas más beneficiadas de la ciudad de Genova se encuentran en los alrededores, donde la infraestructura no tiene el impacto que genera en el área central. A lo largo del tiempo ciertos movimientos, decisiones históricas, visiones de la ciudad e imposiciones culturales de la temprana globalización, han ido determinando los destinos de las actuales ciudades.

Las condiciones topográficas y geomorfológicas del territorio del área de Génova, estableció algunas decisiones de base para la generación de caminos posibles. La construcción de vías de comunicación y tránsito que fueran posibles de utilizar y fácil de reconocer se dispusieron y planificaron sobre la base de un territorio con la menor cantidad de obstáculos para su ejecución y funcionamiento a futuro. Las infraestructuras que abastecen al puerto y a los servicios del mismo se encuentran en el área mas plana de la ciudad, en el área mas cercana con el mar. La ciudad de Génova como hemos dicho anteriormente es una ciudad “lineal” que se apoya y vive sobre el margen del mar. Los distintos momentos históricos y su condición de borde fluvial, definieron, en su esencia, una ciudad puerto donde su actividad mas importante esta directamente relacionada con toda la producción portuaria.

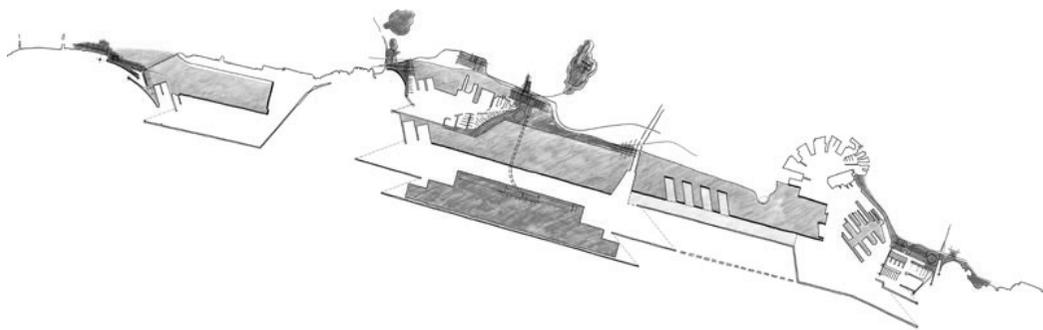
La potencialidad encontrada en esta área, acerca de la viabilidad de asignar tierras ganadas al mar, en algunos casos, por la funcionalidad o la praticidad en relación a la instalación de distintas empresas de servicios públicos como también privados, se configuraron como grandes motores de la industria y el capital de empleo en la idea de “progreso y civilización”, particularmente como idea continua del avance de las ciudades postindustriales del siglo XXI.

Una ciudad que ha sido incapaz de desarrollar escenarios amables para la ciudadanía a partir del crecimiento y el desarrollo cuantioso de su industria y de su espacio infraestructural, en este sentido, es de vital importancia reconocer nuevas estrategias que tiendan a desvanecer o aminorar las barreras físicas instaladas y pensar cuidadosamente el futuro de las ciudades.

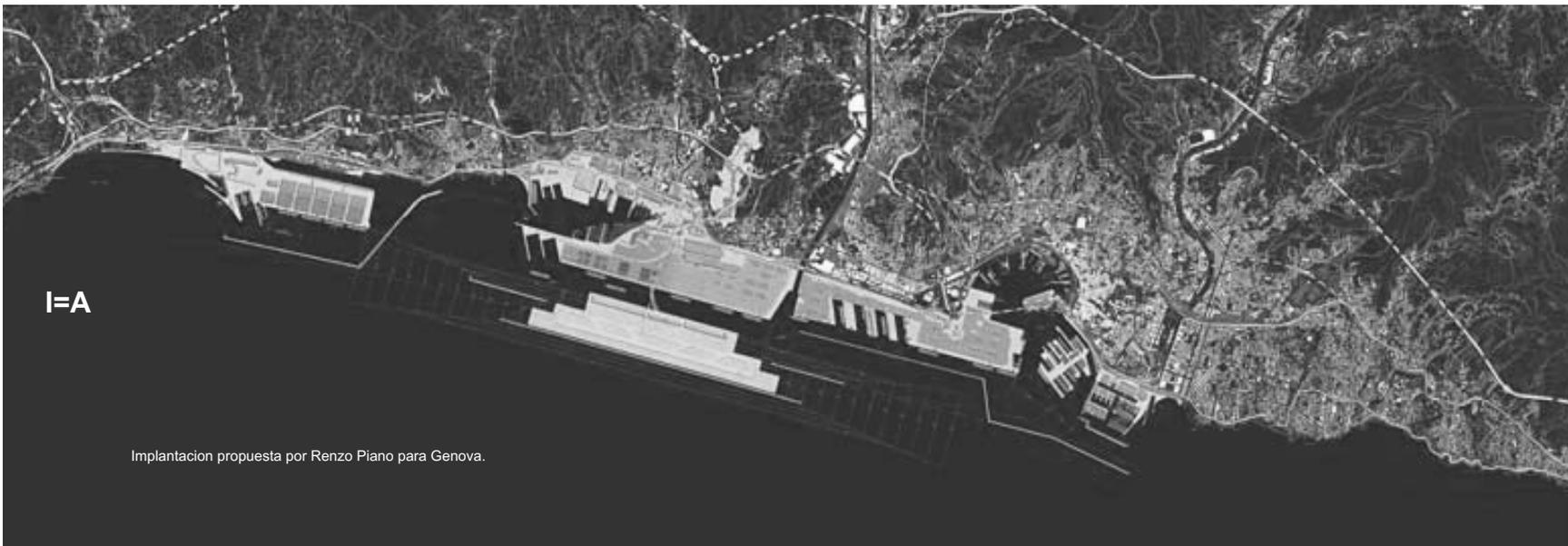
I=A



Imagen aerea del waterfront de Genova.



Implantacion con propuesta por Renzo Piano para Genova.



Implantacion propuesta por Renzo Piano para Genova.

El proyecto de Renzo Piano, el A'ffresco, que se configura como una propuesta de renovación urbana en la ciudad de Génova, re-establece un valor en la ciudad y en las sociedades contemporáneas, es el valor del espacio público como recurso y capital de las nuevas formas de vida propios de la sociedad actual.

La ciudad debe volver a construir un soporte, una base a partir del espacio público, poder relacionarse más amablemente con la ciudad desde este recurso, en el caso de Génova, debe poder encontrar una nueva relación con su costa, con el mar.

En el espacio público de calidad se encuentran dadas las posibilidades de expresión de todo el marco social. En el pulsa el espíritu de la gente. Renzo Piano establece un nuevo paradigma en esta ciudad, volver a centrarse en la relación mar – ciudad/ciudad – mar, pero a partir, ya no de espacios de servicios únicamente, con fines mercantiles, sino servirse de una gran base de espacio público, como nombrábamos anteriormente, donde se pueda volver a re-establecer una relación ancestral entre personas y medio ambiente natural.

|

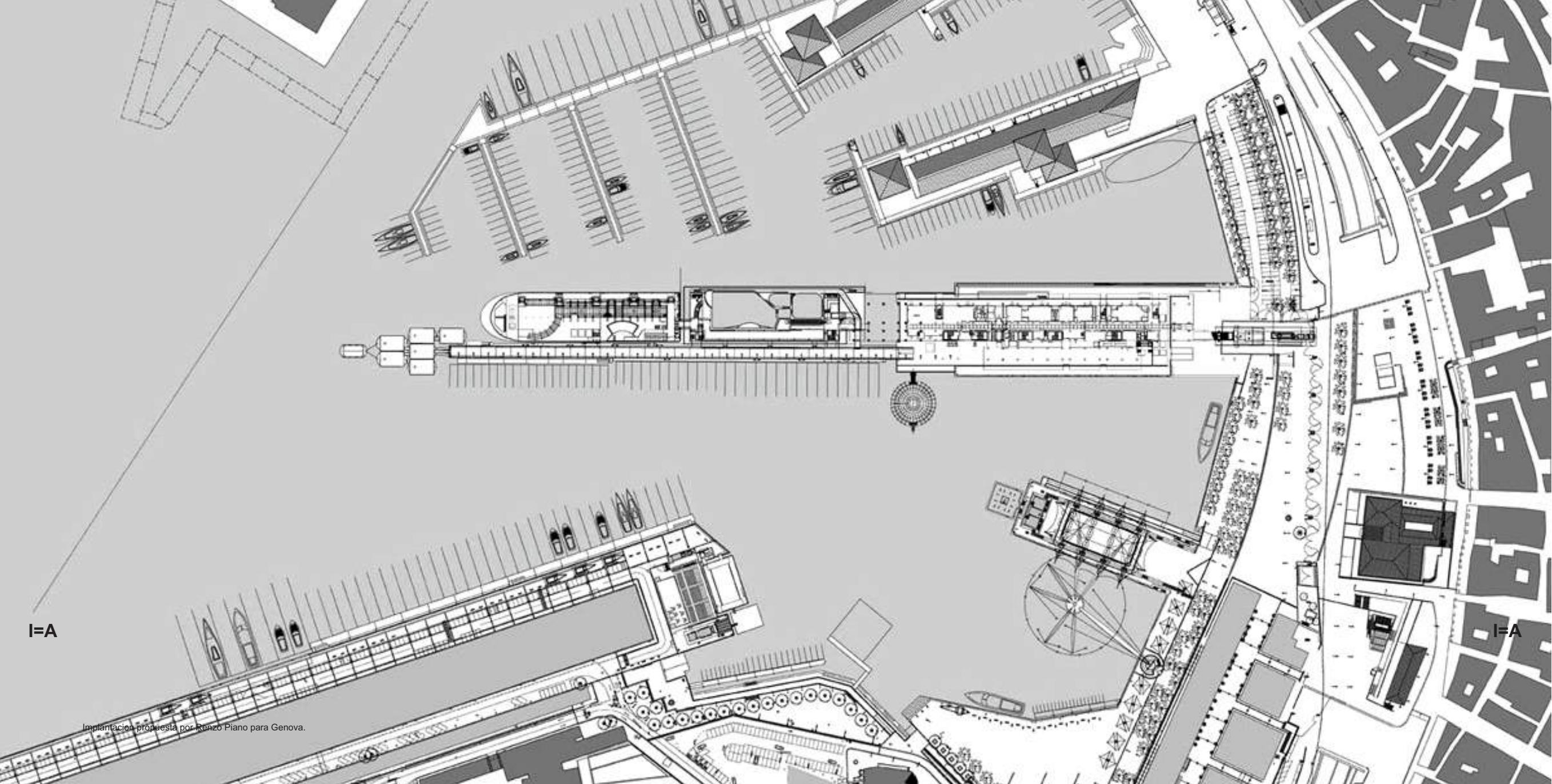
I=A



I=A

I=A

Implantacion propuesta por Renzo Piano para Genova.



