

## Infraestructuras conformando paisajes de uso social

**Paola Arce**

Magister. Arquitecta

paola.arce@unc.edu.ar

Profesora FAUD-UNC

Investigadora SECyT-UNC

Fecha de recepción: 30/08/2024 Fecha de aceptación: 20/11/2024

### Resumen

Las aglomeraciones urbanas permiten vivir en proximidad y comunidad desarrollado una optimización de los recursos físicos y sociales. Transportar agua, alimentos, materiales y personas; lograr conexiones territoriales y brindar progreso social y tecnológico, ha sido posible, gracias al desarrollo de las ciudades entendidas como el lugar de los bienes compartidos. A los sistemas que organizan esos recursos y bienes los llamamos infraestructuras.

El presente texto propone una mirada integral, poliédrica y compleja referida al rol que pueden desempeñar las infraestructuras en la ciudad actual, entendiendo que las mismas han acompañado a través del tiempo el desarrollo urbano, impactando en el espacio y definiendo las formas de vida en la ciudad.

Situándonos en la contemporaneidad y desde una mirada disciplinar del arquitecto-investigador, que rescata el proyecto urbano-arquitectónico como impulsor de la investigación proyectual, hemos seleccionado obras que logran vincular infraestructura, arquitectura y paisaje superando una postura netamente funcional o programática para dar respuesta a nuevas concepciones de espacio ciudadano. Estas obras se presentan como un disparador para conocer, estudiar y analizar diferentes casos de estudios que permitan luego ensayar en la producción académica propuestas que basadas en impulsar un desarrollo sostenible y equitativo permitan revertir procesos de deterioro natural y urbano, fragmentación, segregación y desigualdad persiguiendo el objetivo de resignificar la ciudad desde la incorporación de nuevos paisajes de uso social.

Palabras claves: Infraestructura, paisaje, arquitectura, sociedad

### Abstract

Urban agglomerations allow living in proximity and community, developing an optimization of physical and social resources. Transport water, food, materials and people; achieving territorial connections and providing social and technological progress has been possible thanks to the development of cities understood as the place of shared goods. We call the systems that organize these resources and goods infrastructures.

The present text proposes a comprehensive, multifaceted and complex look at the role that infrastructure can play in today's city, understanding that they have accompanied the forms of urban events over time, optimizing resources for human settlement.

Placing ourselves in contemporary times and from a disciplinary perspective of the architect-researcher, who rescues the urban-architectural project as a driver of project research, we have selected works that manage to link infrastructure, architecture and landscape, overcoming a purely functional or programmatic stance to respond to new conceptions of citizen space. These works are presented as a trigger to know, study and analyze different case studies that then allow proposals to be tested in academic production that, based on promoting sustainable and equitable development, allow reversing processes of natural and urban deterioration, fragmentation, segregation and inequality, pursuing the objective of redefining the city through the incorporation of new landscapes for social use.

*Keywords: Infrastructure, landscape, architecture, society*

## **Introducción**

“Los urbanistas volvieron a ocupar espacios que habían sido entregados a los ingenieros. A la hora de diseñar infraestructuras, buscando equilibrar las distintas demandas involucradas, se intenta prestar atención a la urbanidad en el contexto local y a la calidad arquitectónica de las obras. La conclusión es que incluso los grandes equipamientos de articulación metropolitana pueden promover buenas relaciones con la vida cotidiana y el paisaje urbano local.” (Andrés, 2020: p18)

La relación entre arquitectura e infraestructura ha definido las formas de las ciudades a través del tiempo. Antiguamente los acueductos, las murallas, los caminos, las alcantarillas, es decir, los artefactos técnicos de la ciudad estaban íntimamente ligados al paisaje cotidiano de quienes allí habitaban; atravesando el paisaje natural, así también como implantados entre los edificios institucionales de la vida pública, impactando en la forma urbana resultante. Es así como las infraestructuras han cumplido un rol protagónico en el desarrollo urbano, haciendo posible el agrupamiento humano, facilitando y optimizando los recursos necesarios para cada población. En el devenir de las ciudades se han consolidado grandes avances en pos del desarrollo, se construyeron represas hidroeléctricas, vías férreas, puentes y grandes autopistas (principalmente a lo largo del siglo XX, la movilidad particular se intensifica como consecuencia de la expansión de la mancha urbana y el desarrollo automotriz).

