

PROYECTO CIUDAD VERTICAL



INTERVENCIÓN BAHÍA DE MONTEVIDEO | URUGUAY



Autor: Leandro ARIAS

N° 36057/5

Título: " Ciudad Vertical - Intervención Bahía de Montevideo - Uruguay "

Proyecto Final de Carrera

Taller Vertical de Arquitectura N° 10 - POSIK - REYNOSO

Docentes: Fernando FARIÑA - Federico CRAIG - Ana Ines REDKWA

Facultad de Arquitectura y Urbanismo - Universidad Nacional de La Plata

Fecha de Defensa: 20.04.2023

Licencia Creative Commons



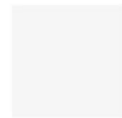
FAU Facultad de
Arquitectura
y Urbanismo



ÍNDICE

1. Escala | CIUDAD DE MONTEVIDEO

2. Escala | BAHÍA DE MONTEVIDEO



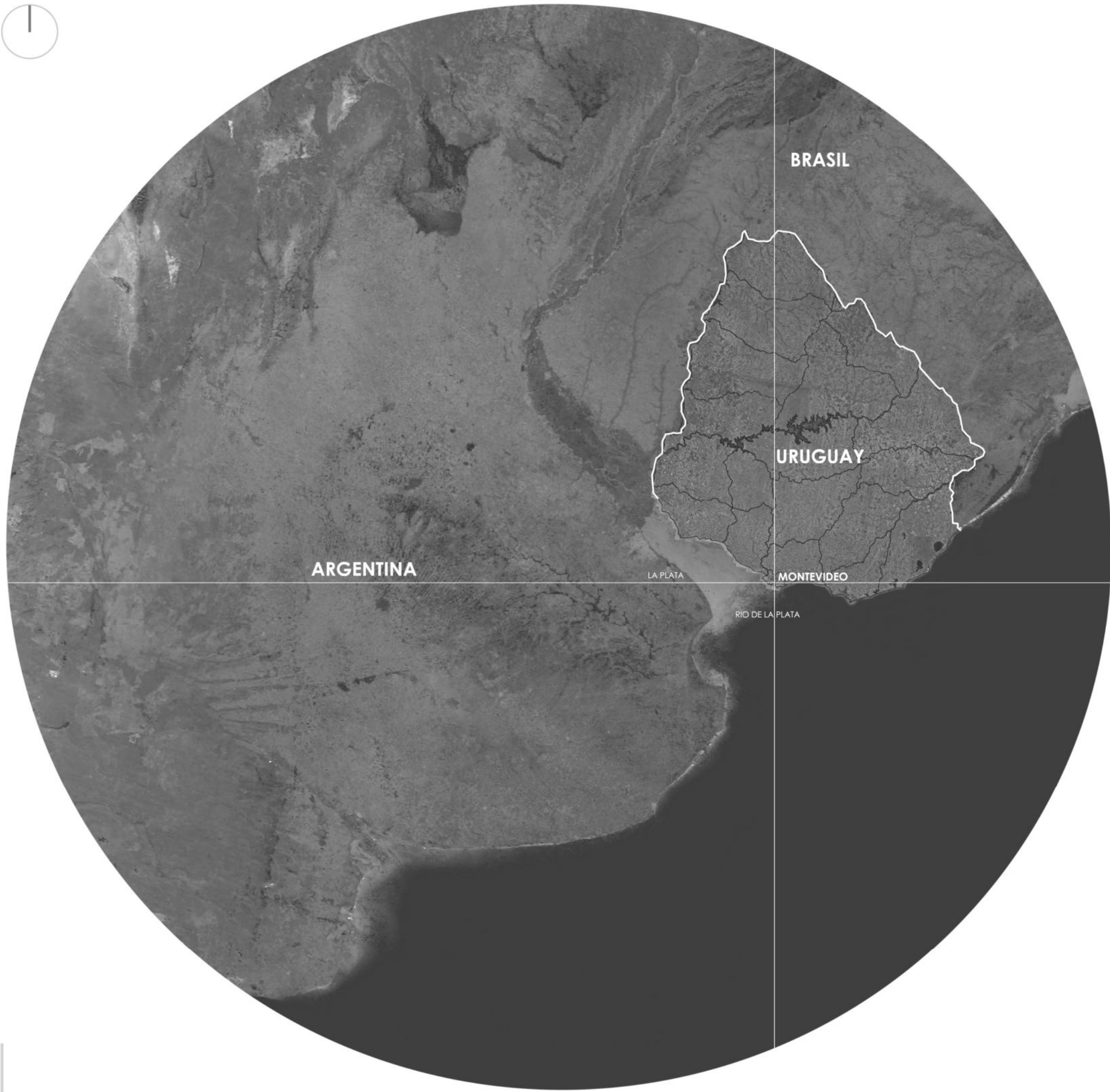
3. Escala | BARRIO DEL CERRO

4. Escala | CIUDAD VERTICAL

CIUDAD DE MONTEVIDEO

ESCALA 1

1. URUGUAY
2. PROYECTO PARA LA BAHIA DE MONTEVIDEO
PAULO MENDES DA ROCHA | 1998
3. DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO
4. INFRAESTRUCTURA VIAL
5. CENTRALIDADES | EMPRENDIMIENTOS NO HABITACIONALES
6. EXPANSION URBANA | AREAS PUBLICAS
7. FRENTE COSTERO

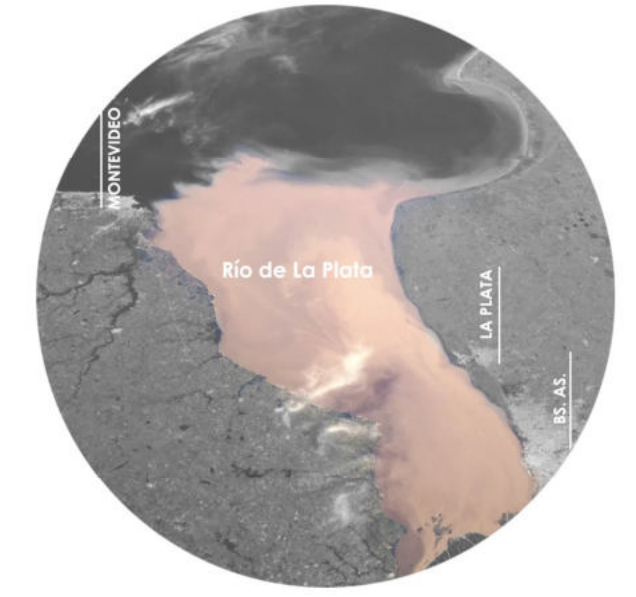


URUGUAY

La República Oriental del Uruguay se sitúa entre Brasil en el Norte - Noreste y Argentina al oeste con el Río de la Plata y el Océano Atlántico al sur y sureste respectivamente.

Cuenta con una superficie de 176.215 km², albergando a 3.426.000 habitantes. Para entender la dimensión del País se puede comparar con la Provincia más grande de Argentina que es Buenos Aires y cuenta con una superficie de 307.571 km² y una población de 17.569.053 de las cuales 3.120.612 viven en CABA.

El estuario del Río de la Plata, que tanto define a los Montevideanos y a los Platenses - Bonaerenses. Es un río ancho que une y a la vez separa ambos territorios, un cuerpo de agua marrón que baja de los ríos Uruguay y Paraná. Un estuario que tiene características bien distintas de un lado que del otro.



MONTEVIDEO

Fundada en el año 1724 a raíz de la defensa del imperio español de los portugueses que ya estaban colocados en la Colonia de Sacramento desde 1680.

Montevideo nace como una ciudad mediterránea y no como una de vocación portuaria como pareciera ser cuando estaba con todo ese mar disponible a su alrededor.

Una ciudad que a partir del siglo XIX o fines del siglo XVIII a partir de miradas de urbanistas, de arquitectos y de paisajistas entraron a descubrir las posibilidades que tenía esta costa y este núcleo urbano de empezar a conectarse con esa costa a la cual le dio la espalda durante un par de siglos.





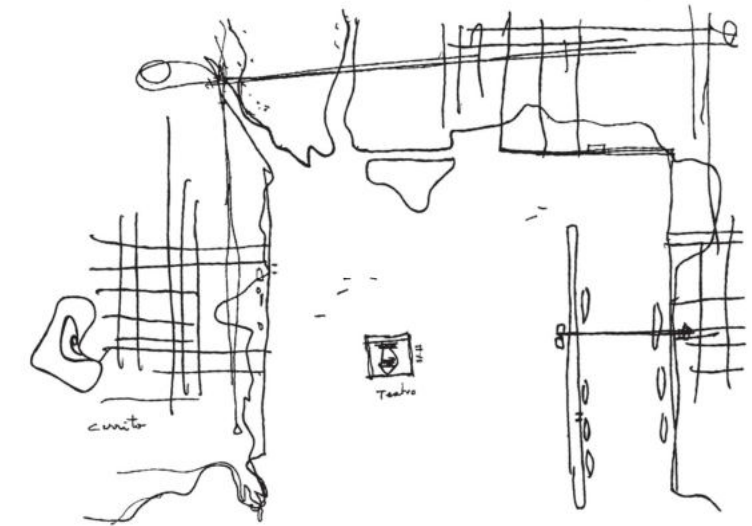
PLAN PARA LA BAHÍA DE MOTENVIDEO - PAULO MENDES DA ROCHA - 1998

El proyecto de reconfiguración de la BMVD surgió en el contexto de un Seminario Internacional en la Facultad de Arquitectura de Montevideo, en el que cada invitado desarrollo, en asociación con un equipo de estudiantes y docentes, una propuesta con la bahía como su tema.

El problema urbano era evidente en toda la ciudad, en sus comunicaciones, tenía que girar en torno a la bahía, teniéndola como obstáculo a superar. La intención del proyecto era precisamente revertir el problema, hacer que la ciudad lo abordara de forma concéntrica incorporando esta superficie de agua.

En esta bahía, poco profunda como una laguna, con una profundidad promedio de 2m, el puerto tiene que ser dragado permanentemente para tener un canal de mayor profundidad. El proyecto amplía el puerto desde el canal, creando un muelle que lo aísla, duplicando así su área de acceso terrestre.

Desde el punto de vista de una especialidad urbana, la bahía tiene una escala extraordinaria contiene un círculo casi perfecto con un diámetro de 2.5km, con una pequeña boca abierta al mar. Cruzarlo de un extremo a otro sería como caminar por la Avenida Paulista. Su escala es de una intimidad muy cómoda.



ROCHA, Paulo Mendes es un cosaco Naify. São Paulo, Brasil. págs. 218 – 220

MATRIZ POTENCIAL

El proyecto de PMDR como un nuevo esquema de intervención definiendo lógicas de ocupación y organización física y programa. Mas una investigación proyectual sobre la Bahía de Montevideo, permite abordar el concepto de territorio, incorporando la complejidad de escalas y variables que involucra en relación a una mirada contemporánea respecto de las infraestructuras y los modos de habitar.