I=A

I=A

Implantación propuesta por Renzo Piano para Genova.

■ la reconstrucción de un ambiente tropical, su interior 150 especies vegetales y varias animales, entre las cuales puede observarse café, cacao, acacia de jirafa, iguanas, papagayos, entre otros exóticos. Lo que busca es concienciar en el tema de la biodiversidad, la comprensión de la fragilidad forestal del trópico y los riesgos del ambiente; por encontrarse expuestos al excesivo aprovechamiento de los recursos naturales, por parte del hombre.



El amplio plan vio a los viejos edificios y espacios portuarios como algo parecido a una gran fábrica desmantelada, una orilla-paisaje con un gran potencial ambiental y simbólica. El objetivo inmediato del proyecto fue la creación de las instalaciones para la exposición conmemorativa de Columbus, pero también incluye un plan de renovación urbana a más largo plazo, la intención de devolver el área a los ciudadanos de Génova para que puedan disfrutar.

Con esto en mente, los planificadores identificaron varios edificios existentes que podrían someterse a diversos grados de actualización: éstos fueron de la restauración de bajo perfil de los edificios históricos, para el rediseño y la reutilización de algunos de los gran escala y las zonas interesantes pero menos prestigiosos, pensando en la forma en la gente se movió a través del sitio y las relaciones visuales entre sus diversas partes.

Un compromiso digno se acordó que se entrelazan el viejo y el nuevo, los recuerdos y la innovación, en consonancia con el crecimiento de la ciudad. La zona resultó ser muy flexible y adiciones posteriores y los cambios fueron recibidos: los espacios renovados y reconvertidas del antiguo almacén de algodón, el Milo y el Almacén de Aduanas eran parte integrante de la conversión de esta área en un gran espacio de recreación y exhibición junto con el nuevas estructuras - el Bigo y el acuario.

A pesar de que estos últimos eran construcciones muy contemporáneas, no obstante encajan con la atmósfera de la configuración del puerto.

Lo que interesa a esta tesis proyectual, es como, además de una propuesta superadora respecto al fin del proyecto, surge una nueva concepción del estudio de la ciudad y de las infraestructuras, ubicando este fenómeno de estudio y practica, ya no en la justificación pura y exclusiva de desarrollar un medio para un fin, como lo es el traslado o la comunicación de personas y medios a través de estos espacios infraestructurales, sino que puedan volver a observarse y analizarse en su “contexto”, mediato e inmediato, pudiendo encontrar una nueva forma de concepción como intervención, mas sensible, donde exista la posibilidad de interpretar estos espacios con una nueva mirada.

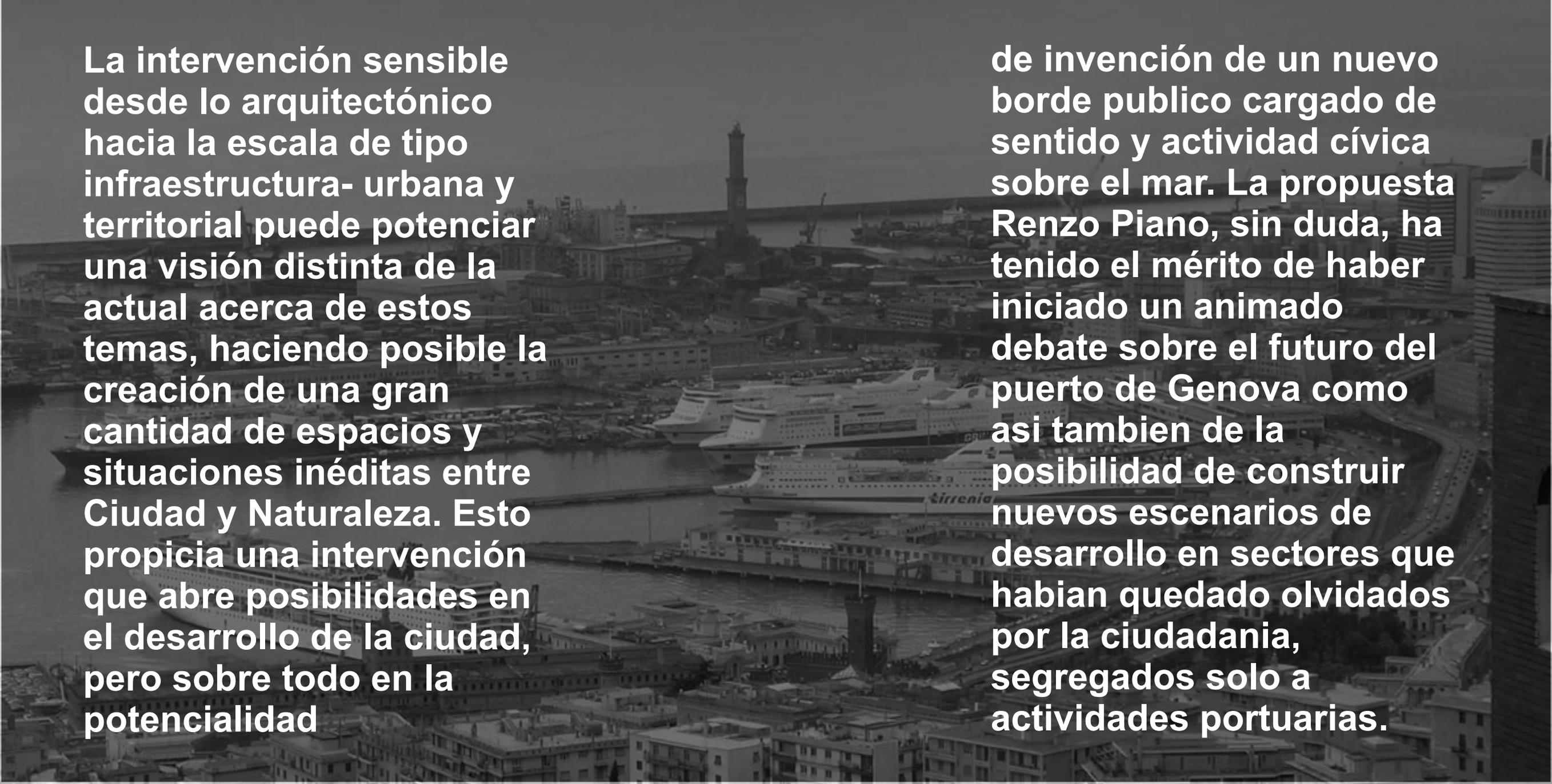
Esto nos aventura nuevas posibilidades en el campo de las infraestructuras y de la ciudad, desde aquí se puede construir intelectualmente la idea de que estos espacios “barreras”, intrínsecamente, también, ofrecen una potencialidad de desarrollo para la generación de una transformación, no solo de lo específico que ofrece la infraestructura, sino y mas aun de lo que acontece a su alrededor.

#### *Genova Publica*

■ Un compromiso digno se acordó en el entrelazamiento de lo viejo y lo nuevo, los recuerdos y la innovación, en consonancia con el crecimiento de la ciudad. La zona resultó ser muy flexible a cambios y adiciones posteriores transformandose en espacios renovados y reconvertidos de antiguos almacenes como el almacén de algodón, el Milo y el Almacén de Aduanas los cuales fueron parte integrante de la conversión de esta área en un gran espacio de recreación y exhibición conjuntamente con nuevas estructuras.



Embarcadero Moderno en Genova. Waterfront.



La intervención sensible desde lo arquitectónico hacia la escala de tipo infraestructura- urbana y territorial puede potenciar una visión distinta de la actual acerca de estos temas, haciendo posible la creación de una gran cantidad de espacios y situaciones inéditas entre Ciudad y Naturaleza. Esto propicia una intervención que abre posibilidades en el desarrollo de la ciudad, pero sobre todo en la potencialidad

de invención de un nuevo borde público cargado de sentido y actividad cívica sobre el mar. La propuesta Renzo Piano, sin duda, ha tenido el mérito de haber iniciado un animado debate sobre el futuro del puerto de Genova como así también de la posibilidad de construir nuevos escenarios de desarrollo en sectores que habían quedado olvidados por la ciudadanía, segregados solo a actividades portuarias.