Con los avances tecnológicos, las infraestructuras van ganando especificidad y comienza a ser notable la fragmentación entre lo natural, lo infraestructural y lo arquitectónico; pormenorizándose cada área, lo que se traduce en disciplinas y profesiones diferenciadas. Los paisajistas, los ingenieros y los arquitectos van teniendo

campos de actuación definidos y específicos, en consecuencia, el desarrollo infraestructural deviene en proyectos ingenieriles meramente funcionales, alejándose de conceptos vinculados al espacio social, recreativo o contemplativo. De la misma manera desde el paisajismo se fomentan los proyectos de parques urbanos sin embargo en contraposición ante el gran crecimiento metropolitano se aniquilan bosques naturales, ecosistemas, suelos permeables, escorrentías naturales, etc. Mientras que desde la arquitectura se construyen edificios, viviendas, barrios que expanden indefinidamente la mancha urbana complicando la provisión de servicios y despojando a la ciudad de cualidades naturales al invadir el territorio natural.

A partir de este estado de situación nos preguntamos: ¿es posible reconectar la relación entre infraestructura, arquitectura y paisaje?, ¿de qué manera se relacionan las infraestructuras con la vida social en las ciudades contemporáneas?, ¿qué tipo de proyectos están necesitando nuestras ciudades para conciliar desarrollo, respeto por el lugar e innovación programática?, ¿pueden las infraestructuras consolidar espacios de sutura en la ciudad fragmentada brindando un nuevo paisaje de acontecimientos?, ¿cómo podemos involucrar a diferentes actores en los proyectos urbanos tendientes a mejorar la calidad espacial y ambiental de las ciudades? y ¿cuál es el rol del poder público?

El presente texto no pretende dar respuesta a estas inquietudes, si no que se propone como una instancia iniciática que reconoce en la práctica proyectual, posturas, teorías implícitas, experiencias y procesos proyectuales, nuevas maneras de entender la ciudad y las posibilidades que nos ofrece. El trabajo aquí elaborado, tendrá continuidad en la investigación en curso titulada Ciudad y Arquitectura- Categorías operativas de investigación proyectual articuladas desde la igualdad y diversidad- SECYT UNC (2023-2027).

Nos proponemos abordar la problemática planteada desde la investigación proyectual estudiando diferentes casos de producción contemporánea que se han llevado a cabo en ciudades y contextos diversos, en los que coexisten pensamientos integrales entre arquitectura, urbanismo, infraestructura y paisaje. Alejándose de categorías rígidamente concebidas, las obras presentadas podrían ser todo a la vez, ya que las atraviesa la búsqueda de inventar nuevas formas de compartir el espacio en la ciudad, introduciendo cambios activos y propositivos en sus entornos. Si bien la integración de saberes entre estas áreas de conocimiento podría abordarse desde un enfoque de escalas múltiples, nos hemos propuesto contemplar la escala micro, es decir, mostrar los beneficios a nivel urbano que logran los proyectos y obras de pequeña y mediana escala, priorizando el valor del paisaje local y generando lugares de diversidad reivindicando una postura de justicia social y urbana. En palabras de Roberto Andrés (2022, p.19) “todas las personas, independientemente del poder económico y la región donde habitan, deben tener derecho a convivir con espacios de buena calidad ambiental que se inserten de manera positiva en la vida de sus barrios”.

Nos posicionamos en un modo de leer y proyectar la ciudad a través de lo colectivo, y del rol estructurante que suponen ciertas infraestructuras en sus contextos urbanos. Las obras aquí seleccionadas invitan a reflexionar y descubrir, bajo los términos tradicionales que han denominado a las infraestructuras de la ciudad (flujos de agua, calles, vías, puentes, puertas y plazas, entre otros), nuevos conceptos espaciales que develan nuevos usos sociales. A través de programas mixtos, superpuestos o híbridos, las obras que presentamos, van hilvanando conceptos de sostenibilidad ambiental, movilidad, conectividad, cultura y espacio democrático; todos ellos atravesados por una visión multifacética del sentido que ofrecen las infraestructuras concebidas como arquitecturas del paisaje. Nos propone visitar la tipología arquitectónica, según el enfoque que propone Alejandro Cohen, entendiéndola desde “nuevas superposiciones programáticas, dispositivos multiescalares, simultaneidad de roles de un edificio como infraestructura, soporte, paisaje, contenedor flexible, nuevas geometrías como topografías artificiales, usufructo de externalidades ajenas al proyecto, etc.” (2016, p 45)

De esta manera nuestro interés se centra en visualizar y reconocer nuevas lógicas urbanas que estimulen la práctica proyectual en el ámbito académico y profesional.