INVESTIGACIÓN PROYECTUAL

Conectividad: Sistemas motorizados u potencialidad y/o resignificación de nuevas alternativas de movimiento de personas, bienes, energía e información.

Infraestructuras Obsoletas: Lógicas de intervención sobre terrenos y estructuras en desuso o a reprogramar.

Ecosistemas de Borde: Actualización del proyecto de soporte natural y espacios públicos sobre la costa en relación a nuevas estructuras y lógicas de uso.

Hipotesis de densificación: Estrategias de ocupación y/o renovación sobre el tejido existente o estrategias de extensión. Identificación de condiciones intersticiales y ubicaciones potenciales disponibles para el crecimiento.

Territorialización del Agua
Activación de la superficie de agua como soporte de nuevos usos.



DEPARTAMENTO DE MONTEVIDEO

Situado entre los departamentos de San José al Oeste y Canelones al Norte - Este. Montevideo es la capital de la República Oriental del Uruguay y sede administrativa del Mercosur, situada al sur del país con costa sobre el Río de la Plata. Ciudad puerto, centro económico y cultural, con una posición geopolítica estratégica que la colocó, desde su origen, como un nodo crucial para el comercio y el turismo de la región.

Con una superficie de una superficie de 530 kilómetros cuadrados, es el departamento más pequeño de Uruguay, pero es también su capital, donde se concentra casi la mitad de la población y donde se genera más del 50% del PIB nacional. Estas características, unidas a su condición de principal puerto del país, le confieren una posición geopolítica, económica y cultural estratégica en la región.

TOPOGRAFÍA

La topografía montevideana se integra al paisaje suavemente ondulado que caracteriza al Uruguay. Nunca existieron grandes obstáculos a salvar entre el interior del país y el puerto exportador, con la excepción de los bañados y arenales del este, los que constituyeron una barrera en las comunicaciones hasta la realización de la Ruta Interbalnearia en su tramo inicial.

El punto notable de la topografía es el Cerro de Montevideo, hito y símbolo de Montevideo, se ha constituido en una suerte de escudo visual desde la ciudad que puede haber colaborado a la preservación de la costa oeste sin mayor desarrollo urbano hasta el momento, con porciones de territorio de alta naturalidad. El Cerro es a su vez mirador natural hacia todos los puntos del territorio, marítimo y terrestre.

Montevideo cuenta con un suelo y un subsuelo que presentan buenas condiciones para servir de soporte a elementos construidos. El subsuelo ofrece materiales que han sido históricamente utilizados y continúan siendo empleados para la construcción (arcillas, arenas, piedras y balasto).

DINÁMICA POBLACIONAL Y DISTRIBUCIÓN TERRITORIAL

Entre 1996 y 2004 el departamento de Montevideo presentó una tasa de crecimiento poblacional negativa; fenómeno basado en gran parte en un saldo negativo de la migración interna y en la intensidad de la emigración internacional. Los cambios en la distribución espacial de la población operaron a favor de la región metropolitana: la pérdida de población del área urbana de Montevideo ha sido compensada por el desplazamiento de dinamismo poblacional hacia el ámbito metropolitano.

Los procesos demográficos corresponden a fenómenos estructurales de la sociedad y, por tanto, no son esperables cambios a mediano plazo. La profundización del envejecimiento continuará operando: es previsible que en el año 2025 las personas de 65 años y más alcancen el 15,7 % de la población total, en tanto la población de 0 a 14 años rondará el 20 %. La preocupación por el envejecimiento de la estructura de edades se relaciona con la importancia que adquiere el déficit de población económicamente activa.

"Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de Montevideo"



INFRAESTRUCTURA VIAL

Las reformas y funcionalizaciones viales en la zona del Aeropuerto de Carrasco integradas a la construcción de las nuevas terminales de pasajeros y de carga, aseguran una presión inmobiliaria complementaria a la zona. Los recientes emprendimientos de viviendas para sectores de nivel medioalto y alto, con características tipológicas y programáticas novedosas para nuestro medio incorporan áreas de usos urbanos grandes consumidoras de suelo y de baja densidad, ligadas indisolublemente a la utilización del automóvil privado.

El fuerte dinamismo de la zona Este del Área Metropolitana tiene su correlato en varios de los corredores metropolitanos aunque con características particulares. Es probable que la distribución de la residencia acompañe este proceso de inversión en infraestructura vial en el Este con un cierto reflejo del lado montevideano en particular al Norte de Camino Carrasco (PAU 10).

La Ruta 5 tiene una conexión importante con la zona Este a través del Colector Perimetral y la ampliación de Br José Batlle y Ordoñez, el nuevo Polígono Agroalimentario y el posible desarrollo de Puntas de Sayago como zona portuaria, aseguran presiones importantes hacia la ubicación de usos residenciales.

La Ruta 1 concentra menor número de equipamiento metropolitano aunque su dinámica poblacional es importante en el departamento de San José (ciudad del Plata) y algo menor sobre Av. Luis Batlle Berres probablemente la importancia de Paso de la Arena como punto de equipamientos metropolitanos (terminal de ómnibus) se incrementa.

"Calidades residenciales - hacia la revisión del Plan de Ordenamiento territorial de Montevideo"

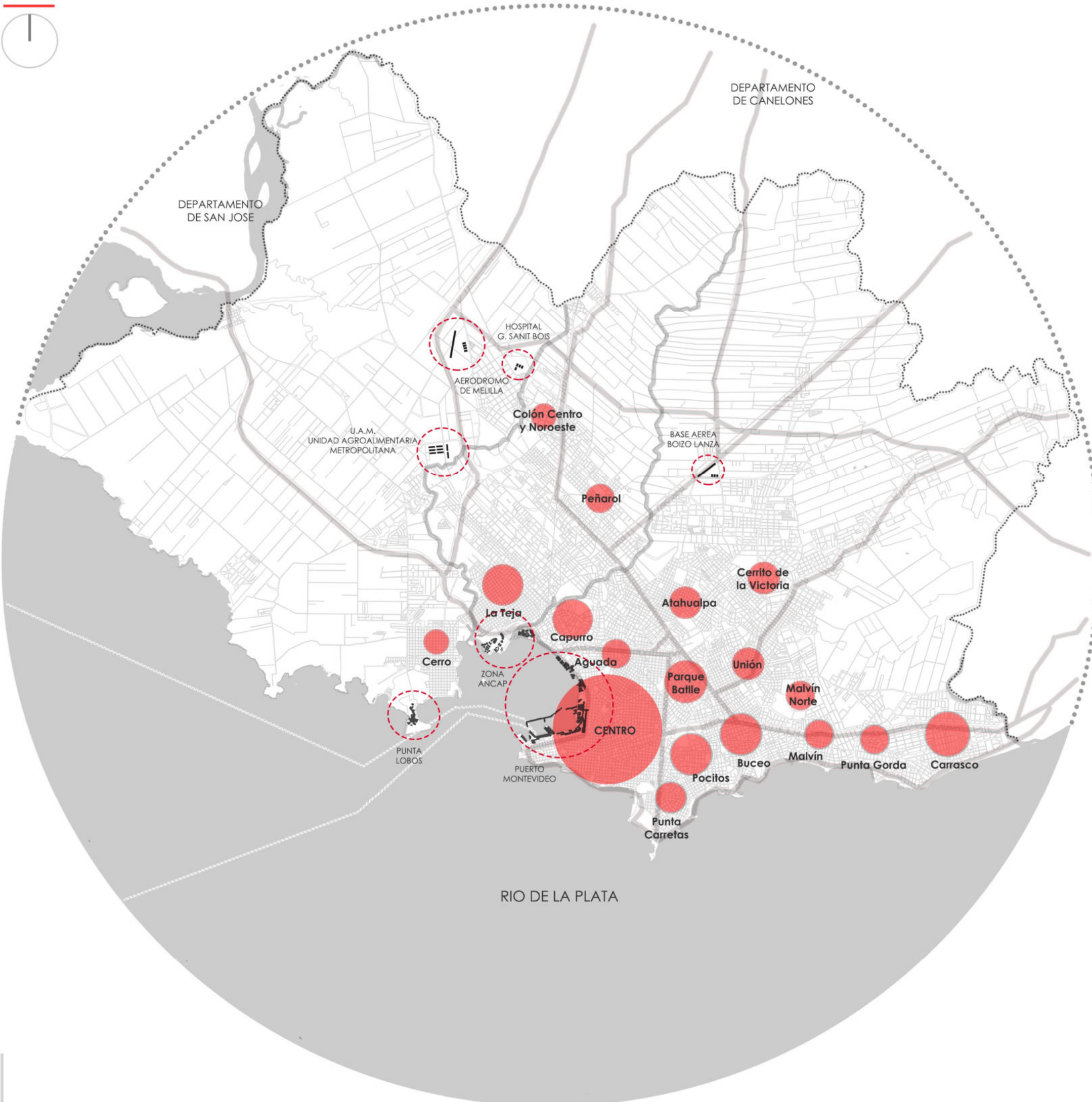
Transformaciones generaron una matriz territorial básica que definió la forma de las futuras expansiones urbanas montevidéanas, consistente en una red vial radio-céntrica estructurada a partir de la ciudad nueva y consolidada en base a las sub-centralidades urbanas inmediatamente periféricas, y a las localidades supra-departamentales vecinas a la capital, asociadas al abanico de los caminos nacionales principales.