La propuesta presenta una perspectiva estratégica orientada a la mejora de los recursos existentes. Esta intervención predice una relación virtuosa entre la ciudad y el puerto, tratando de conciliar la necesidad de mejorar la calidad de vida urbana con la necesidad de expansión de las actividades económicas y la actividad portuaria. En este sentido Génova es una ciudad que ha sido incapaz de desarrollar

escenarios amables para la ciudadanía a partir del crecimiento y el desarrollo cuantioso de su industria y de su espacio infraestructural. Es de vital importancia reconocer nuevas estrategias que tiendan a desvanecer o aminorar las barreras físicas instaladas y pensar cuidadosamente el futuro de las ciudades. La contribución de estas nuevas ideas ha abierto un sinfín de oportunidades para la reflexión sobre

estos temas  
configurandose en  
necesarias herramientas  
del pensamiento y diseño  
estrategico y conceptual de  
la arquitectura y urbanismo  
contemporáneo.





3

*Herencias Ferroviarias, El High Line de N.Y.*

**El cambio de polaridad en el sentido de uso y de significado es la clave que inspira este proyecto, la suma de valor agregado en el espacio público a través de diseño y materiales de alta calidad han cambiado radicalmente y potenciado la posibilidad de que unas vías de tren puedan convertirse en un lugar para la recreación, el ocio y el recorrido del flaneur dentro de la ciudad.**

#### *Ciudad por Debajo y por Encima*

■ Conservando la estructura metálica del soporte y los ralles, se diseña una plataforma verde donde se abren caminos entablados, zonas de descanso, restauración, exposición y pequeños comercios por encima de la ciudad preexistente estableciendo una trama de niveles públicos de uso y relación.



El High Line es el reciclado de un espacio elevado del ferrocarril en un parque urbano que ha estimulado el desarrollo de las áreas que se encuentran colindantes a lo largo de un área de la ciudad de Nueva York, es un parque lineal construido en una sección de la elevada ex New York Central Railroad espolón llamado Línea de West Side, que corre a lo largo del lado oeste más bajo de Manhattan, la misma se ha rediseñado y plantado como una novedosa antena vía verde dentro de la ciudad.

El High Line es una propuesta de tipo urbano/arquitectónica que hace hincapié y eco en los ámbitos del diseño ya que cada m<sup>2</sup> del parque ha sido diseñado con gran sensibilidad y precisión.

La intervención propone revertir y transformar una línea elevada del ferrocarril en un parque peatonal de conexión entre distintas partes de la ciudad.

El reciclaje de una infraestructura en desuso del ferrocarril en un parque Lineal público da la pauta de las potencialidades de estos espacios como posibles ámbitos públicos.

Las atracciones del parque incluyen las plantaciones naturalizadas que se inspiran en paisajes espontáneos que han crecido en las vías en desuso y los nuevos puntos de vista, a menudo inesperados de la ciudad.

El High Line cuenta con atracciones culturales que se dan en todo su recorrido, así como su arquitectura integrada a partir de su trayecto. Las pasarelas de hormigón unifican el rastro, que se hincha y se contrae, balanceándose de lado a lado, dividiéndose en los dientes de concreto que se unen a la superficie dura con la plantación incrustado dentro de las líneas férreas en en relación directa con la grava mantillo.

Debido a esta intervención pública este parque ha cambiado radicalmente las zonas urbanas colindantes a este, resignificando el valor de lo público como estrategia de intervención urbana. Es un claro referente de intervención sobre áreas vacías o infraestructuras obsoletas, cambiando radicalmente el paisaje urbano y el clima social del lugar.

Esta propuesta ha generado que el crimen haya bajado en el parque en esta área de la ciudad, lo que genera un primer indicio de que este tipo de intervenciones en la ciudad generan mayor civilidad y reducen ampliamente el origen del delito.

I=A

#### *Diseño y Espacio Público*

■ La impronta del diseño para la generación de ambitos publicos de calidad, aseguran o dan la pauta o insignia de reconocimiento por parte de la sociedad para este tipo de ambitos, marcandole un futuro prospero.



I=A



Tramo del High Line.

El High Line Park, es hoy un parque en altura, a 9 metros sobre el nivel del suelo, que discurre por el centro de Manhattan a lo largo de 2,33 kilómetros, concretamente desde Gansevoort Street hasta la calle 34. Una vía verde caracterizada por la lentitud y la paz que serpentea a través del paisaje industrial de la ciudad, en contraste con la velocidad del Hudson River Park. Una vía verde desde la que poder observar algunos de los enclaves más representativos de la ciudad sin tener que interrumpir tu paseo a causa de vehículos o semáforos.

Pero la importancia del High Line Park no solo reside en el resultado sino en el proceso. Un proceso de recuperación para los ciudadanos del espacio dejado por la High Line, que tras 50 años de uso como línea de ferrocarril para el transporte de mercancías había quedado en desuso desde que en 1980 circulara el último tren.

un proyecto de “Rehabilitación” urbana, que no solo “Reutiliza” un espacio en desuso sino que hace un planteamiento basado en “Reducir” la contaminación y el uso de recursos y que, además, “Recicla” los elementos constructivos existentes restaurándolos y volviéndolos a utilizar.

Un exitoso proceso de participación ciudadana intensa para evitar la demolición de la High Line que partió de la creación en 1999 de la asociación de amigos de la High Line y que culminó en 2003 con la convocatoria de un concurso de ideas en el que se plantearon 720 propuestas de 36 países diferentes.

I=A

#### *Lo público reciclado*

■ En el proyecto, el material vegetal, es un material activo que permite la recuperación del “ecosistema Highline”, albergando nuevas especies, conservando el hábitat de las que actualmente habitan el lugar y generando una mayor biodiversidad.

I=A

La propuesta consigue reutilizar un espacio abandonado, introducir el verde en el centro de la ciudad y reducir la contaminación lumínica, pero sobre todo un proyecto que crea espacio público, mejora la calidad de vida y fomenta la participación ciudadana.

Hasta hace no mucho el Highline era una ruina industrial olvidada en el west side de Manhattan. Durante más de dos décadas estuvo en grave riesgo de ser demolida debido a presiones inmobiliarias y al régimen de propiedad de la ciudad de Nueva York, (la estructura y la plataforma tienen un solo propietario) pero los terrenos sobre los que se sitúa pertenecen a diferentes propietarios, por lo que en realidad la propiedad del Highline es sólo aire o “derecho de aire” un modelo de propiedad muy común en Nueva York.

El HighLine ha conseguido revitalizar una de las zonas más degradadas de la ciudad de Nueva York, convirtiéndose en un lugar de encuentro para los ciudadanos.

Con la gran variedad de actividades culturales, como cursos ha permitido el florecimiento de una vida social muy rica.

Otro de los aspectos positivos del HighLine es que ha permitido la reducción de la delincuencia en la zona ya que al tratarse de una zona que se encuentra frecuentemente transitada por personas induce a que se produzcan sobretodo menos robos y situaciones violentas o acoso.

Lo que repercute en la percepción de los residentes que consideran a día de hoy esta zona como una de las mejores para vivir en la ciudad.

#### **Lo público reciclado**

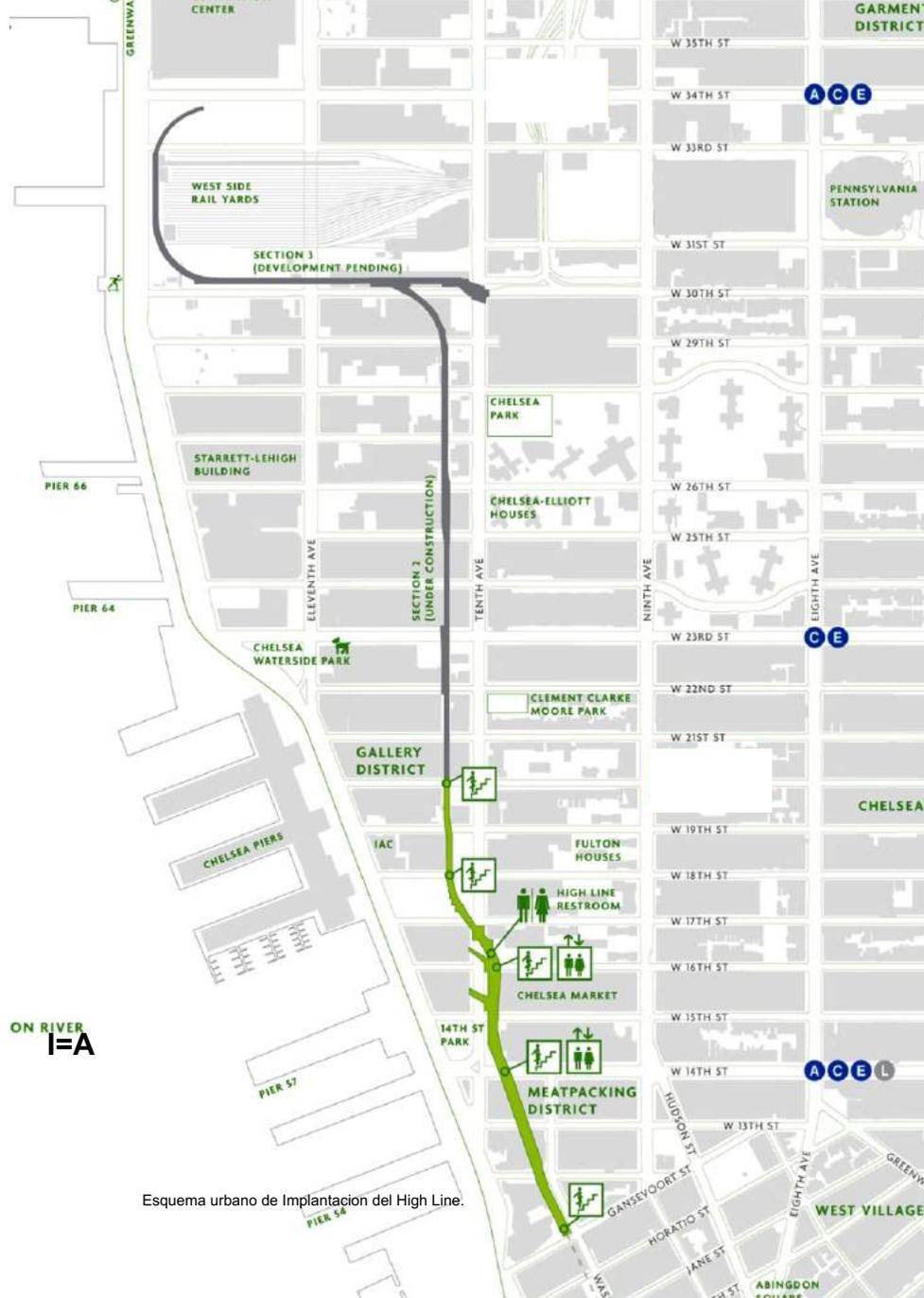
■ Uno de los aspectos más importantes por destacar es que la transformación del Highline no ha quedado únicamente en manos de las autoridades gubernamentales, sino en una alianza estratégica entre una organización no lucrativa y la oficina de planeación urbana de la ciudad de Nueva York. Esta fórmula permite obtener el balance deseado entre los intereses políticos y los sociales; entre lo público y lo privado.