### **Flujos de Agua**

“En una primera aproximación, para aquellas geografías atravesadas por la existencia de cursos de agua resulta válido el oxímoron denominado *territorio líquido*, cuando los rasgos particulares de cada sitio condicionan los modos de actuación, en términos naturales y simbólicos. Sin embargo, los ciclos hidrológicos del agua – inundaciones– crecidas, correntadas recurrentes o inesperadas, son visualizados como situaciones a enfrentar y no como fenómenos naturales posibles de ser incorporados dentro de los procesos proyectuales. La concepción del agua como elemento vital de los ecosistemas en la planificación y diseño urbano territorial, requiere separar el cisma ontológico que separa las nociones de naturaleza y sociedad, avanzando en vínculos que reúnan estos pares a priori distintos, en un constructo natural-artificial de intensa relación.” (Cabrera, 2020: p.89)

Como consecuencia del proceso de urbanización descontrolado, el suelo urbano se ha tornado excesivamente impermeable. La expansión de la mancha urbana de las grandes ciudades ha desatendiendo la presencia del agua en general, ignorado el recorrido de las aguas de escorrentías, entubando ríos y descuidando a los humedales naturales. Por tal razón, hoy nos enfrentamos a inundaciones que afectan principalmente a las zonas socialmente más vulnerables, ya que son los barrios autoconstruidos los que se consolidan y crecen en los bordes naturales propensos a sufrir la adversidad que provocan los flujos de agua. Encarar la realidad de ciudades que han desatendido el recurso hídrico y revertir situaciones de basurales, zonas abandonadas o de

deterioro ambiental procurando dotar de urbanidad esas áreas y devolverle el carácter de espacio público aproximando la población a sus aguas, es el desafío que enfrentan arquitectos y urbanistas.

Proyecto Urbano Arroyo do Antonico. Autores: MMBB Arquitectos. Año: 2009-2015. Ubicación: Sao Paulo, Brasil. (Fig.1)

El proyecto urbano Arroyo do Antonico nos muestra la oportunidad de trabajar en el arroyo que atraviesa la favela de Paraisópolis, entendiendo el recurso hídrico como posibilidad de darle identidad al barrio reivindicando de alguna manera el derecho al espacio recreativo. Los arquitectos proponen abrir un parque lineal a escala barrial, recuperando el canal de agua que se encuentra invadido por las construcciones y realizar obras de saneamiento para volverlo un lugar de valor y simbolismo en el barrio. Se proyecta por un lado un lecho de aguas limpias con niveles variables que recorre la superficie y por otro un ducto subterráneo que recoge el exceso de agua de las inundaciones. Se agregan circulaciones peatonales junto a una ciclovía que actúa como medio de transporte interno y se vincula con el transporte masivo en los extremos. Con el nuevo parque lineal las construcciones linderas se transforman al abrir un nuevo frente urbano con locales y servicios para los vecinos. Se realiza un estudio minucioso del parcelario detectando remanentes o polígonos en desuso que se los propone como plazoletas generando un circuito de espacios públicos. A la vez las parcelas de mayor tamaño con frente al canal se consolidarán con edificios de usos mixtos o con equipamientos institucionales.

**Figura 1: Proyecto Urbano Arroyo do Antonico.**



Fuente: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/projetos/12.134/4239>

Vacíos del Agua. Autores: MMBB Arquitectos. Año: 2007. Ubicación: Sao Paulo, Brasil. (Fig.2)

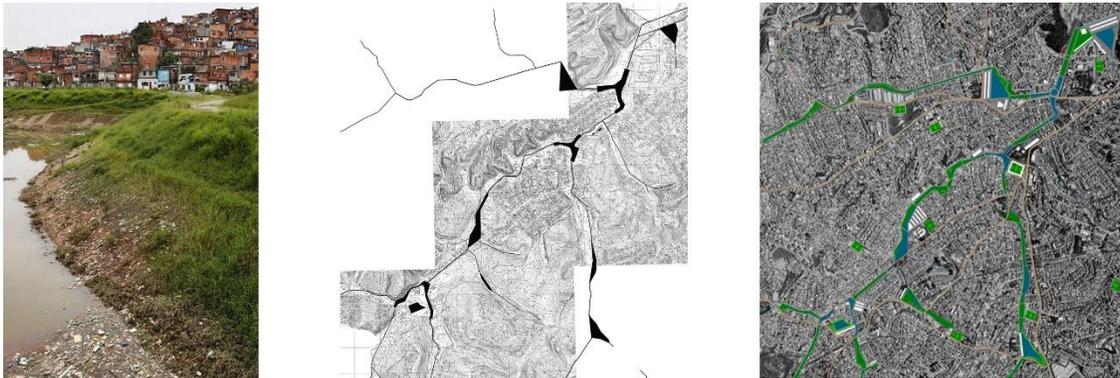
En esta misma línea de investigación proyectual, Vacíos del Agua, es un proyecto que propone dar un giro tanto a la problemática aparentemente técnica vinculada a lo hídrico, como a la carencia urbana y ambiental de los barrios afectados por unas piletas que actúan como contenedores de retención del agua de lluvia para evitar las inundaciones. Estos reservorios, son excavaciones que están ubicadas en barrios periféricos y fueron concebidos desde su funcionalidad sin haber tenido en cuenta el impacto a escala local, ya que en las épocas

de lluvia están activos, pero el resto del tiempo son espacios sin uso que configuran sectores aislados y degradados acentuando el deterioro urbano a sus alrededores.