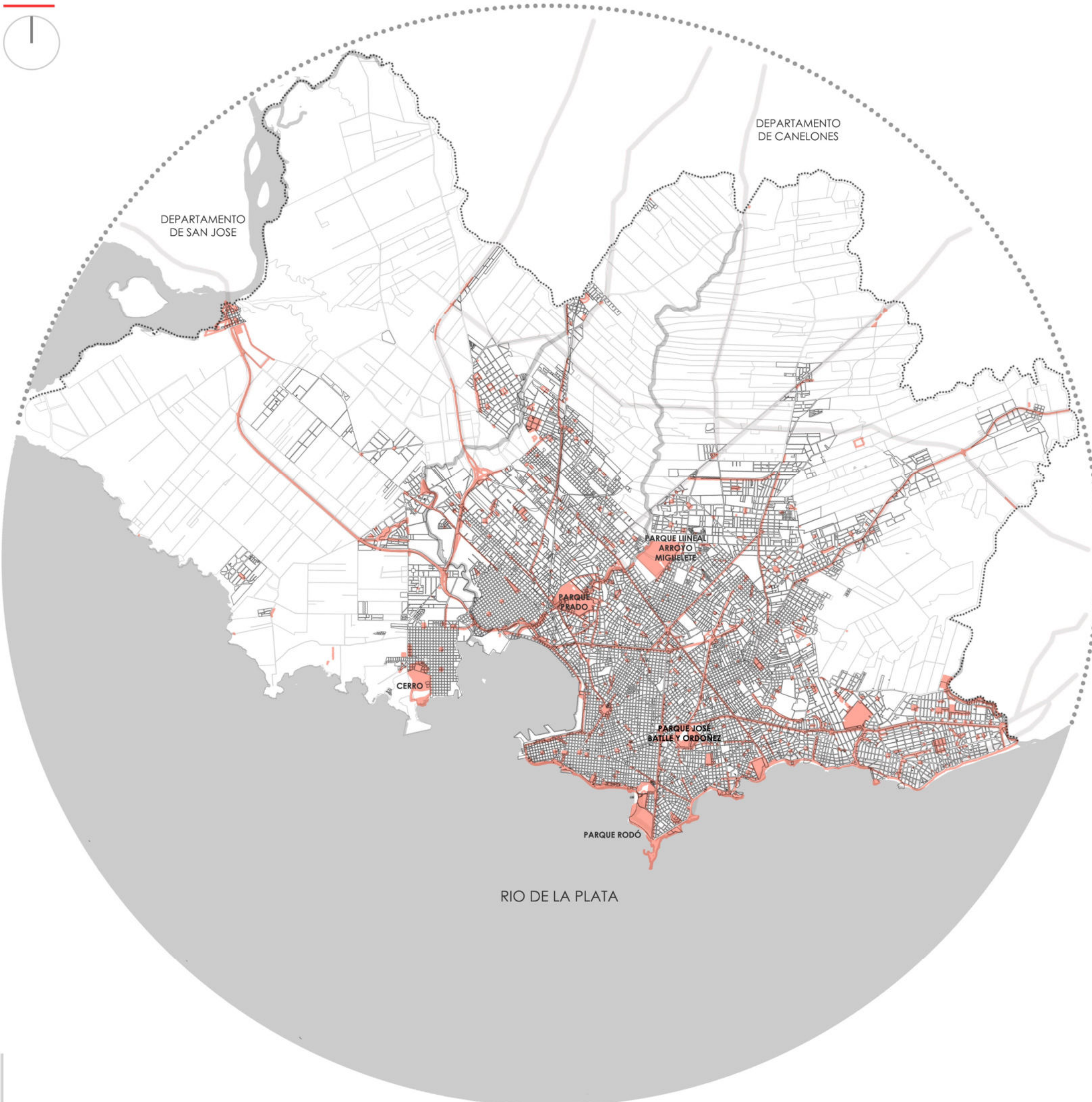
A nivel nacional el sistema de comunicaciones consolida su centro en Montevideo y se materializa a través de una red radial estructurada.

Posteriormente con el advenimiento del ferrocarril, esta estructura se fortalece, y con ella, las ciudades que vincula, especialmente Montevideo. La red férrea conecta las capitales departamentales y demás ciudades importantes con Montevideo.

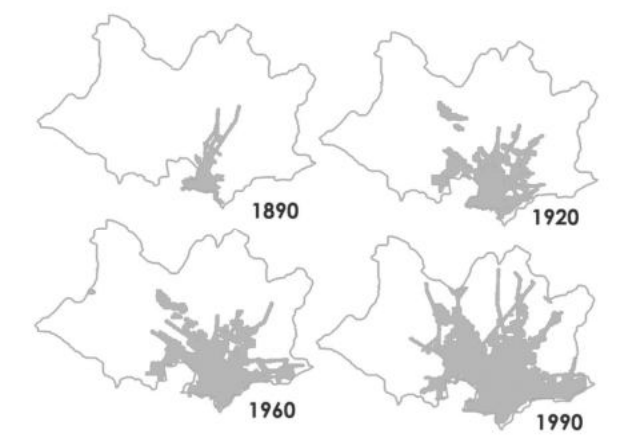
El nuevo puerto, obra fundamental sin la cual el tendido ferroviario no hubiera tenido mucho sentido en el largo plazo, fue inaugurado en el año 1909. Financiado por el Estado, probablemente haya constituido una de las inversiones infraestructurales públicas más importantes de la historia montevidéana. Con ambas obras se conformó una adecuada cabeza articuladora del comercio nacional, facilitando llegadas y partidas de importaciones y exportaciones.

"Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de Montevideo"





EXPANSIÓN URBANA - AREAS PÚBLICAS



La expansión de las áreas urbanas sobre los suelos rurales plantea dos problemas básicos. Por un lado implica la sistemática sustitución de los usos rurales del suelo por usos eminentemente urbanos (residenciales, logísticos, industriales, etcétera). Ello, naturalmente, configura una amenaza para las actividades rurales tradicionales y su trascendente rol social. Al mismo tiempo, obliga a la extensión de las infraestructuras y los servicios. Este último proceso, difícilmente evitable en términos sociales, promueve un encarecimiento considerable del suelo urbano.

Por tanto, la permanente expansión del suelo urbano asociada a las bajas densidades y al escaso crecimiento demográfico produce un mayor consumo de suelo por habitante que termina aumentando considerablemente su costo real. En términos sociales se genera un proceso territorial cuya insustentabilidad se hace cada día más evidente

"Directrices Departamentales de Ordenamiento Territorial y Desarrollo Sostenible de Montevideo"

AREAS PÚBLICAS

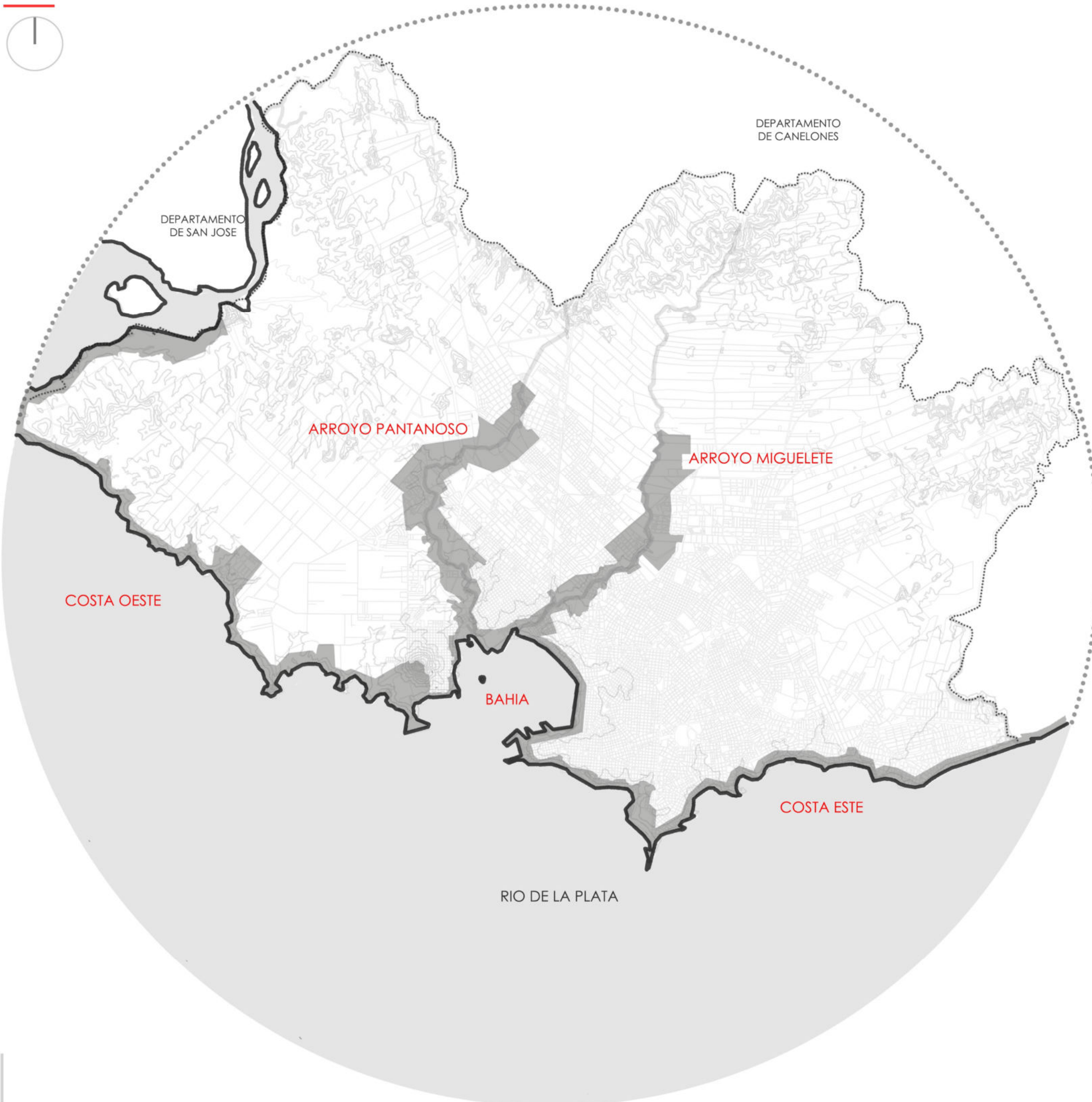
La Bahía es el ámbito que da fundamento y origen a la ciudad de Montevideo y aún hoy es un importante espacio formalmente abierto, aunque poco accesible a los ciudadanos. Pese a esto último, su preservación -en su espejo de agua y en la calidad de ésta- debe ser promovida.

El sistema estructurante general que se ha mencionado se complementa con un subsistema de parques y vías jerarquizadas, distribuidos sobre una malla continua de verde superficial y arbolado público y privado, cuyo mantenimiento y desarrollo se propone como política constante.

El verde de una ciudad no es sólo el conjunto de la flora que reside en ella. Es necesario interpretar esa función ambiental oxigenante en un sentido amplio, que incluye también los grandes espacios abiertos. No obstante, los árboles, los arbustos, el césped, las plantas herbáceas naturales o espontáneas, constituyen sin duda el componente principal de la estructura verde urbana.

Esta estructura verde se manifiesta en espacios públicos y privados. La expresión más importante del verde montevideano son sus parques y el arbolado de las calles, al que se suman las plazas y plazuelas e incluso, en su función ambiental, el verde vinculado a las edificaciones y a la residencia privada.

Sin duda alguna el verde constituye en el mundo actual un punto clave del ordenamiento de cualquier ciudad y se manifiesta como uno de los más importantes integradores del sistema de espacios exteriores públicos y contribuye a forjar la imagen, identidad y calidad de la ciudad.



FRENTE COSTERO

El Frente Costero Montevideano comprende el borde de la ciudad y el territorio montevidiano sobre el Río de la Plata en toda su extensión.

Constituye un territorio de frontera, con fuerte vocación de espacio público recreativo, y gran fortaleza paisajística.

Consecuentemente, se pone en valor el frente costero y se promueve en términos generales su accesibilidad. Se identifican en el frente costero tres grandes sectores diferenciados:

Costa Oeste, Bahía y entorno, Costa Este.