I=A

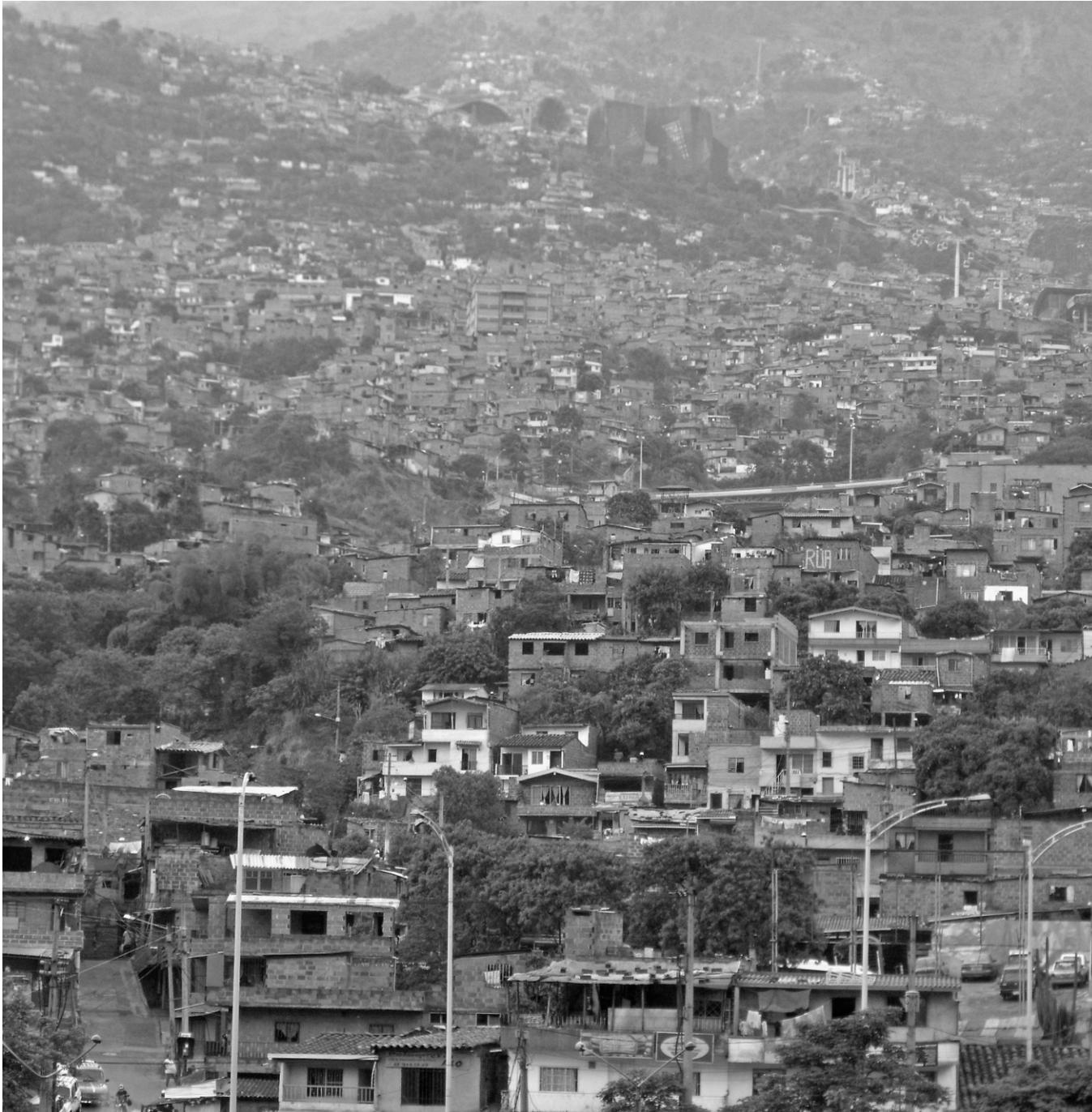
I=A

fuentes de investigación:  
[ecoesmas.com](http://ecoesmas.com)  
[wearethecityheroes.wordpress.com](http://wearethecityheroes.wordpress.com)



ON RIVER  
I=A

I=A



5

*Medellin Bogota y la Reinencion del Espacio Publico*

**Creo que la planificación urbana debe adelantarse al fenómeno de crecimiento informal y en este sentido reitero la importancia absoluta de la voluntad política; e insisto, no debe ser un asunto cuantitativo o de números, sino más bien de lo cualitativo.**

**Por lo pronto, creo que revertir esta condición de informalidad es imposible, pero si se puede mejorar con intervenciones que busquen mejorar las condiciones de vida de estas comunidades con el fin de que la vida allí no se convierta en detonantes sociales de una crisis irreversible.**

Orlando Garcia  
G Ateliers Architects

America del Sur también ha sido el escenario de distintas intervenciones de tipo Urbano / Arquitectónicas. Como en otras ciudades de Latinoamérica, las clases sociales dividen el territorio. Al norte, los más ricos, al sur, los más pobres. Las ciudades impresionan por los contrastes.

En Colombia son particulares los casos de Bogotá y Medellín como intervenciones posibles de observar. De alguna forma la intervención y la apuesta de nuevos programas de calidad en áreas pobres germinaron en una mejor calidad de vida.

Hoy Bogotá es radicalmente Moderna y es la que decidió fundir todas estas ciudades en una, y lo hizo a través del “Transporte Público”, con el Transmilenio, un sistema de colectivos articulados con carriles exclusivos; con la red de alamedas y de ciclo-rutas que reemplazan la ciudad que daba prioridad al auto por la ciudad del ciclista y del peatón.

Conjuntamente con esto se creó una red de colegios y bibliotecas públicas inyectando nuevos elementos al tejido existente potenciando una transformación.

En el caso de Medellín en un primer impulso las clases acomodadas quisieron refugiarse en los suburbios, pero la guerrilla rural los convenció de que la única solución era recuperar la ciudad. A principios de los años 90, en pleno auge de la violencia urbana, arengaban a los arquitectos desde el estado a

#### *Movimientos Publicos*

■ Las distintas intervenciones sobre los espacios de infraestructura de conectividad trajeron aparejados toda una serie de programas que movilizaron el repensar situaciones de intercambio tanto físico como social.

Estas intervenciones se dieron bajo el marco de un plan de Transformación de tipo físico y social apuntando a elevar los estándares en materia de ámbitos, servicios y espacios públicos.



cambiar la realidad, se les pedía que salieran de sus castillos de cristal y se comprometieran con el poder político.

El cambio sustancial en la ciudad vino primero de la mano del “Metro”, que unió el sur rico con el norte pobre. Y luego siguió con el “Metrocable”, teleférico que conecto el Metro con lo más alto de la ladera nororiental, uno de los lugares donde el terrorismo y el narcotráfico tenían sus luchas más cruentas.