Partiendo de lograr una reconciliación de la ciudad con la naturaleza, se proponen una serie de parques lineales ligados al trayecto del agua y al tratamiento de la misma, generando espacios paisajísticamente y socialmente integrados a su contexto, en vez de las grandes estaciones de tratamiento cloacal que generan altos costos en la infraestructura de recorrido por largas distancias, se proponen alternativas dispersas basadas en sistemas compactos y de proximidad, combinando acciones de macro y micro drenaje, utilizando jardines drenantes, vegetación y suelo permeable tanto en espacios privados como públicos.

El proyecto propone regular los flujos del agua y definir lugares de borde que puedan ser ocupados con actividades esporádicas sin riesgo para las viviendas. El espacio público se proyecta accesible y acompañado de una circulación lindera a este que permite conformar un borde definido pero poroso entre el tejido residencial y el parque lineal. Además de ofrecer un sistema de drenaje, tratamiento y re uso del recurso hídrico, brinda un sistema de plazas y equipamientos que redefinen al paisaje de la ciudad.

**Figura 2: Proyecto Urbano Vacíos del Agua.**



Fuente: <https://www.plataformaurbana.cl/archive/2008/02/03/la-infraestructura-como-oportunidad-el-caso-de-sao-paulo/>

## **Habitar la Calle**

“(…) habría que distinguir entre la calle como infraestructura y la calle como lugar, entre el proyecto de una vía urbana y el de un espacio urbano que incluye parte de los edificios que la forman. La calle no es el “resto” no es el vacío que existe entre las sólidas edificaciones; por el contrario, en cuanto que espacio, la calle es la que mantiene juntos a los edificios, los sujeta y los mantiene en equilibrio. (Monteys, 2017: p. 9).

“(…) la urbanidad -es decir, la adecuación de un lugar y de sus usos- tiende a la mezcla, a la variedad, a lo inesperado, al espectáculo de un espacio compuesto. Hoy los consumidores no se conforman con abastecerse. Quieren también hacer shopping; es decir, pasear, soñar, ver el espectáculo de la calle, tener la sensación no de estar en la calle, sino de ser la calle.” (Ascher, 2009: p.20).

La calle, tradicionalmente concebida como un mero espacio para la circulación de vehículos, ha evolucionado hacia un concepto mucho más amplio y rico en posibilidades. Es un espacio de interacción social, de encuentro, de expresión y de vida en comunidad. Las calles son el escenario donde se desarrolla gran parte de nuestra vida cotidiana; en ellas jugamos, nos encontramos con amigos, hacemos compras, asistimos a eventos y compartimos experiencias. A la vez son el escenario de la vida pública, manifestaciones, protestas, festivales y otras actividades que permiten a la ciudadanía expresarse. Es por ello, que cada vez más, se reconoce el potencial de los edificios para convertirse en espacios públicos como continuidad de la calle, ampliando nuestra visión sobre el espacio construido y reconociendo su potencial para diseñar edificios inclusivos, dinámicos y conectados con el entorno social.

Teatro Oficina. Autorres: Lina Bo Bardi y Edson Elito. Año: 1984. Ubicación: Sao Paulo, Brasil. (Fig.3)

La propuesta del Teatro Oficina de Lina Bo Bardi es radical y profundamente innovadora, al concebir el edificio como una continuidad del espacio público, indagando en una nueva forma de habitar el espacio, proponiendo una arquitectura permeable, donde los límites se difuminan y el exterior penetra en el interior. Una de las características más distintivas de este teatro es su espacio longitudinal, concebido como una larga y estrecha pasarela que atraviesa todo el edificio para tomar la forma de una calle interior, un eje que conecta todos los espacios y actividades del teatro. Esto crea una sensación de continuidad espacial, que sumada a la incorporación de elementos naturales como plantas, luz, ventilación natural, drenajes de agua y vistas al exterior, recuerda a la experiencia de caminar por una calle. Considerando que la calle es un espacio público por excelencia, un lugar de encuentro, intercambio y diversidad, el edificio traslada esta dinámica al interior convirtiéndose en un escenario de interacción social. El teatro no es solo un lugar para representar, sino también para vivir, compartir y experimentar, planteando un espacio accesible y democrático.