Costa Oeste

Se buscará la implantación ordenada y sustentable de actividades diversas vinculadas al esparcimiento, al turismo responsable y a actividades de investigación y difusión del patrimonio natural, con su conectividad y servicios complementarios que garanticen la calidad y el respeto de las condiciones naturales y valores paisajísticos que la distinguen.

Bahía

En virtud de los proyectos de desarrollo y ampliación del Puerto de Montevideo y del fortalecimiento de su significación nacional y regional, se reformulará el vínculo entre la ciudad y el frente costero, promoviendo el incremento de su uso público asociado a una valorización del espacio de la Bahía de Montevideo.

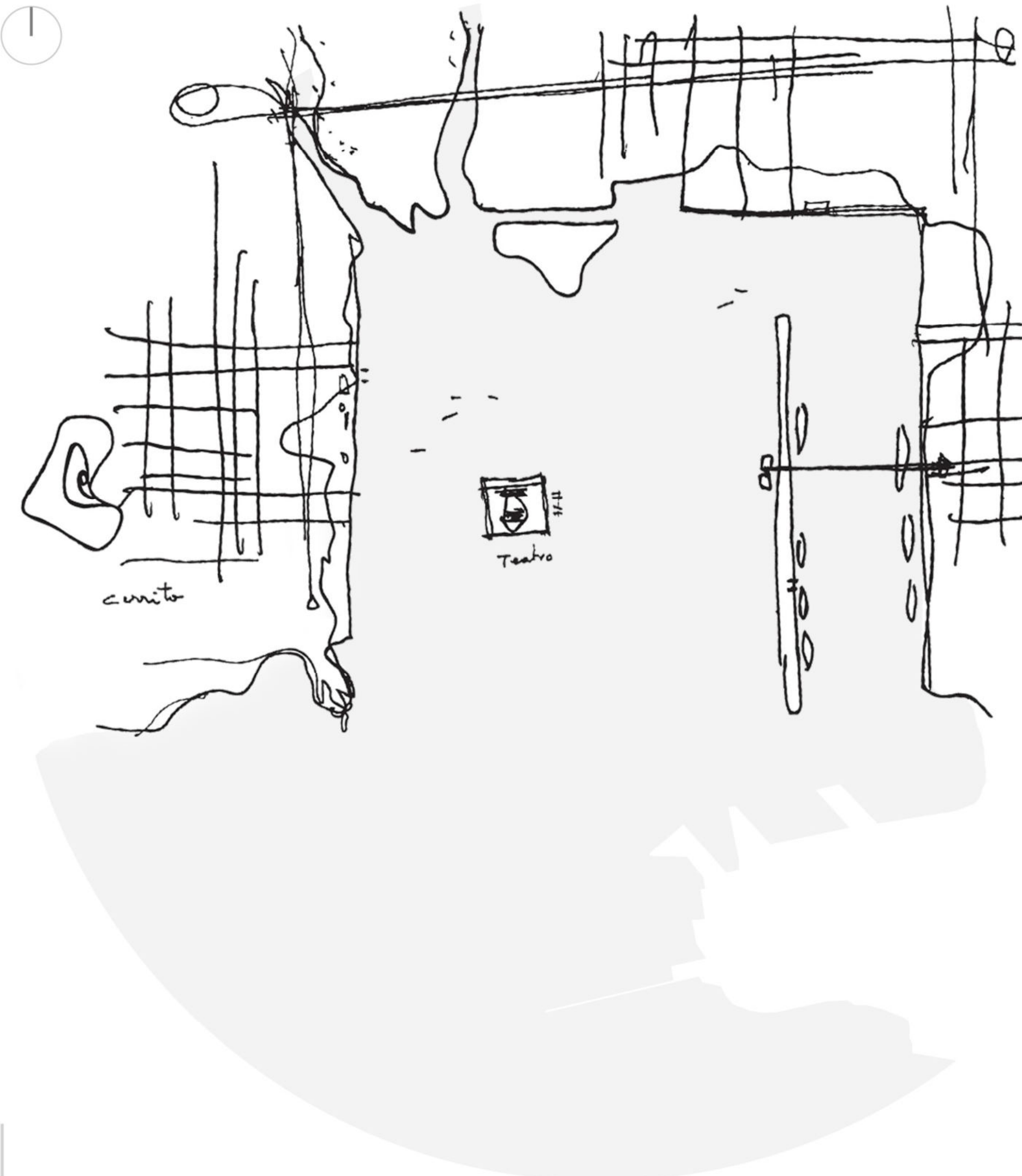
Costa Este

El sector este del frente costero conforma el paseo público por excelencia de todos los montevidianos. Se materializa en la Rambla costanera que se desarrolla a lo largo de una orla de playas que definen un territorio de alta calidad urbana y paisajística. Las áreas urbanas costeras de dicho sector concentran la población montevidiana de mayores ingresos.

BAHÍA DE MONTEVIDEO

ESCALA 2

1. PROPUESTA PMDR | 1998
2. PROPUESTA INTERVENCIÓN BAHÍA DE MONTEVIDEO
3. INFRAESTRUCTURA VIAL
4. PARQUE COSTERO
5. ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS



**PLAN PARA LA BAHIA DE MONTVIDEO -
PAULO MENDES DA ROCHA - 1998**

El proyecto para la bahía se transforma en una plaza de agua cuadrada, con las interfaces rectificadas para mostrar la claridad de esta intención. En él se implantaría una flota de embarcaciones, a modo de transporte ligero y masivo de pasajeros. Lo que supondría un estímulo a nuevos hábitos que aliviarían el embotellamiento de automóviles. Por tanto, con una visión un tanto veneciana de la relación entre el hombre y la naturaleza, de la idea de la vida en las ciudades, en lugar de tener que rodearla, Montevideo empezaría a organizarse frente a su bahía; una nueva plaza animada, como un SAN MARCOS inundado.

En él, hay un excéntrico "islot" que se reconfiguraría transformándose en un teatro en el mar, cubierto por una estructura ligera anclada en superficies flotantes, que, al moverse, en las noches de luna, podría abrirse irradiando música a la ciudad.

En la desembocadura del hinterland de todo el continente, el puerto de la Bahía de Montevideo es el más importante de América Latina. Pues además en su tamaño, tiene la capacidad de realizar una interlocución fluvial – desde la cuenca amazónica hasta la plata, a través de los sistemas fluviales Tocantins / Uruguay – que, con el desarrollo del comercio de cabotaje, puede alimentar a toda una red de ciudades dentro del territorio, dando sentido continental a lo que entonces podemos entender como América.

ROCHA, Paulo Mendes es un cosaco Naify. São Paulo, Brasil. págs. 218 – 220



PROPUESTA PARA LA BAHIA DE MOTENVIDEO -

Podemos dividirlo en 3 temas.

- 1 Parque Costero.
- 2 Vías de Conectividad: Terrestre | Marítima.
- 3 Elementos arquitectónicos.

1 Parque Costero:

En base a los estudios del ecosistema de borde, se plantea la idea de generar un nuevo borde costero, permitiendo conectar el nuevo parque urbano con posibles parques lineales de los arroyos Pantanoso y Miguelete.

Esta cinta verde es solo de acceso peatonal dejando al transporte motorizado por detrás o por debajo en el caso de los estacionamientos en estos elementos arquitectónicos.

Forestar todo el verde con especies autóctonas de Montevideo como por ejemplo: cedrón de monte, quebracho, etc.

2 Vías de Conectividad:

En base al sistema de conexión, la propuesta tiene como objetivo principal generar nuevas avenidas principales que provienen desde el interior de la ciudad de Montevideo uniendo el conjunto (CIUDAD - ESPACIO VERDE - AGUA) proporcionando visuales directas a la plaza de agua. En el sentido transversal, plantear vías peatonales que nos permita recorrer la totalidad del parque costero.

Generar una nueva vía conexión entre la ciudad del este y la del oeste con una nueva arteria (Avenida Capurro), que pasa por detrás de la refinería para tener una relación mas directa.

Por último para el sistema de transporte marítimo al igual que en la propuesta de PMDR establecemos una flota de barcos ligero en la bahía (vaporetos, veleros, kayak etc).

3 Elementos Arquitectónicos:

4 elementos arquitectónicos que se posan en puntos estratégicos tomado por PMDR: Espigón, borde oeste Barrio Cerro, principales accesos (ingreso a ciudad de Montevideo por Ruta Nacional nº1 en Capurro e ingreso desde barrio La Teja y Av. Capurro a la Villa del Cerro).

Cuatro elementos que convierten a la Bahía junto con la plaza de agua un nuevo polo de atracción, haciendo alusión a la isla planteada por PMDR. 4 elementos que insinúan un cuadrado virtual entre sí.