Medellín contiene una geografía particular donde confluyen miles de riachos y quebradas que generaron una ciudad “fragmentada” que resulto un escenario propicio para el narcotráfico

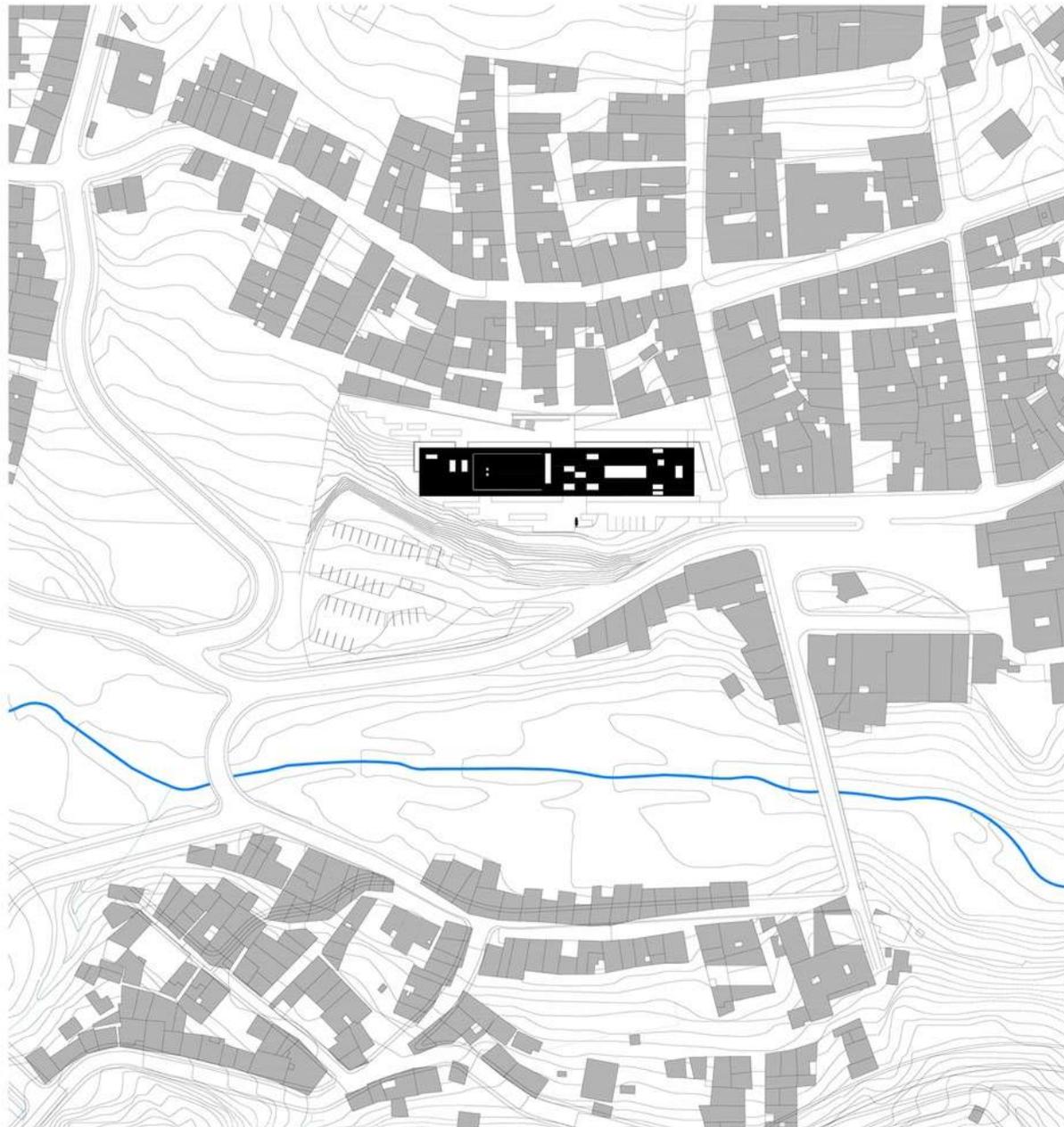
A su vez otra gran línea estratégica a nivel urbano para saldar parte de esta costura social en Colombia tanto en Medellín como en Bogotá, fue la iniciativa de los Parques Bibliotecas los cuales se encuentran esparcidos por todo el territorio mas “blando” o débil de la sociedad tratando de gestionar y generar un nuevo paradigma de espacio publico y actividad con los mas altos estandares culturales.

I=A



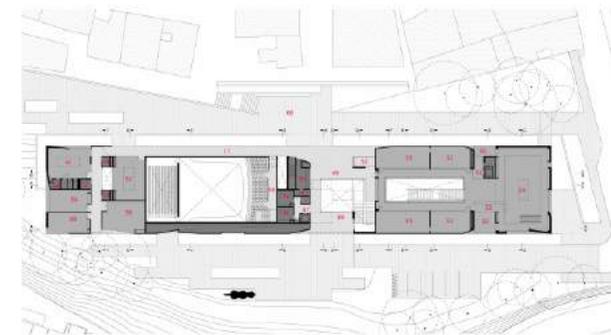
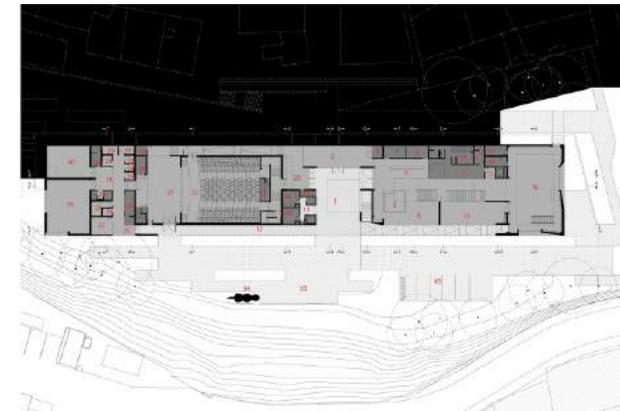
I=A

Parque Biblioteca Fernando Botero.  
Orlando Garcia - G Ateliers



Parque Biblioteca Fernando Botero.  
Orlando García - G Ateliers

Implantación Urbana S/E  
Plantas - Cortes - Referencias



Segundo Nivel

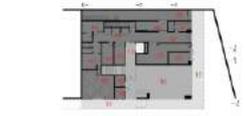
Primer Nivel



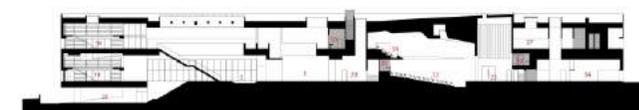
Mezzanine de Carreteras



Mezzanine sobre Sala de Lectura Infantil



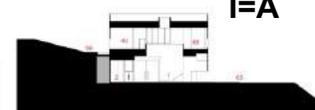
Semi-sótano



Sección A-A



Sección C-C



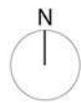
Sección D-D

- |                              |                                   |   |
|------------------------------|-----------------------------------|---|
| 1. Hall Principal            | 23. Cocina                        | 45. Subestación telefónica              |
| 2. Sala de Exhibiciones      | 24. Dirección Escenario           | 46. Cuarto de Baños                     |
| 3. Depósito                  | 25. Recepción Guardia de Música   | 47. Pasillo Seguro                      |
| 4. Recepción Principal       | 26. Sala de Exposición            | 48. Pasillo de Mantenimiento            |
| 5. Sala de Perifoneo         | 27. Sala de Profesores            | 49. Área de Mesas                       |
| 6. Sala de Computación       | 28. Cuarto de Instrumentos        | 50. Café                                |
| 7. Centro de Cobrado         | 29. Cantina/Almuerzo de Enseñanza | 51. Biblioteca                          |
| 8. Sala de Recreación        | 30. Sala de Clase                 | 52. Sala de Computación                 |
| 9. Oficina Administrativa    | 31. Sala de Trabajo Grupal        | 53. Recepción Sala de Adultos           |
| 10. Área de Desayuno         | 32. Camerata                      | 54. Sala de Lectura de Adultos          |
| 11. Procesos Técnicos        | 33. Biblioteca de Mezzaninas      | 55. Sala Infantil                       |
| 12. Cuartos Técnicos         | 34. Cuarto de Control             | 56. Pasillo Seguro                      |
| 13. Hall de Accesos          | 35. Sala Virtual Interactiva      | 57. Biblioteca de Danza                 |
| 14. Baños                    | 36. Planta de Emergencia          | 58. Salón Comunitario                   |
| 15. Sala de Computación      | 37. Subestación Eléctrica         | 59. Biblioteca de Artes Plásticas 1     |
| 16. Sala de Lectura Infantil | 38. Cuarto de Aire Acondicionado  | 60. Biblioteca de Artes Plásticas 2     |
| 17. Pasillo Exterior         | 39. Biblioteca                    | 61. Jardines                            |
| 18. Biblioteca Pública       | 40. Cuarto de Maquillaje          | 62. Corredor                            |
| 19. Terraza Realce           | 41. Cuarto de Empleados           | 63. Plaza Pública w/ Mirador            |
| 20. Foyer                    | 42. Depósito General              | 64. Escultura "El Cere" Fernando Botero |
| 21. Cámara de Proyecciones   | 43. Balcón                        | 65. Estacionamiento                     |
| 22. Teatro                   | 44. Biblioteca                    | 66. Box Aéreo/ Plaza de Acceso          |



Mezzanine sobre Sala de Lectura de Adultos

I=A



I=A

## El Metro cable de Medellín

Medellín fue la primera ciudad en el mundo en implementar un sistema de teleférico como medio de transporte público de tiempo completo, además de emplearlo con proyección social. El metrocable es complementario al metro de Medellín, y atiende las necesidades de transporte de algunos de los sectores menos favorecidos de la ciudad como las comunas nororiental y el centro occidental. Este sistema ha servido para integrar a algunas comunas o áreas de difícil acceso con el Metro de Medellín. El Metrocable es un sistema de cable aéreo para transporte masivo de la ciudad de Medellín, Colombia, integrado al sistema de metro de la ciudad.

El Metrocable se ejecutó con recursos propios de la Alcaldía de Medellín bajo la premisa de aportar al desarrollo social de los habitantes de una de las zonas más deprimidas de la ciudad.

Estas obras y sus inversiones tienen un importante carácter social y de beneficio común, ya que están dirigidas al mejoramiento de las condiciones de calidad de vida de la población de menores ingresos, usuaria de los sistemas de transporte público

I=A

Se viene realizando distintas acciones e intervenciones a nivel urbano en relación al Transporte en toda Latinoamérica, este caso ejemplar de Medellín se demuestra que las aéreas menos favorecidas se ven beneficiados muy positivamente por este tipo de intervenciones.