Figura 3: Teatro Oficina.



Fuente: <https://intranet.pogmacva.com/es/obras/40368>

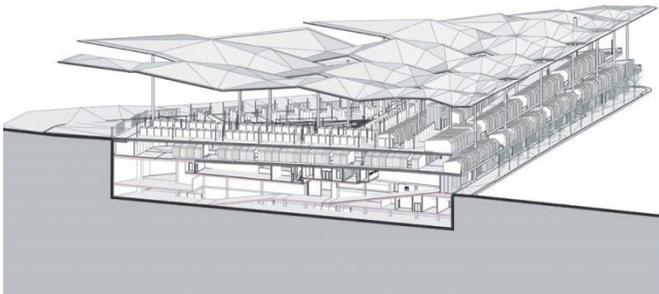
Mercado Les Encants. Autores: B720 Fermín Vázquez arquitectos. Año: 2013. Ubicación: Barcelona. España. (Fig.4)

El proyecto que mostramos a continuación, devela la apuesta de la administración pública por poner en valor y reivindicar un modelo comercial que se ha mantenido en el tiempo y que está lejos de ser obsoleto: el de los mercados y ferias. Los mercados se transforman en dinamizadores urbanos, a la vez que brindan una alternativa de consumo sostenible y democrática, haciendo uso de un espacio cívico, abierto e inclusivo.

La estructura que alberga el mercado Les Encants, rescata una actividad histórica como es la del comercio en la ciudad, valorando su vigencia en la actualidad y devolviéndole visibilidad y estatus a uno de los mercados más antiguos de Europa.

El edificio rescata el paisaje abierto proponiendo un gran techo que cobija los puestos y las tiendas. La cubierta suspendida define el espacio que por debajo se configura a la manera de una calle a través de una rampa continua de pendiente suave que se eleva del nivel cero y se va enroscando en torno a un vacío central. El proyecto procura evitar la construcción de diferentes plantas, huyendo del modelo de centro comercial, entendiendo el mercado como una gran plaza cubierta capaz de infundir actividad a todas las piezas que componen el programa. Con el objetivo principal de mantener el carácter abierto y de mercado tradicional, ofrece a la ciudad un lugar de encuentro e intercambio donde se pueden comprar y vender artículos reciclados, incorporando el re uso como un valor social.

**Figura 4: Mercado Les Encants.**



Fuente: <https://www.archdaily.cl/cl/02-314925/mercat-encants-b720-fermin-vazquez-arquitectos>

### **Vías como parte de una red mayor**

“(…) El espacio es un cruzamiento de movilidades. Está de alguna manera animado por el conjunto de movimientos que ahí se despliegan. Espacio es el efecto producido por las operaciones que lo orientan, lo circunstancia, lo temporalizan y lo llevan a funcionar como unidad polivalente de programas conflictuales o de proximidades contractuales”. (de Certeau, 2000: p.129)

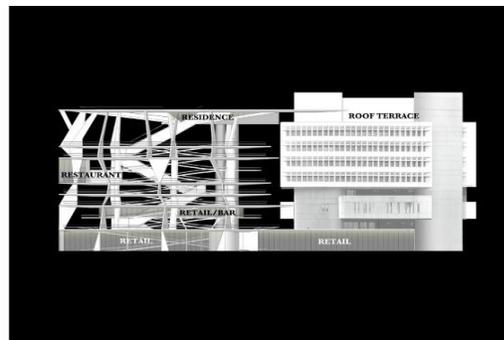
La ciudad es un sistema complejo y dinámico, donde todos los elementos están interrelacionados, en un sistema en red en el cual diversos componentes mantienen distintos tipos de relaciones. Las redes de las ciudades pueden organizar y ser potenciadoras de los vínculos entre personas, bienes y actividades; quedando definida en la trama urbana por puntos y conexiones, flujos y posiciones. (Fedele, 2019)

La movilidad es una parte fundamental de este sistema, y su diseño debe estar estrechamente vinculado a otros aspectos como la vivienda, el trabajo, el ocio y el medio ambiente, para que ella no sea reducida sólo a su condición de circulación. Abogamos por la integración en red de los diferentes barrios y componentes de la ciudad, donde la circulación se resuelva por diferentes modos de transporte en un sistema eficiente; esto implica la creación de infraestructuras que faciliten el uso del transporte público, la bicicleta y los vehículos eléctricos, así como la promoción de la circulación peatonal y la movilidad compartida.