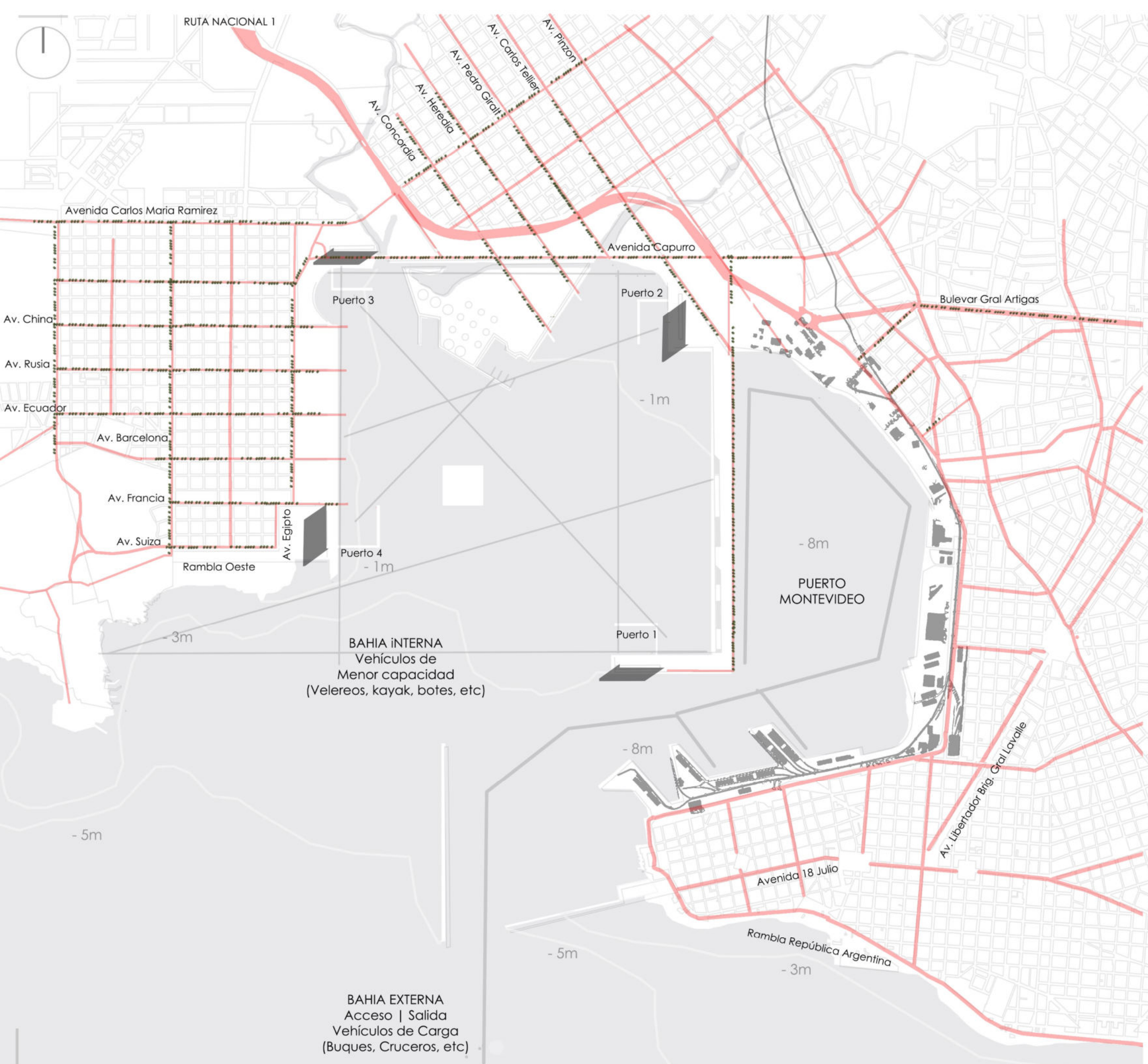


Perfil 1-1

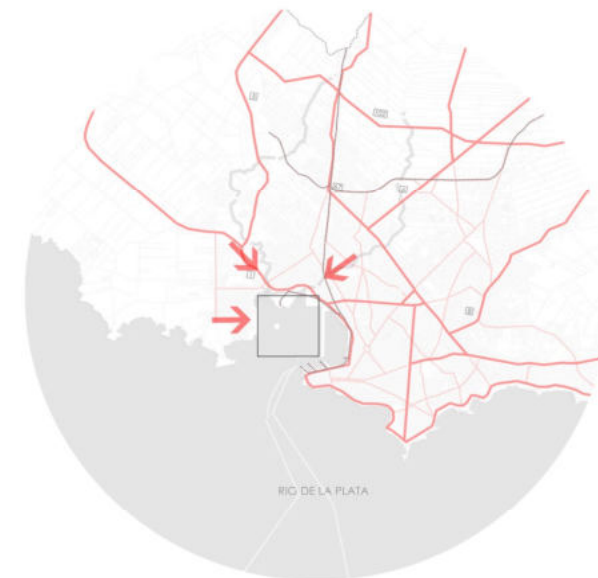


Perfil 2-2





INFRAESTRUCTURA VIAL BAHÍA MONTEVIDEO:



ACCESO A BAHÍA



NUEVA RAMBLA OESTE



PRINCIPALES VÍAS INTERNAS



PARQUE COSTERO



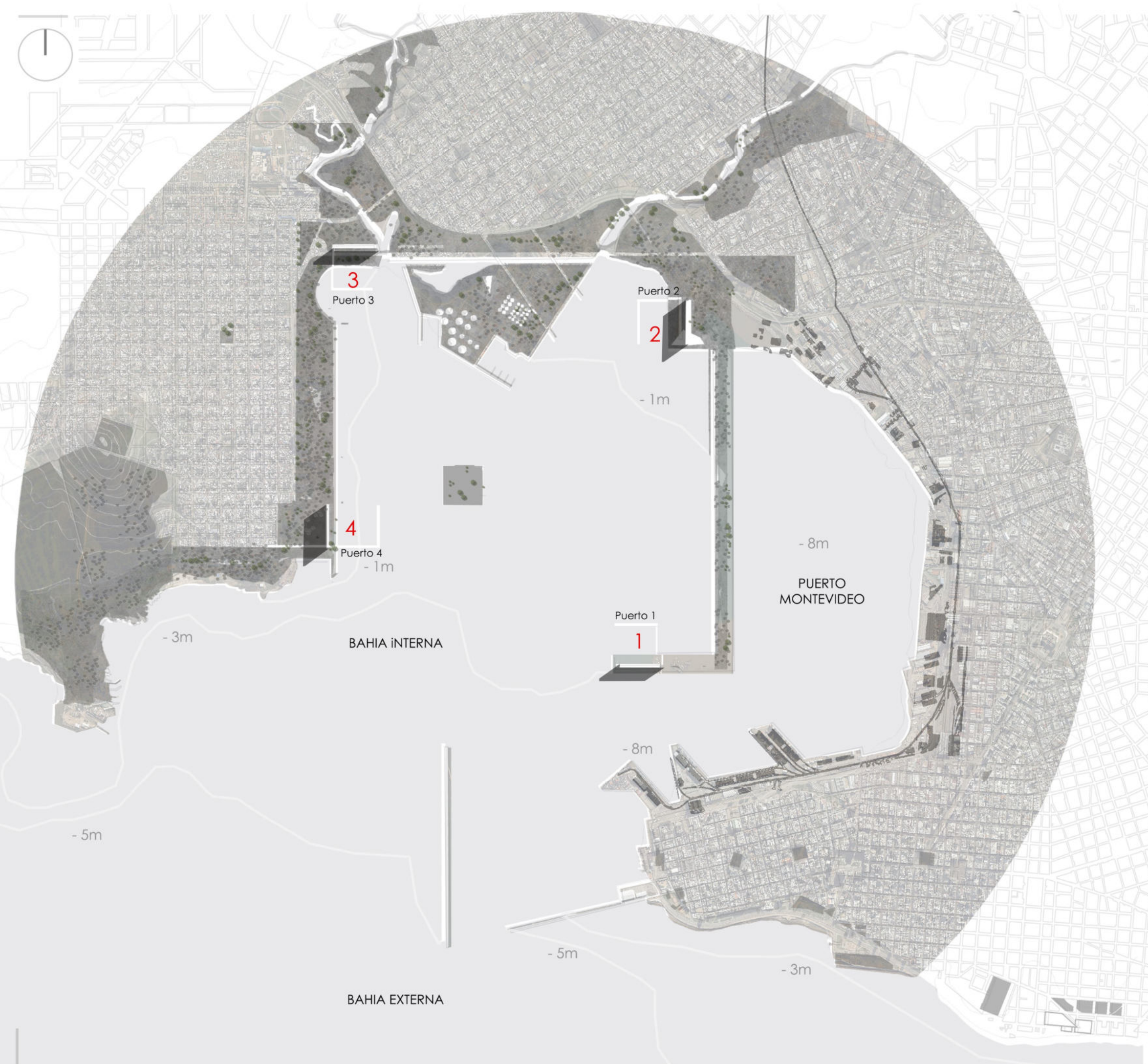
CORTE SECTOR VILLA DEL CERRO (CIUDAD - PARQUE - AGUA)



CORTE SECTOR CAPURRO (CIUDAD - PARQUE - AGUA)



CORTE SECTOR CAPURRO (CIUDAD - PARQUE - AGUA)



ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS:

La bahía de Montevideo como nuevo centro estratégico de la ciudad. Tomando como base la estrategia de organización de PMDR, se plantea la proyección de la bahía a 30 años en el futuro promoviendo su transformación como nuevo centro gravitacional de la ciudad sobre la hipótesis de desarrollo de 3 condiciones principales:

- El aumento de la capacidad del puerto al doble, soporte para el desarrollo de dinámicas integrales que requieren infraestructura vinculada a la producción, la administración, el equipamiento residencial, corporativo, social, deportiva y cultural.
- La reconversión de los sistemas naturales y condiciones geográficas relacionadas a la bahía (agua, superficies de borde, riberas y desembocaduras de arroyos, el cerro) interviniendo o activando el uso de superficies disponibles y potenciales, terrestres y acuáticas.
- La reformulación de la bahía en términos de movilidad, adaptando y/o proponiendo los sistemas circulatorios terrestres y acuáticos (infraestructura de movimientos).

PROGRAMA

1) Industrial | Productivo | Puerto

Acopio	Duplicar capacidad actual
Maniobras / infraestructura de carga y descarga	Duplicar capacidad actual
Administración del puerto	100000 m2

2) Social

Equipamiento comercial	100000 m2
Equipamiento sanitario (Hospital Montevideo)	50000 m2
Equipamiento turístico (gastronomía, servicios recreativos)	100000 m2
Equipamiento educativo / investigación	100000 m2
Equipamiento deportivo	100000 m2

3) CULTURAL

Predio ferial / exposiciones	100000 m2
Complejo cultural Teatro Isla	100000 m2
Equipamiento cultural	100000 m2

4) RESIDENCIAL

Vivienda permanente (proyección 160000 habitantes) 75%	120000
Vivienda transitoria (proyección 160000 habitantes) 25%	40000

5) ADMINISTRATIVO

Ministerios, Secretarías, Oficinas	100000
------------------------------------	--------

6) INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD

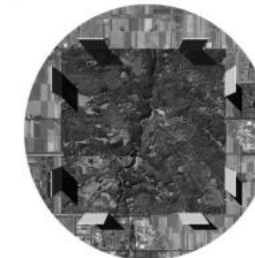
Estación/es transferencia terrestre / acuática	-
--	---

7) ECOSISTEMA PÚBLICO

Componentes naturales: playas, superficies verdes, forestación, escolleras, bordes fluviales	-
Infraestructuras Obsoletas	-

REFERENCIAS

Stop City - Estudio Dogma - 2007 - 2008



Rino Levi - Concurso Brasilia - 1957



ELEMENTOS ARQUITECTÓNICOS:

PROGRAMA

EDIFICIO N° 1

INDUSTRIAL | PRODUCTIVO | PUERTO

Acopio

Maniobras / infraestructura de carga y descarga

Administración del puerto

SOCIAL

Equipamiento comercial

Equipamiento turístico (gastronomía, servicios recreativos)

RESIDENCIAL

Vivienda permanente (proyección 160000 habitantes) 75%

Vivienda transitoria (proyección 160000 habitantes) 25%

ADMINISTRATIVO

Ministerios, Secretarías, Oficinas

INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD

Estación/es transferencia terrestre / acuática

ECOSISTEMA PÚBLICO

Componentes naturales: playas, superficies verdes, forestación, escolleras, bordes fluviales

Infraestructuras Obsoletas

EDIFICIO N° 2

SOCIAL

Equipamiento educativo / investigación

Equipamiento sanitario (Hospital Montevideo)