### *Medellin desde el aire*

■ El Metrocable se implemento como sistema de transporte publico de cable carril. El mismo atiende las necesidades de transporte de uno de los sectores menos favorecidos de la ciudad, la comuna noroccidental. Es el único teleférico integrado con la red de transporte urbano en el mundo, dadas las condiciones topográficas de esa zona de Medellín, una de las más escarpadas de la geografía de la ciudad.

El Metrocable ha servido para integrar al Metro a algunas comunas que habitualmente se encontraban marginadas y de difícil acceso. Ha sido un experimento de gran éxito en Medellín, pues ha vuelto a ligar a la vida urbana a grandes sectores de las clases populares.



El transporte público además de generar una integración con las distintas áreas de la ciudad y un dinamismo más acelerado, posibilita la construcción de espacios públicos de calidad en ambientes que no han sido considerados o integrados por la ciudad para estas condiciones. Todo esto favorece una gran cantidad de espacios atentos al encuentro ciudadano y a la cohesión del tejido social.

### Loa Parques Biblioteca

La Red de Bibliotecas esparcidas por todo el territorio de la ciudad de forma estratégica y el éxito alcanzado por la biblioteca pública piloto de Medellín para América Latina, inaugurada en la década del cincuenta, fue el punto de partida para que en los años setenta se ampliaran los servicios bibliotecarios de la ciudad y se formaran la red de Bibliotecas del municipio de Medellín. En vista de todo ello, los centros en cuestión cuentan con una superficie de entre 3.000 y 4.000m<sup>2</sup> y se emplazan en terrenos de generosas dimensiones que propician el uso activo de los espacios exteriores. La denominación “Parque Biblioteca” da cuenta de esta ambivalencia programática. En este proceso, la elección de los sitios de emplazamiento no ha sido un dato menor: como pauta obligada, todos ellos debían garantizar la buena accesibilidad a través de los sistemas de Transporte Público con el fin de lograr erigirse en focos de interés para las zonas cercanas – inmediatas y mediatas, fortaleciendo la centralidad barrial o zonal. A su vez, debían constituir “pulmones” de recuperación ambiental y completar los equipamientos educativos y deportivos existentes, lo cierto es que cada uno de estos sitios se ha convertido en referente urbano de Medellín

I=A

Los casos de Medellín y Bogotá en Colombia son ejemplificadores de que la arquitectura y el urbanismo pueden abonar y sumar en la construcción de un tejido social más sustentable. En una integración más solvente entre las distintas realidades que existen dentro de una trama social. Dignificando al ser humano por encima de los intereses personales, reposicionando al bien común como elemento de cohesión, respeto y ciudadanía.

En principio la red de infraestructuras establecidas en todo el territorio de las ciudades ha potenciado una integración concreta entre la totalidad de las personas independientemente de su clase social haciendo posible el intercambio en la base de un equilibrio que no identifica a priori diferencias. Sumado a esto debemos pensar en todas las plazas, espacios de encuentro, asientos, señales que se han incorporado al sistema de Transporte público y de alguna forma se han transformado en nuevos espacios públicos de alta calidad en áreas de gran vulnerabilidad. Sin duda todo esto contribuye a una integración más amable y contemplativa en la idea de la generación de un equilibrio social.

Es llamativo como también la Arquitectura se puede transformar en evidencia del cambio social, interpretando en cada espacio, en cada actividad, la idea de esperanza, de cambio, de renovación, en pos de una sociedad más solidaria, más equilibrada, más justa.

I=A



Biblioteca Parque España.  
Giancarlo Mazzanti

#### Medellin de Lecturas

■ El borde en montaña de la ciudad se compone de una intrincada red de sendero producto del desplazamiento en una topografía y de residuos de espacio verde como consecuencia de la imposibilidad de construir en ella, esta red funciona como pequeños lugares de encuentro. Se busca potenciar los lugares de encuentro y amarrar la red de espacios públicos propuestos a manera de un gran "muelle" urbano que sirve como balcón hacia la ciudad



I=A

El objetivo primero de estos emprendimientos excede el específico de la biblioteca tradicional para inscribirse en una propuesta de renovación urbana compleja y ambiciosa que intenta, a la vez, generar centros comunitarios para el desarrollo cultural y social en los barrios menos favorecidos de la ciudad y propiciar una red de espacios públicos para la recreación y el ocio.





5

*RIO de Janeiro y sus FAVELAS*

**“Tenemos que ser mas radicales con la construccion de la vivienda en la ciudad, el estado debe promover ciudad mixta, la ciudad de la mixisidad social, donde los sectores de bajos recursos convivan con los de grandes recursos, el pobre, el rico y la clase media, todos en el mismo espacio publico, la rua, la plaza, el parque, los lugares donde se pueda congregiar la gente y encontrar las diferencias, porque si no, si sedeja todo en manos de la actividad privada, van a ser los condominios privados, los country club privados y todos estos edificios barricados que digamos matan a la ciudad.”**

**Jorge Mario Jauregui  
Atelier Metropolitano**

## **El programa Favela – Barrio**

En Rio de Janeiro la ciudad ha crecido de formas bien establecidas, la ciudad formal con todas sus riquezas y servicios y de forma paralela a esta las favelas. La favela es un modo de creación de la ciudad por parte de amplios sectores de las clases populares cuyos bajos ingresos no le permiten acceder a los barrios y a las viviendas formales. La extrema desigualdad social y la debilidad de las políticas públicas de construcción de viviendas y de urbanización básica han hecho de la favela una respuesta efectiva de los sectores más pobres, pues con sus limitados recursos y ahorros pudieron ir construyendo poco a poco sus viviendas y formando verdaderas “ciudades hechas a mano”.

A pesar de las irregularidades de su proceso de producción, de la falta de una planificación previa que decidiera su organización de la precariedad de sus servicios urbanísticos de la provisoriedad de sus construcciones, estos asentamientos en Río ofrecían en buena parte lo que se necesita para vivir con una cierta “confortabilidad”. Excelente ubicación sobre los morros altos y centrales de la ciudad, facilidades de transporte por la proximidad a las estaciones de tren y de autobuses, proximidad a la oferta de empleo, comercio y a las áreas de ocio de los barrios burgueses del “llano o gente del asfalto” como denominación de la gente de las favelas a quienes viven en la ciudad formal.

El hecho de la formación de las favelas por auto-construcción dejó a un gran contingente de personas viviendo durante décadas en situación de irregularidad

### **Barrios escarpados**

■ Como principio de acuerdo y solución a estas problemáticas. El programa Favela-Barrio fue una iniciativa municipal para construir toda la infraestructura y los equipamientos de los servicios públicos necesarios para transformar las favelas en barrios formales de la ciudad. Sobre esta base se formuló una estrategia de intervención físico-urbanística, con la idea de que la utilización del espacio favoreciera la integración social.



frecuentemente sin títulos de propiedad, sin posibilidad de dotarse de las infraestructuras básicas (saneamiento, agua, luz, gas, etc.) ni las vías de acceso para atender a la colectividad, ni escuelas, guarderías y dispensarios sanitarios.

Ese mismo colectivo organizadamente fue poco a poco presionando al estado para que se involucrara en la solución de tales problemas y en el suministro de estos servicios mínimos.

El objetivo del programa se centraba en algunos aspectos conceptuales tales como el mantenimiento de las viviendas existentes, la cumplimentación o configuración de una estructura urbana principal (saneamiento y accesibilidad, introducción de valores urbanísticos propios de la ciudad formal, como calles, plazas, infraestructuras de servicios públicos y sociales, la participación de la comunidad en las diversas etapas del proyecto y solución de los problemas de riesgo físico- ambiental, definiendo en su caso, el realojo de las personas en el terreno.

Favela la Rocinha - Rio de Janeiro  
Espacio atestado de construcciones  
sin espacio público

I=A

#### *Construcción Abarrotada*

■ Imagen de la Construcción de la favela la Rochina en Rio de Janeiro, donde se alcanza a ver el abarrotamiento del espacio construido, una especulación del espacio privado, una especulación del territorio ganado.

I=A



Por otro lado y más adelante en el tiempo se instalaron en Brasil las P.A.C. (Programa de Aceleramiento del crecimiento) los cuales fueron una herramienta estratégica para pensar el territorio de Brasil a una escala mucho más abarcativa. Dos ejemplos de este programa son el teleférico del Complejo de Alemáo y las líneas de infraestructura en el El Complejo de Manghinos, estos ejemplos han sido realizados por el arquitecto Jorge Jáuregui quien es un referente ineludible a la hora de nombrar estas intervenciones.

Según Jáuregui democratizar la accesibilidad para los habitantes más excluidos de los beneficios de urbanidad genera inclusión social.

#### El complejo Alemáo

El complejo Alemáo es un teleférico de conexión entre distintos puntos, viene para desarrollar un ámbito de civilización y ciudad dentro del espacio abarrotado de las favelas. Introduciendo espacio público de orientación y de relación entre las personas.

Un complejo de 80.000 personas que convive con problemas en conectividad interna dado a que está construido todo, sin espacios libres.

A este teleférico se le suma un centro cívico, una escuela secundaria, una guardería, un puesto de salud y núcleos habitacionales.

Además de las instalaciones de ONG de sociabilización de jóvenes a través de la danza y de la música orientado a mujeres ya que es el sector social más desatendido dentro de estos conjuntos sociales.