1111 Lincoln Road. Autores: Herzog & de Meuron. Año:2005-2010. Ubicación: Miami Beach. Florida. Estados Unidos. (Fig. 5)

Considerada una obra de rehabilitación, representa una innovadora fusión entre arquitectura y movilidad. Este edificio transforma un antiguo estacionamiento en un espacio dinámico y multifuncional, replanteando la manera en que entendemos la relación entre los edificios y el flujo de personas y vehículos. El espacio para estacionar, tradicionalmente relegado a una explanada subterránea o a grandes superficies en el nivel cero que condicionan el paisaje circundante, conformando islas de cemento ocupadas por el automóvil, se transforma en una oportunidad para incorporar programas híbridos. Las rampas de acceso peatonal y las plataformas de estacionamiento se integran en la estructura despojada del edificio, creando un sistema de circulación que se entrelaza con espacios comerciales y públicos que dispuestos de manera apilada logran liberar el plano cero. A pesar de ser un edificio con una gran capacidad de estacionamiento se prioriza la experiencia del peatón al crear amplias fachadas acristaladas y espacios abiertos que invitan a las personas a disfrutar del entorno urbano y a interactuar con el edificio. A la vez, la ubicación estratégica del edificio, cerca del transporte público y de zonas peatonales, fomenta el uso de medios de transporte alternativos al automóvil.

**Figura 5: 1111 Lincoln Road.**



Fuente: <https://www.herzogdemeuron.com/projects/279-1111-lincoln-road/>

Bicycle Snake. Autores: Dissing+Weitling. Año:2010-2014. Ubicación: Copenhague. Dinamarca. (Fig. 6)

El Bicycle Snake representa una visión ambiciosa y prometedora para el futuro de la movilidad urbana. Al combinar diseño innovador, sostenibilidad y funcionalidad, este proyecto nos invita a repensar la forma en que nos movemos por las ciudades y a construir entornos urbanos más saludables y equitativos.

El encargo surge de la necesidad planteada por los ciclistas para poder llegar a la otra orilla del río. Se construye una ciclo- vía aérea a la manera de un camino rojo serpenteante en el aire que no interrumpe el paseo de los peatones en el nivel cero donde se desarrolla un parque a orillas del agua. Esta infraestructura en altura, es un claro ejemplo de cómo la arquitectura puede promover la movilidad sostenible; al priorizar el uso de la bicicleta, se reduce la congestión vehicular, se disminuyen las emisiones contaminantes y se mejora la calidad del aire en las ciudades. Esta estructura no solo es un medio de transporte, sino también un elemento paisajístico que conecta diferentes puntos de la ciudad. Al seguir un recorrido sinuoso, puede atravesar parques, plazas y otros espacios públicos, fomentando la interacción social y creando nuevos lugares de encuentro.

**Figura 6: Bicycle Snake.**



Fuente: <https://dissingweitling.com/en/project/bicycle-snake>

### **Puentes, puertas y plazas**

“Las calles a veces tiene extensiones, prolongaciones o ensanchamientos, pequeños accidentes que pueden ser también conscientemente planificados. Cuando ocurren o cuando se provocan, dan lugar a espacios cuya principal virtud es la ambigüedad”. (Monteys, 2017: p 104)

Los espacios conectores son fundamentalmente lugares de relación entre afuera y adentro, entre un lugar y otro, entre la arquitectura y la ciudad, que permiten suavizar, extender o diluir límites facilitando una transición profunda que incluye el paso y la permanencia. Van conformando umbrales de conexión y vínculo

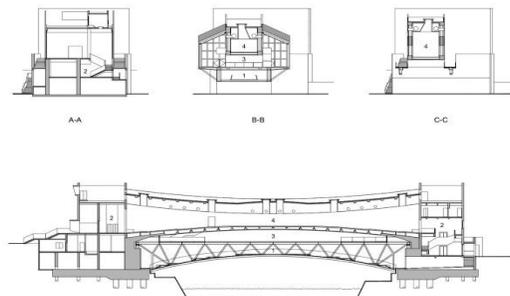
que tomando forma de puentes, puertas o plazas (o todas ellas a la vez); pueden generar unos ordenes, unas relaciones y unos tipos de espacios urbanos nuevos, que permitan avanzar hacia una ciudad relacional y conectada en red. Estos espacios pueden tomar la forma de estructuras abiertas haciendo referencia a lo no confinado, lo inacabado, lo perfectible. El espacio resultante se entiende abierto por relacional, dispuesto al intercambio, a la conexión con su contexto, a lo dilatado y superpuesto. Abierto también por alterable, flexible, no unívoco permitiendo la apropiación, lo inesperado a través de su indeterminación (Gausa, 2001).