RESIDENCIAL

Vivienda permanente (proyección 160000 habitantes) 75%

Vivienda transitoria (proyección 160000 habitantes) 25%

ADMINISTRATIVO

Ministerios, Secretarías, Oficinas

INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD

Estación/es transferencia terrestre / acuática

ECOSISTEMA PÚBLICO

Componentes naturales: playas, superficies verdes, forestación, escolleras, bordes fluviales

Infraestructuras Obsoletas

EDIFICIO N° 3

SOCIAL

Equipamiento comercial

Equipamiento educativo / investigación

Equipamiento deportivo

CULTURAL

Equipamiento cultural

RESIDENCIAL

Vivienda permanente (proyección 160000 habitantes) 75%

Vivienda transitoria (proyección 160000 habitantes) 25%

ADMINISTRATIVO

Ministerios, Secretarías, Oficinas

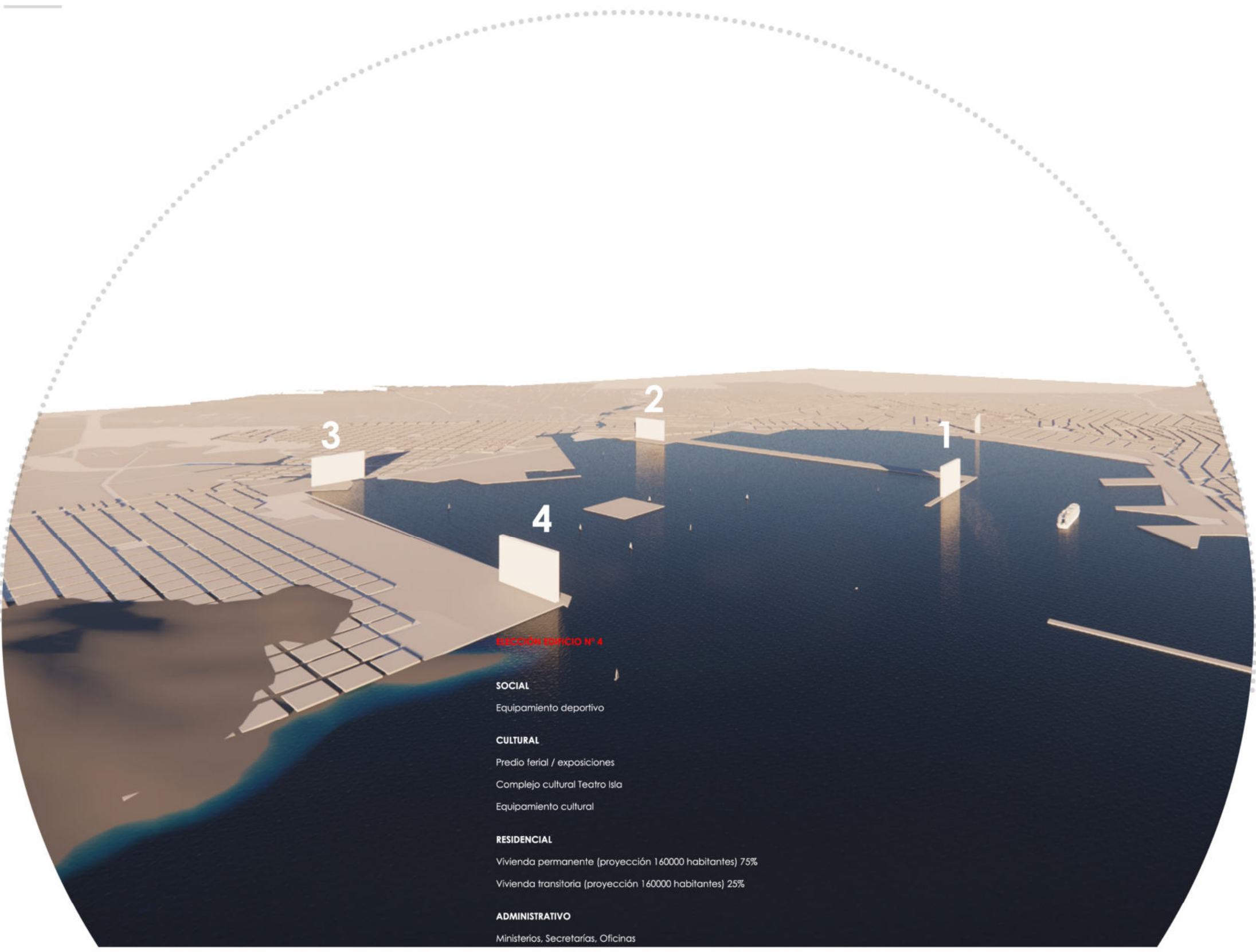
INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD

Estación/es transferencia terrestre / acuática

ECOSISTEMA PÚBLICO

Componentes naturales: playas, superficies verdes, forestación, escolleras, bordes fluviales

Infraestructuras Obsoletas



SECCIÓN EDIFICIO N° 4

SOCIAL

Equipamiento deportivo

CULTURAL

Predio ferial / exposiciones

Complejo cultural Teatro Isla

Equipamiento cultural

RESIDENCIAL

Vivienda permanente (proyección 160000 habitantes) 75%

Vivienda transitoria (proyección 160000 habitantes) 25%

ADMINISTRATIVO

Ministerios, Secretarías, Oficinas

INFRAESTRUCTURA MOVILIDAD

Estación/es transferencia terrestre / acuática

ECOSISTEMA PÚBLICO

Componentes naturales: playas, superficies verdes, forestación, escolleras, bordes fluviales

Infraestructuras Obsoletas

BARRIO DEL CERRO

ESCALA 3

1. INTERVENCIÓN VILLA DEL CERRO

Rambla Oeste

Vias Principales

Elemento Arquitectónico (Sector Oeste)

2. IMPLANTACIÓN

Avenida Egipto

Plaza Principal (Planta 0)

Puerto Oeste





INTERVENCIÓN VILLA DEL CERRO

La propuesta se basa en generar vías principales cada tres cuadras. Esto permite encontrar la matriz potencial del elemento arquitectónico y las dimensiones del parque costero logrando ubicar los componentes naturales como por ejemplo: Forestación, escolleras, bordes fluviales, playas, etc.

Cada cuadrante que se forma tiene una dimension de 300mts x 300mts,

CUADRANTE 1

- Anfiteatro
- Skate Park
- Reservorio agua de lluvia
- Sector flora y fauna acuatica

CUADRANTE 2

- Skate Park
- Reservorio agua de lluvia
- Sector flora y fauna
- Área deportiva

CUADRANTE 3 + ISLA

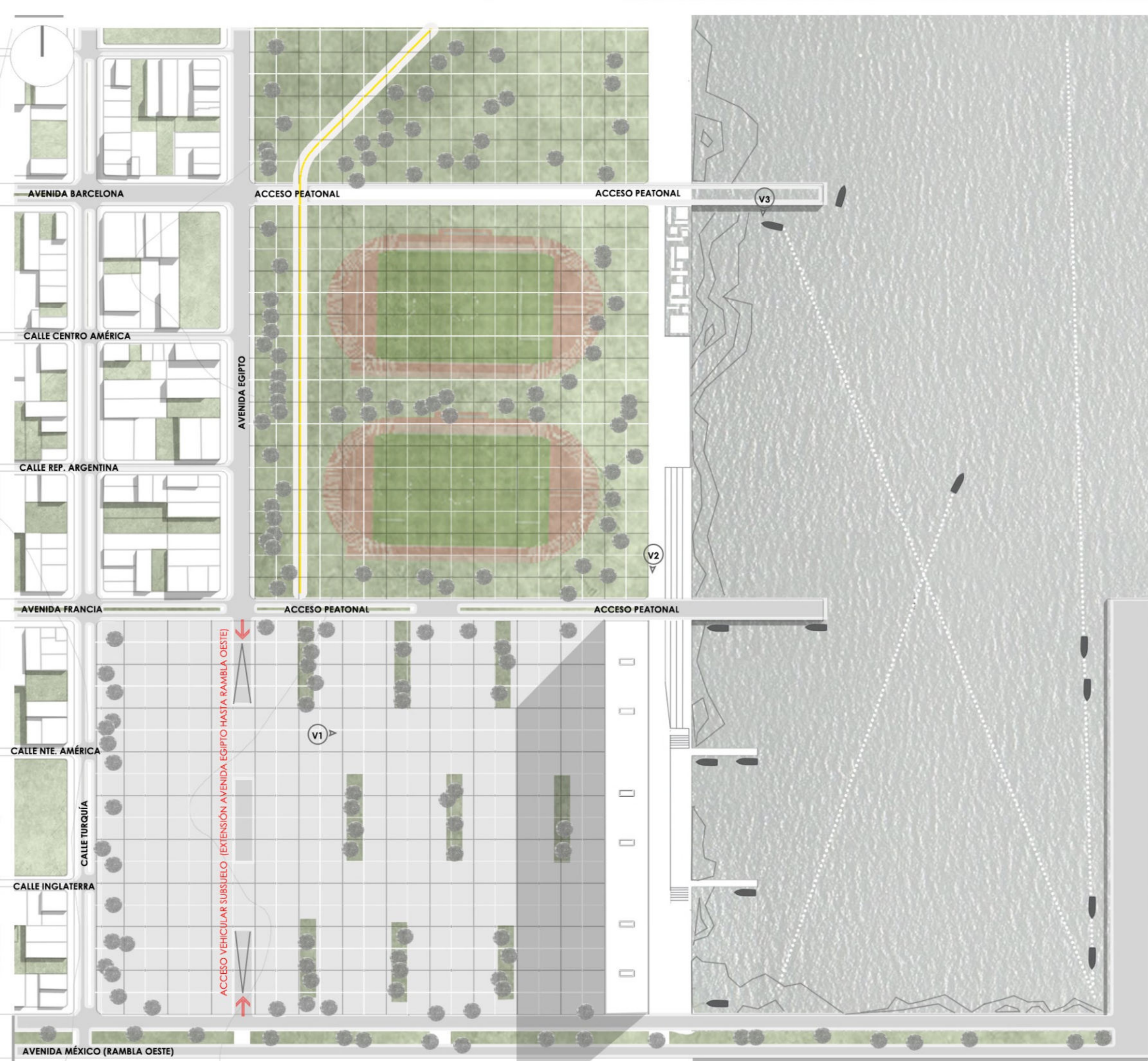
- Canchas de Fútbol 11
- Circuito aeróbico
- Escalinatas en borde costero

ISLOTE (Isla de la Libertad)

Espacio para complejo cultural teatro al aire libre, escenarios para eventos masivos, etc.

CUADRANTE 4 + EDIFICIO MULTIPROGRAMÁTICO + ESTACIÓN TRANSFERENCIA ACUÁTICA

- Plaza de llegada Edificio Arquitectónico
- Areas de exposicion cultural, ferias, eventos.
- Sector Subsuelo: estacionamiento, area logística para edificio.
- Puerto: Transporte pasajeros, recreativo, etc.