#### Lo físico y Lo social

■ .En definitiva se trata de la "articulación" como tema fundamental, la articulación se da a través de: LO FÍSICO: urbanístico – arquitectural – infraestructural, LO SOCIAL: cultural, económico, existencial



#### El Complejo de Manguinos

El Complejo de Manguinos comprende un área de 1.400 hectáreas de territorio con un núcleo de diez comunidades informales (favelas) con una población de 28.000 habitantes (400 hectáreas).

Se encuentra en uno de los accesos a la ciudad de Río de Janeiro desde el lado norte en la intersección de una autopista, avenidas principales, un río y una línea de ferrocarril. La línea de ferrocarril funciona como una barrera que divide la zona en fragmentos inconexos.

El patrón de uso del suelo del complejo combina las instituciones industriales, educativas y de investigación (el campus de la Universidad Federal y el Instituto Reseach Fiocruz) áreas comerciales y una parte de la zona del puerto de la ciudad, todo mezclado con la ocupación residencial informal. Dados los altos niveles de violencia y criminalidad resultante del tráfico de drogas, pandillas disputas territoriales combinados con la acción de la policía, la zona es conocida localmente como la Franja de Gaza y una de sus principales arterias (Leopoldo Bulhões avenida) como la Avenida de la Muerte. Estos hechos, lejos de ser anecdóticos, dan cuenta de la magnitud de los problemas sociales, que son más graves que los problemas físico-territoriales.

El proyecto consiste en un nuevo diseño del paisaje de calidad ambiental, definida por la conjugación de espacios, actividades, edificios y vegetación. Este espacio público lineal se pensó como un conector de los sectores informales residenciales, actualmente dividida por la línea de ferrocarril, que se propuso elevada.



El elemento principal de la propuesta es la propia vía pública, la constitución de una pared de la calle urbana (fachada) a lo largo de la avenida y un nuevo intercambiador multimodal de transporte (tren, autobús, taxis, moto-taxis, furgonetas, bicicletas) abierto las 24 horas.

Esta combinación de elementos interrelacionados permitido un espacio público integrado, eliminando las barreras existentes y transformar el sector más problemático en la zona en uno de los mayores virtudes: de espacio divisor a espacio conector.

“es la propuesta para el área de **Manghinos** , transformando el obstáculo que hoy es una línea de tren de 2km de extensión que separa los dos lados de las comunidades de 11 favelas que tienen cada una unos 50.000 habitantes. A lo largo de ese tramo de 2 km existe una avenida que se da paralelamente llamada Foja do Gaza un lugar muy peligroso debido a que no hay nada en todo ese trayecto recorrido y se dan continuamente situaciones de inseguridad para las personas.

Una de las dificultades del lugar era que tenían en trinchera el tren o metro y con el proyecto lo que era un obstáculo se transformo en integración cuando levantamos esa infraestructura, al levantarlo se crea una rambla abajo, el tren por arriba, la rambla de caminantes por debajo se transforma en conector, va a juntar lo que antes dividía. Ese cambio real y simbólico de ese espacio que ahora va a ser público, **un parque metropolitano lineal**, que toma como referencia al parque de Burle Marx de Flamengo aquí en Rio de Janeiro.



Estructura aporticada  
Complejo Manghinos

#### Infraestructuras en el aire

■ A lo largo de este eje lineal de este parque se dan distintos puntos de generación de trabajo y renta, una serie de prestadores de servicio distribuidos a lo largo de ese eje lineal que conecta el centro cívico con la estación del metro. Yendo desde lo micro, desde el objeto aislado y pequeño a pedazos de ciudad, hay una función social para los arquitectos latinoamericanos que tenemos que asumir, que es como podemos hacer la articulación entre ciudad, urbanidad y espacio público.



I=A

I=A

La cuestión principal a pensar en cada país es el de la acción infinitamente diversificada de las políticas públicas dentro de los estamentos de cada gobierno federal, provincial y municipal. Autarquías que tienen decisión sobre políticas públicas referidas a la vivienda y a la ciudad.

Se debe encontrar configuraciones de unidades evolutivas que puedan generar ciudad y que tengan como base un principio de crecimiento que sea adaptable en el tiempo y que en los mismos se puedan considerar condiciones medioambientales, los factores climáticos, tecnológicos, de uso del espacio común por la gente.

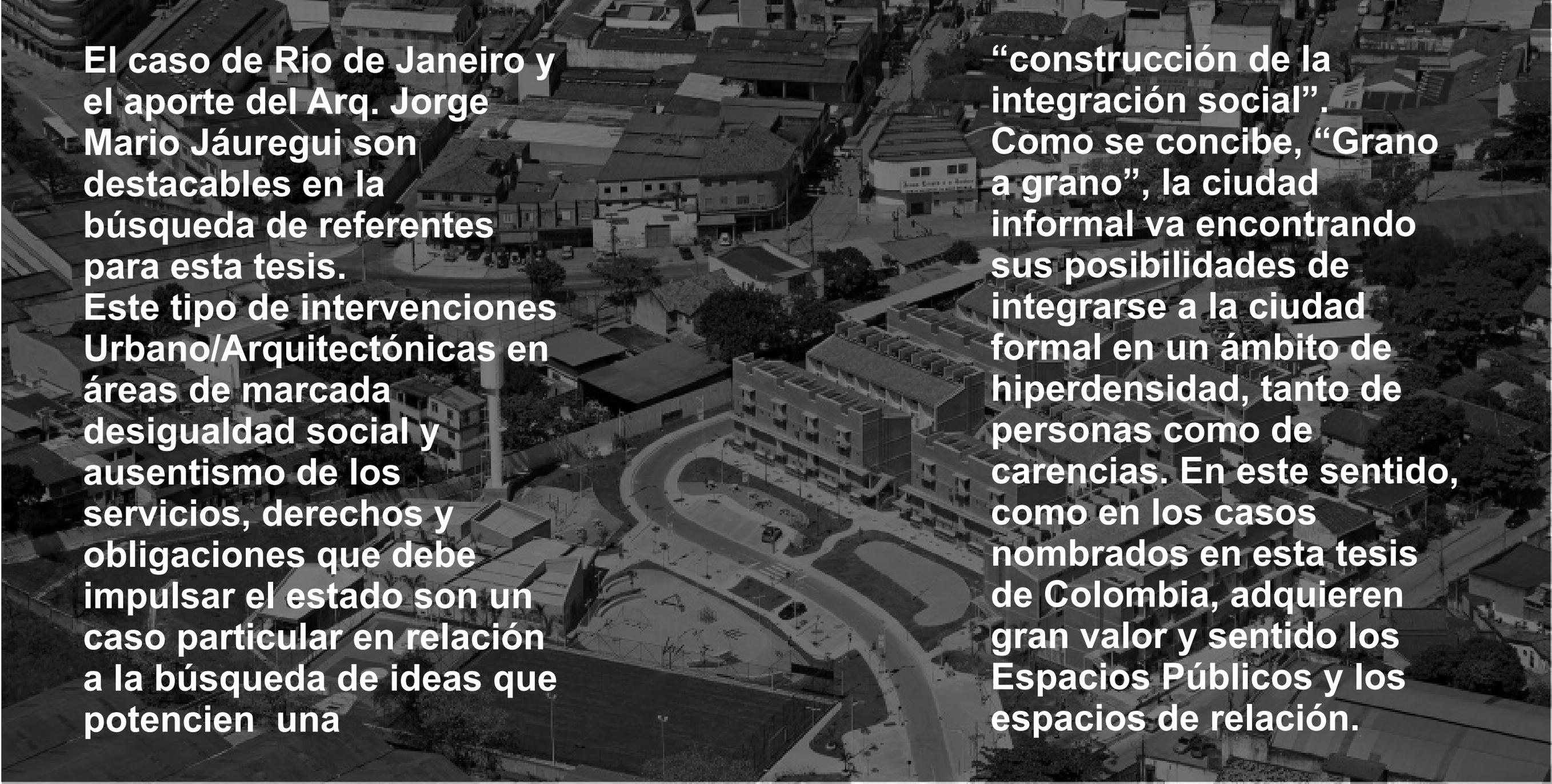
Hay muchísimos factores, por ejemplo el tiempo es uno de estos. Cuando se trata de una escala territorial entonces la cuestión es con planeamiento prospectivo y a largo plazo o sea formulas escenarios posibles para la evolución de las cosas que solo se van a poder verificar en 20 años y por lo tanto para nosotros en Latinoamérica eso es una eternidad... Pero de alguna manera esta forma de trabajo prospectiva permite arriesgar algún escenario conveniente, tiene que ver con la cuestión del deseo, hacia donde queremos que las cosas puedan evolucionar a partir de elementos lógicos de lo que el análisis de las condiciones actuales permite deducir lógicamente como escenario posible, deseable y escenarios posibles no deseables también. Estar con los pies en el terreno es fundamental! No se puede pensar desde lejos, no se puede pensar desde los escritorios cerrados sino que hay que ir a los lugares, hay que caminar los lugares.”