Museo de Jishow. Autores: Atelier FCJZ. Año: 2019. Ubicación: Jishow, Girona, Xiangxi, China. (Fig. 7)

Tradicionalmente, la arquitectura de un museo se ha concebido como un contenedor estático para obras de arte. Sin embargo, el Museo de Jishow va más allá de esta concepción tradicional, transformándose en una infraestructura cultural dinámica que interactúa con su entorno conformando un vínculo entre barrios. La arquitectura del museo toma la forma de un edificio puente que se fusiona con el paisaje circundante, creando una experiencia que conecta al visitante con el paisaje local. El puente cubierto tiene una larga tradición en esta región montañosa de China y se llama Fengyu Qiao, que significa puente de viento y lluvia, que no solo se usa para cruzar ríos o valles, sino también como un espacio público donde los viajeros descansan y los vendedores montan sus puestos. El museo crea una interpretación contemporánea del tipo de edificio tradicional introduciendo el arte como un nuevo programa en un puente cubierto mientras conecta ambos márgenes del río reinterpretando las antiguas tradiciones.

Está compuesto por dos puentes, uno encima del otro. El nivel inferior es una estructura de celosía de acero abierta que se asemeja a una calle cubierta para peatones y permite el aumento de los niveles de los ríos en tiempos de inundación; el nivel superior es un arco de hormigón fundido in situ con una galería de arte en su interior. La propuesta representa un interesante caso de estudio que nos invita a reflexionar sobre la interrelación entre arquitectura e infraestructura, y cómo esta simbiosis puede redefinir el papel de un equipamiento cultural en la sociedad contemporánea.

Figura 7: Museo de Jishow.



Fuente: <https://www.archdaily.cl/cl/938633/museo-de-arte-de-jishou-atelier-fcjjz>

Teatro La Lira. Autores: RCR Arquitectos. Año: 2004-2005. Ubicación: Ripoll, Girona, España. (Fig. 8)

El proyecto del Teatro es un caso de estudio fascinante que nos invita a reflexionar sobre la manera en que la arquitectura puede contribuir a mejorar la conectividad urbana y revitalizar los espacios públicos. Este proyecto, que transforma un vacío urbano en una plaza cubierta, ofrece una visión innovadora sobre cómo los edificios pueden ser agentes de cohesión social y de transformación del entorno.

El Teatro La Lira se implanta como un paso urbano, una puerta de gran espesor que a la vez es un puente físico en cuanto a la conexión con el entorno natural, ya que la pasarela que cruza el río fomenta la movilidad peatonal y ciclista, conectando ambas orillas del arroyo; y un puente entre el pasado y el futuro ya que recupera la memoria del antiguo teatro, convirtiéndolo en un lugar de encuentro y de celebración para la comunidad. Al mismo tiempo, proyecta una visión de futuro, ofreciendo un espacio flexible y adaptable a las necesidades cambiantes de la ciudad.

**Figura 8: Teatro La Lira.**



Fuente: <https://scalae.net/obras-y-proyectos/rcr-puigcorbe-ripoll>

Shibaura House. Autores: Kasuyo Sejima y asociados. Año: 2008-2011. Ubicación: Tokio, Japón. (Fig. 9)

Situada en una zona de tejido en altura, la Casa Shibaura se transforma en un ejemplo paradigmático de espacio colectivo. Para poder escapar de las estrecheces del tejido plantea una sucesión de espacios apilados que entrelazan diferentes situaciones; proponiendo un recorrido en vertical se desarrolla en siete niveles conectados por perforaciones de líneas orgánicas que generan espacios de múltiples alturas. La planta baja está abierta al público, y desde la primera entreplanta se accede a un patio donde una escalera serpenteante va comunicando los niveles superiores creando un recorrido visual por las instalaciones.

El edificio busca disuadir sus límites y lo logra incorporando vacíos de doble y triple altura, conectados a terrazas apiladas, que funcionan a la manera de patios elevados y sirven de expansión para las actividades interiores. En lugar de concebir un espacio de trabajo como una estructura cerrada y jerárquica, se convierte

en un espacio de encuentro, de intercambio y de socialización, donde los trabajadores pueden relacionarse entre sí y con su entorno de una manera informal y espontánea.

Esta concepción innovadora tiene profundas implicaciones en términos de experiencia espacial, interacción social y relación con el entorno urbano ya que se caracteriza por su gran transparencia y fluidez espacial, borrando las fronteras entre el interior y el exterior. La arquitectura se integra con la naturaleza a través de grandes ventanales y terrazas, creando un ambiente de trabajo más saludable y agradable.