IMPLANTACIÓN



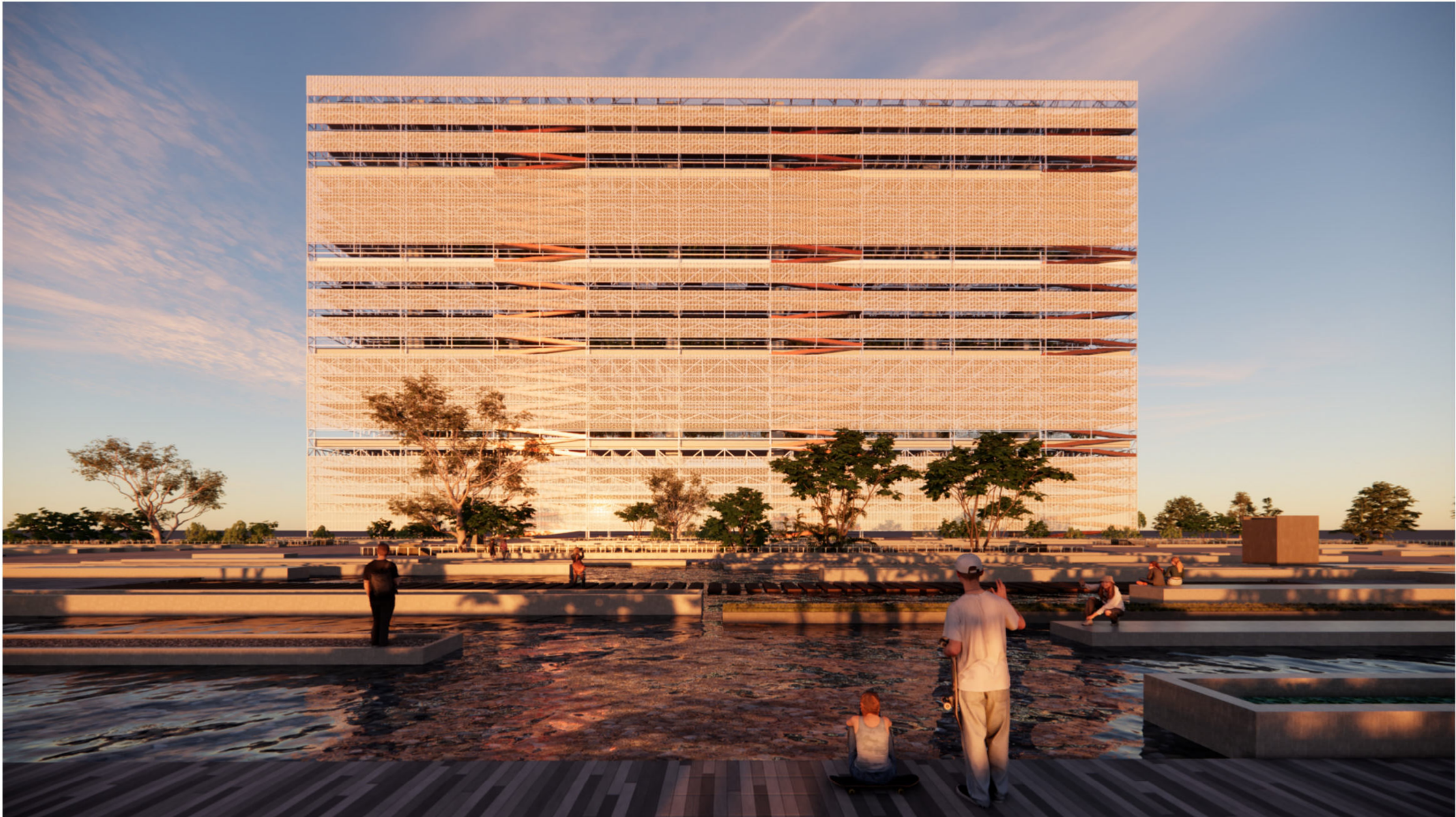
VISTA 1



VISTA 2



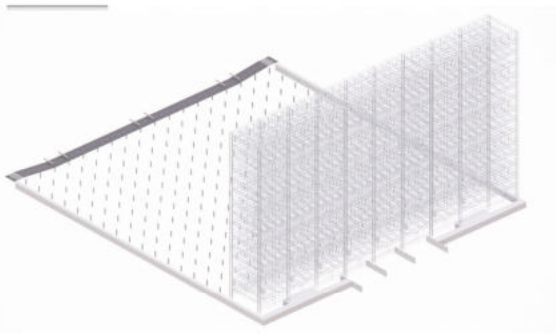
VISTA 3



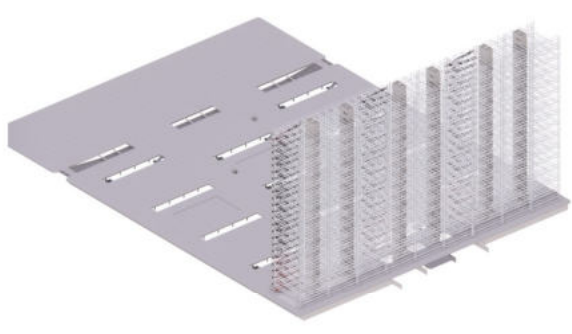
CIUDAD VERTICAL

ESCALA 4

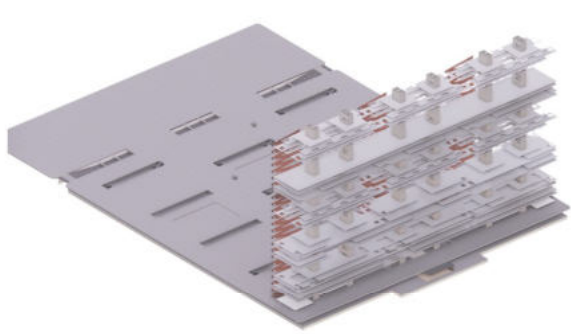
1. ELEMENTO ARQUITECTÓNICO OESTE
2. BARRIO ADMINISTRATIVO
3. BARRIO CULTURAL
4. BARRIO VIVIENDAS
5. BARRIO DEPORTIVO
7. REFLEXIÓN
8. REFERENCIAS