I=A



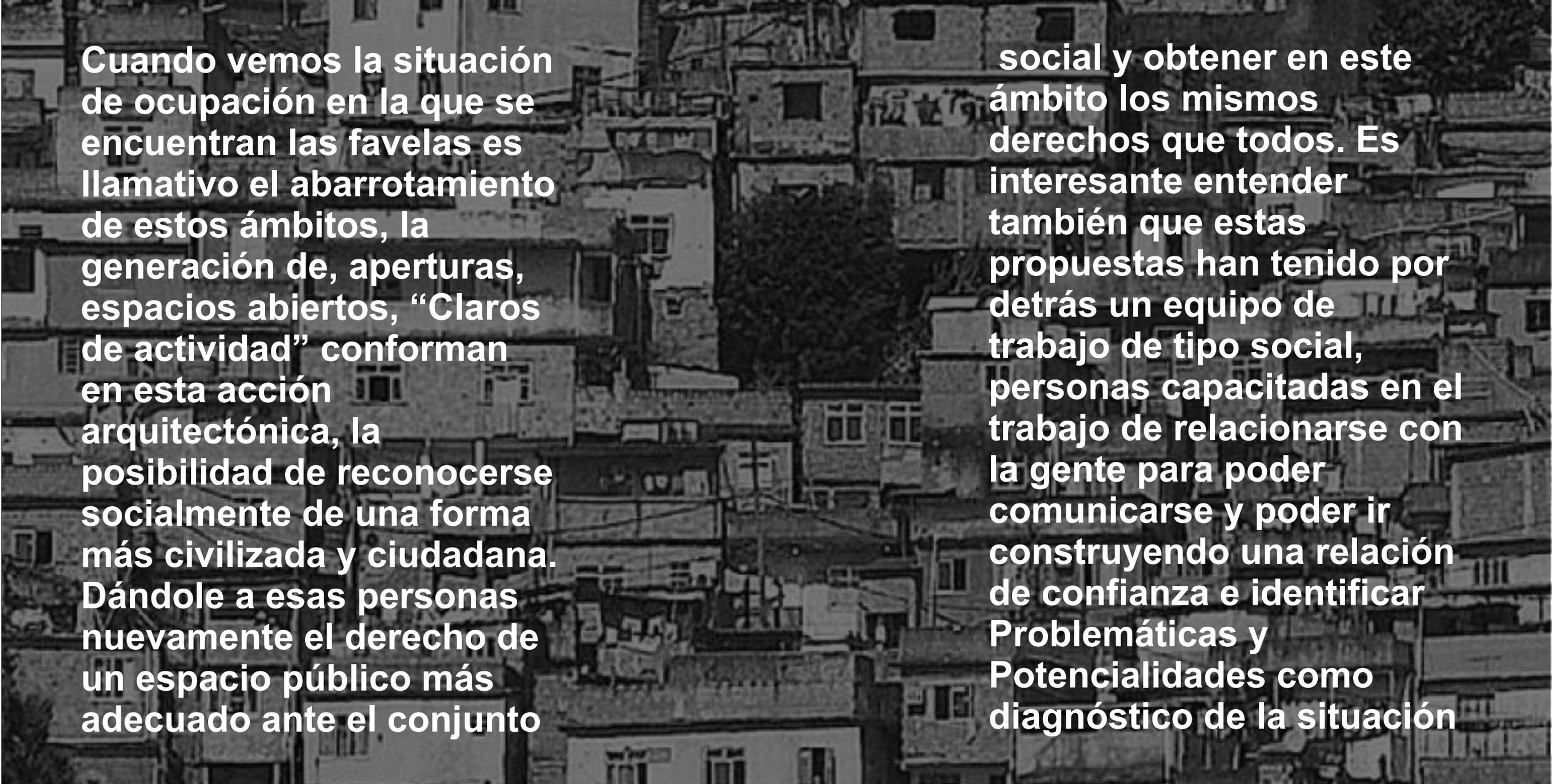
Parada de tren elevada.  
Complejo Manguinos

I=A

An aerial photograph of a densely populated urban area, likely in Rio de Janeiro. The image shows a mix of traditional, multi-story buildings and a more modern, multi-story residential complex in the center. The complex features a curved road and several courtyards. The overall scene is characterized by high density and a mix of architectural styles.

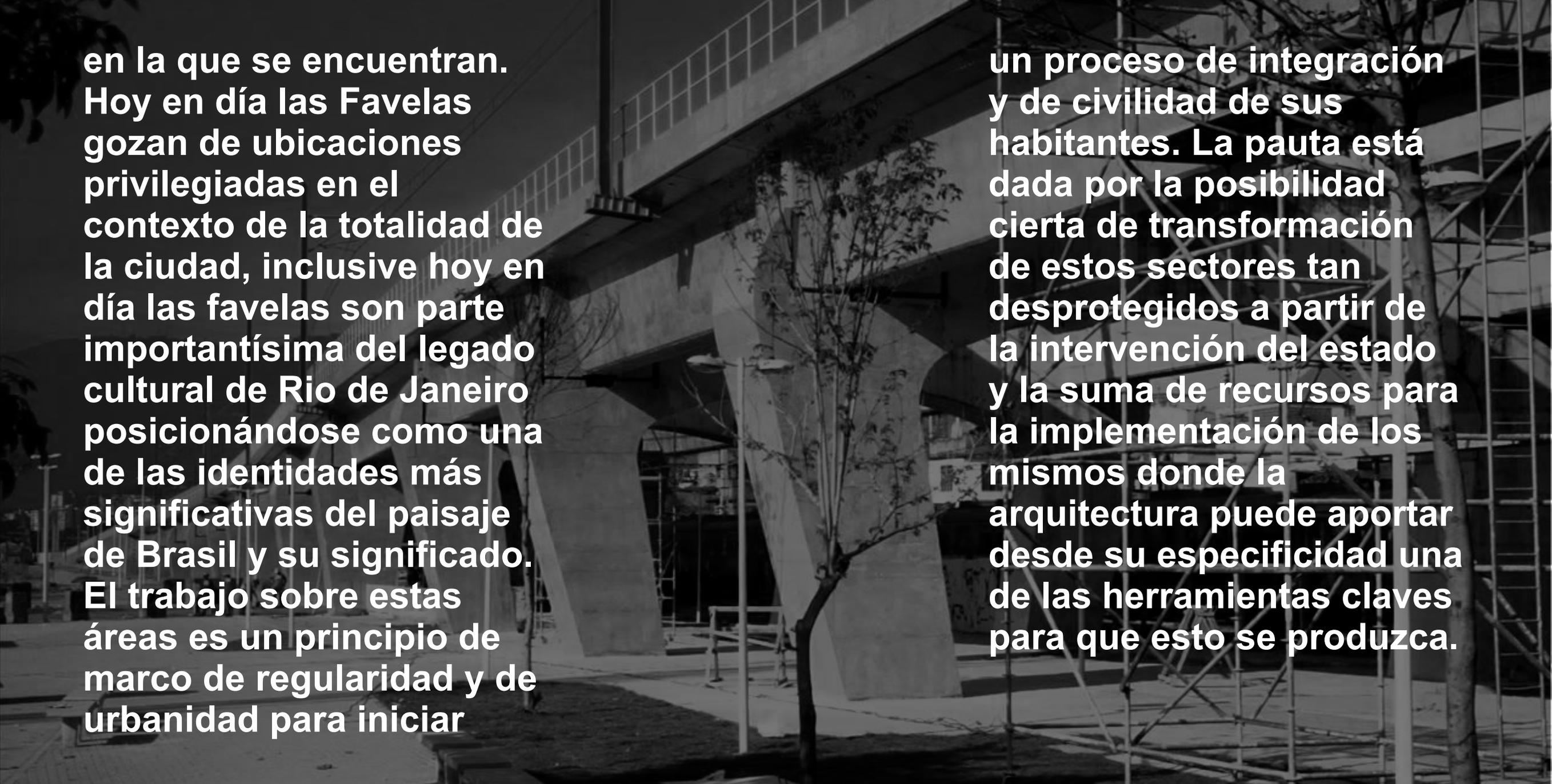
**El caso de Rio de Janeiro y el aporte del Arq. Jorge Mario Jáuregui son destacables en la búsqueda de referentes para esta tesis. Este tipo de intervenciones Urbano/Arquitectónicas en áreas de marcada desigualdad social y ausentismo de los servicios, derechos y obligaciones que debe impulsar el estado son un caso particular en relación a la búsqueda de ideas que potencien una**

**“construcción de la integración social”. Como se concibe, “Grano a grano”, la ciudad informal va encontrando sus posibilidades de integrarse a la ciudad formal en un ámbito de hiperdensidad, tanto de personas como de carencias. En este sentido, como en los casos nombrados en esta tesis de Colombia, adquieren gran valor y sentido los Espacios Públicos y los espacios de relación.**



**Cuando vemos la situación de ocupación en la que se encuentran las favelas es llamativo el abarrotamiento de estos ámbitos, la generación de, aperturas, espacios abiertos, “Claros de actividad” conforman en esta acción arquitectónica, la posibilidad de reconocerse socialmente de una forma más civilizada y ciudadana. Dándole a esas personas nuevamente el derecho de un espacio público más adecuado ante el conjunto**

**social y obtener en este ámbito los mismos derechos que todos. Es interesante entender también que estas propuestas han tenido por detrás un equipo de trabajo de tipo social, personas capacitadas en el trabajo de relacionarse con la gente para poder comunicarse y poder ir construyendo una relación de confianza e identificar Problemáticas y Potencialidades como diagnóstico de la situación**



en la que se encuentran.  
Hoy en día las Favelas gozan de ubicaciones privilegiadas en el contexto de la totalidad de la ciudad, inclusive hoy en día las favelas son parte importantísima del legado cultural de Rio de Janeiro posicionándose como una de las identidades más significativas del paisaje de Brasil y su significado. El trabajo sobre estas áreas es un principio de marco de regularidad y de urbanidad para iniciar

un proceso de integración y de civilidad de sus habitantes. La pauta está dada por la posibilidad cierta de transformación de estos sectores tan desprotegidos a partir de la intervención del estado y la suma de recursos para la implementación de los mismos donde la arquitectura puede aportar desde su especificidad una de las herramientas claves para que esto se produzca.