**Figura 9: Shibaura House.**



Fuente: <https://www.metalocus.es/es/noticias/ii-shibaura-house-en-tokyo-por-kazuyo-sejima>

### **Reflexión Final**

El paisaje considerado como lo verde, lo natural y los espacios abiertos, hoy ha incorporado otras concepciones mucho más abarcativas, siendo nombrados de esta manera no solo los espacios que relacionan sociedad-naturaleza, sino también los que provocan la relación de los sujetos con la arquitectura en las practicas urbanas. Según Javier Fedele (2019: 79), “habitamos paisajes en vez de espacios públicos”, entendiendo que el término acuña una mirada que permite actualmente definir y entender la ciudad y el territorio como paisajes, en un intento para caracterizar practicas actuales inscribiéndolas en una cosmovisión, ya que las practicas del urbanismo y la arquitectura se han fragmentado por lo que resulta difícil su reconocimiento con ideas generales. En este sentido las infraestructuras, los equipamientos, los parques comienzan a mixturarse y a conjugar espacios de complejidad y continuidad que se ofrecen a los ciudadanos como artefactos de la vida pública.

El empoderamiento del proyecto abierto, interdisciplinario, de escalas múltiples y conectado a realidades locales, intenta responder a una visión integral y sistémica a partir de la cual problemas aparentemente técnicos o funcionales trascienden su propósito en pos de programas mixtos que intensifican la vida urbana, a la vez que pueden revertir la situación de barrios y territorios marcados por desigualdades y carencias de infraestructura y urbanidad. Las obras aquí reunidas interpretan las condiciones del lugar, las huellas y la

cultura, para transformarlas en espacios dinámicos, activando usos e interrelaciones previstas e imprevistas, considerando a las personas que los habitan como participantes necesarios junto al rol de los actores públicos y privados para orientar el devenir de los barrios y las ciudades. En las palabras de Paulo Mendes Da Rocha “la arquitectura construye espacio para amparar la imprevisibilidad de la vida, no para determinar comportamientos. La ciudad es un lugar de libertad.” Las dinámicas de cambio no surgen por un plan urbano o un proyecto de ciudad unívoco, sino por proyectos que entendiendo el lugar en el que se implantan estimulan cambios sociales. Los vecinos van consensuando el uso de los espacios descubriendo de manera creativa virtudes urbanas, dando lugar a un urbanismo participativo, heterogéneo y flexible en donde las materializaciones espaciales son el resultado de la intervención de muchos actores con ideas distintas y de la combinación de dichas ideas (Ascher,2004).

Entre lo natural y lo artificial surgen nuevos paisajes antropizados que brindan la oportunidad de articular los fragmentos de la ciudad, entendiéndola en su condición inacabada, de constante mutación y reelaboración permanente. Las infraestructuras proyectadas como equipamientos urbanos, edificios públicos, espacios colectivos, adquieren un nuevo estatus y abren nuevos caminos fusionando saberes y descubriendo posibilidades para que el proceso urbano se reinvente en el ejercicio del derecho de la apropiación de la ciudad.

## Bibliografía

- Andrés, R. (2022). A vida nas estruturas. Coleção Arquitetos da Cidade, *MMBB*, 16-21.
- Ascher, F. (2009). Las dos formas de compartir la calle. En, Borthagaray, A., *¡Ganar la calle! Compartir sin dividir* (pp. 18-21) Buenos Aires, Argentina: Platt grupo impresiones,
- Ascher, F. (2004). Los Nuevos Principios del Urbanismo, Madrid, España: Alianza.
- Cabrera, I. E. (2020). El agua como materia proyectual. Aproximaciones conceptuales a los ciclos hidrosociales. *A&P Continuidad*, 7(12), 88-97.
- Cohen, A. (2016). *Arquitecturas como infraestructuras de lo público (13 pensamientos gráficos multiescalares). Espacios para una nueva educación: escuelas con música propia.* (pp. 44-51). Córdoba, Argentina: Copicentro.
- De Certeau, M., (2000). *La invención de lo cotidiano*, México DF, México: Instituto Tecnológico de Estudios Superiores de Occidente.
- Da Rocha Mendes, P. (2012). *O botequim é que é o centro cultural*. Encontros: Paulo Mendes da Rocha.
- Fedele, J. (2019). Dilemas de la vida pública de la arquitectura. *A&P Continuidad*, 6(10), 78-87.
- Gaussa, M.; Guallart, V.; Muller, W.; Morales, J.; Porras, F.; Soriano, F. (2001). *Diccionario metápolis de arquitectura avanzada. Ciudad y tecnología en la sociedad de la información*, Barcelona, España: Actar.
- Monteys, X. (2017). *La calle y la casa Urbanismo de interiores*. Barcelona, España: Gustavo Gili.