ESTRUCTURA



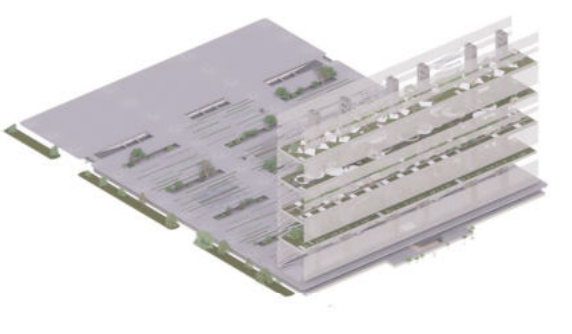
NÚCLEOS



PROGRAMAS



TERRAZAS



PROTECCIÓN SOLAR

CIUDAD VERTICAL - PROGRAMA

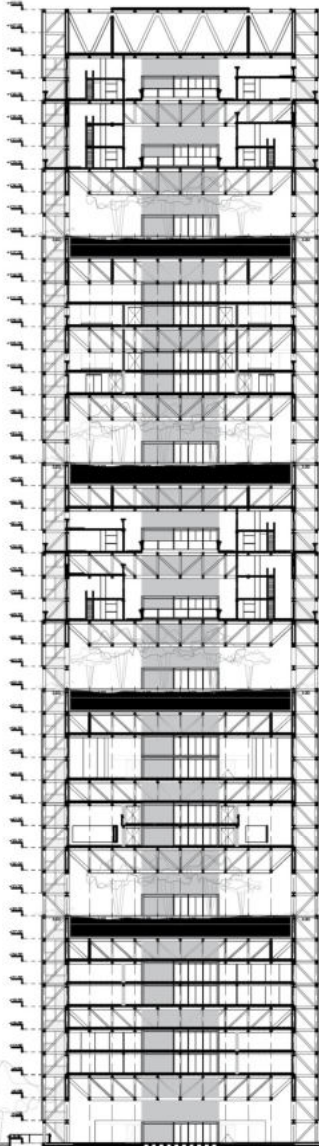
BARRIO DE VIVIENDAS 2

BARRIO CULTURAL

BARRIO VIVIENDAS 2

BARRIO CULTURAL

BARRIO ADMINISTRATIVO



ÁREA DE LOGÍSTICA | ESTACIONAMIENTO

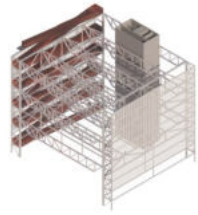
CORTE B-B
0 2.5 10 30



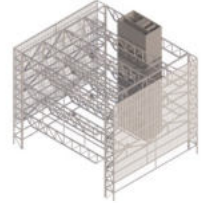
ELEMENTO 30X30X30



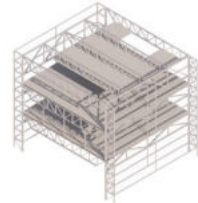
ESTRUCTURA



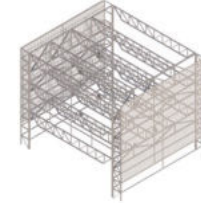
RAMPA PANORÁMICA



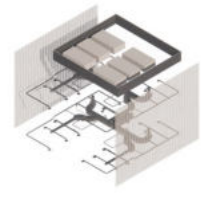
NÚCLEO ESCAPE



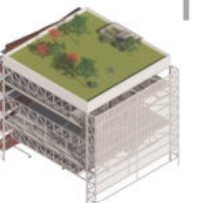
CONFIGURACIONES SEGÚN PROGRAMA



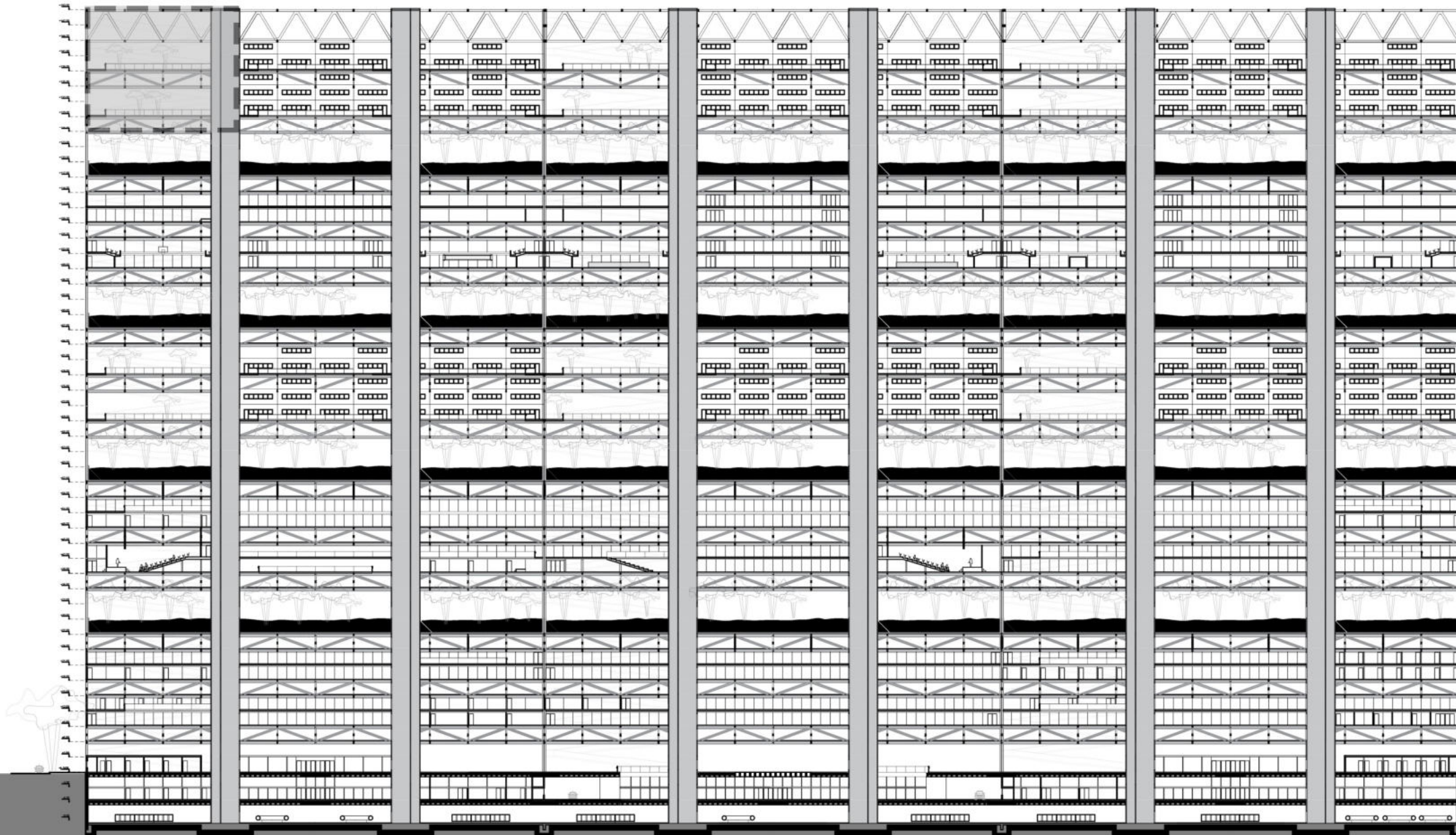
PROTECCIÓN SOLAR



INSTALACIONES



TERRAZAS



BARRIO DE VIVIENDAS 2

BARRIO CULTURAL

BARRIO VIVIENDAS 2

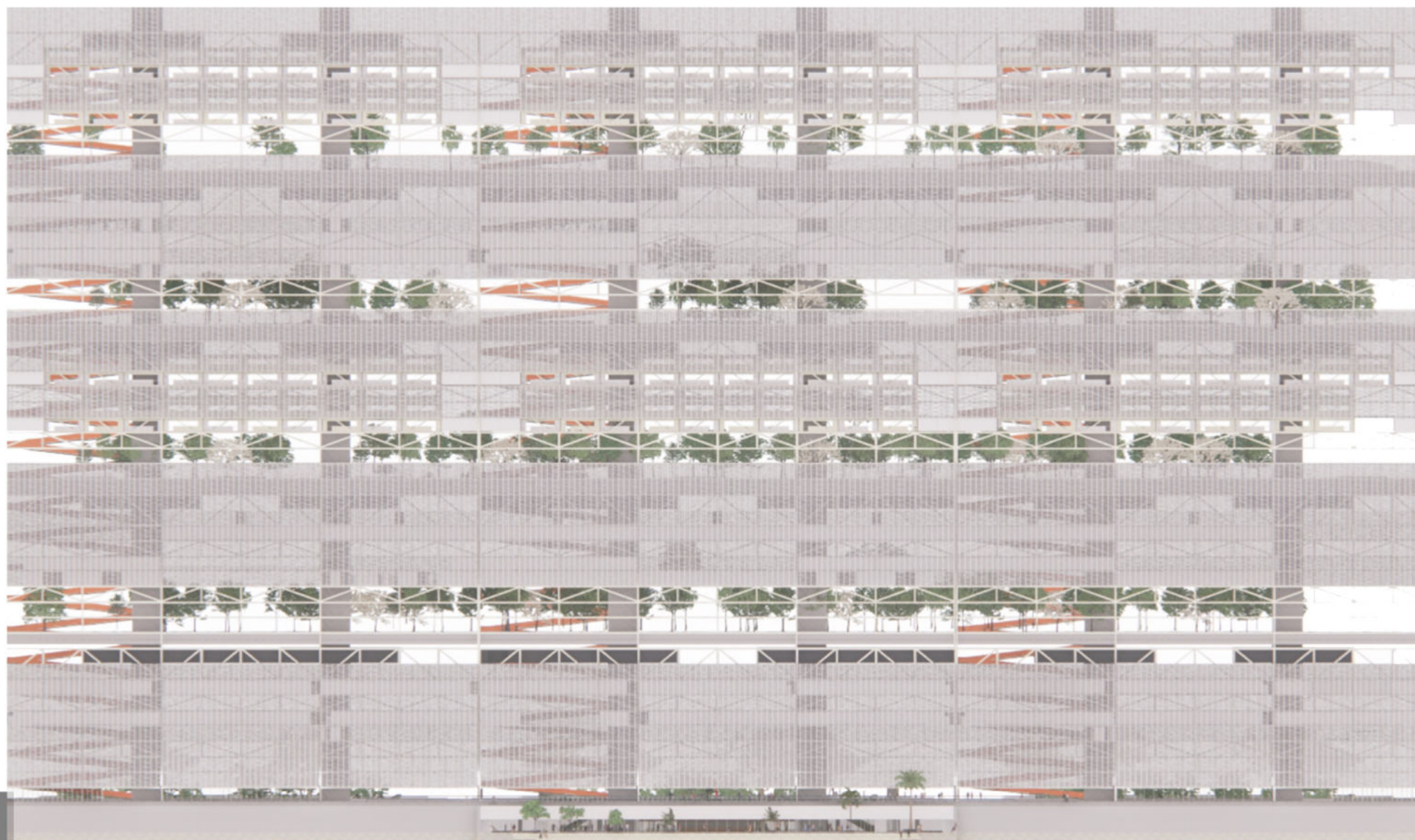
BARRIO CULTURAL

BARRIO ADMINISTRATIVO

ÁREA DE LOGÍSTICA | ESTACIONAMIENTO

CORTE A-A

0 2.5 10 30



BARRIO DE VIVIENDAS 2

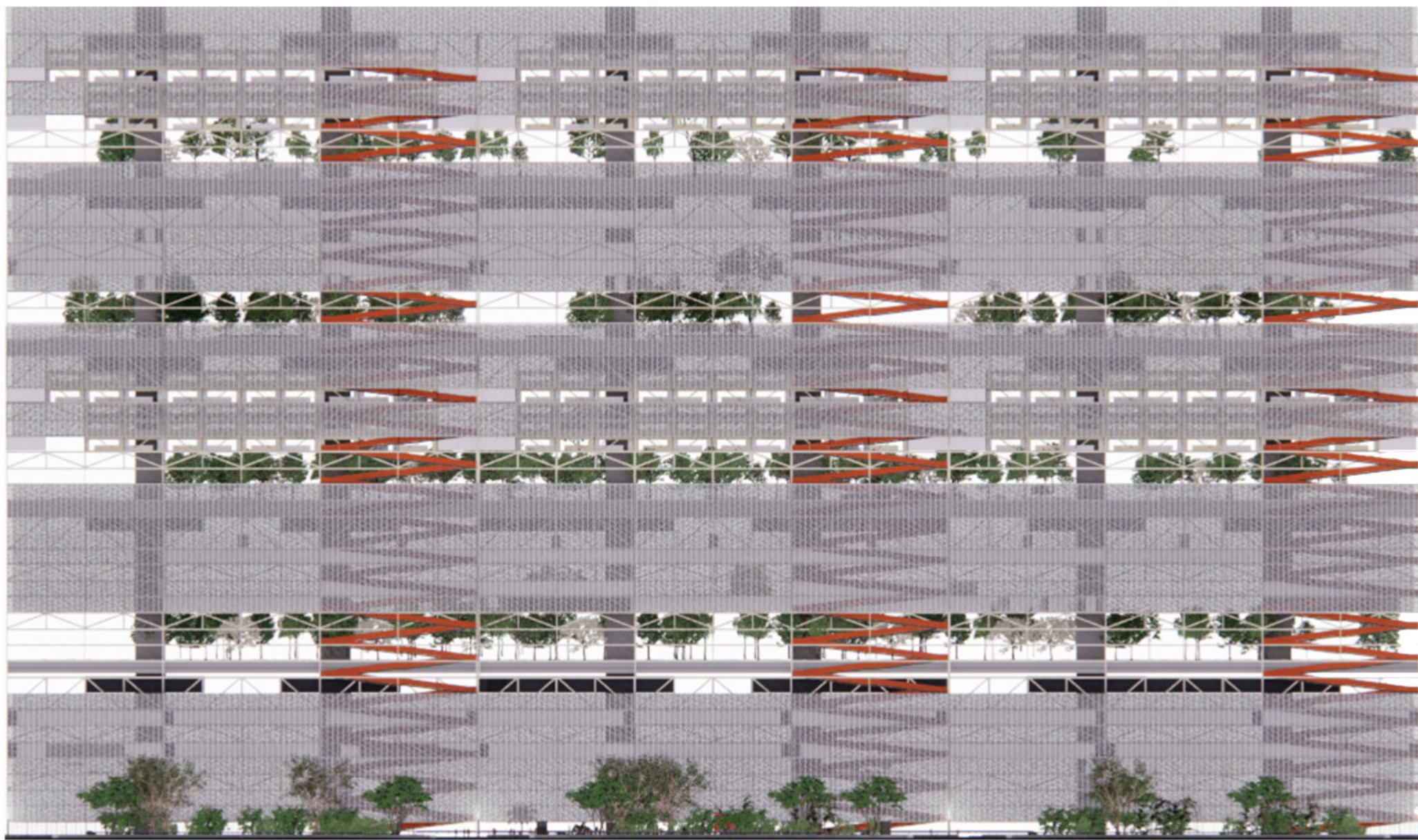
BARRIO CULTURAL

BARRIO VIVIENDAS 2

BARRIO CULTURAL

BARRIO ADMINISTRATIVO

VISTA DESDE BAHÍA DE MONTEVIDEO



BARRIO DE VIVIENDAS 2

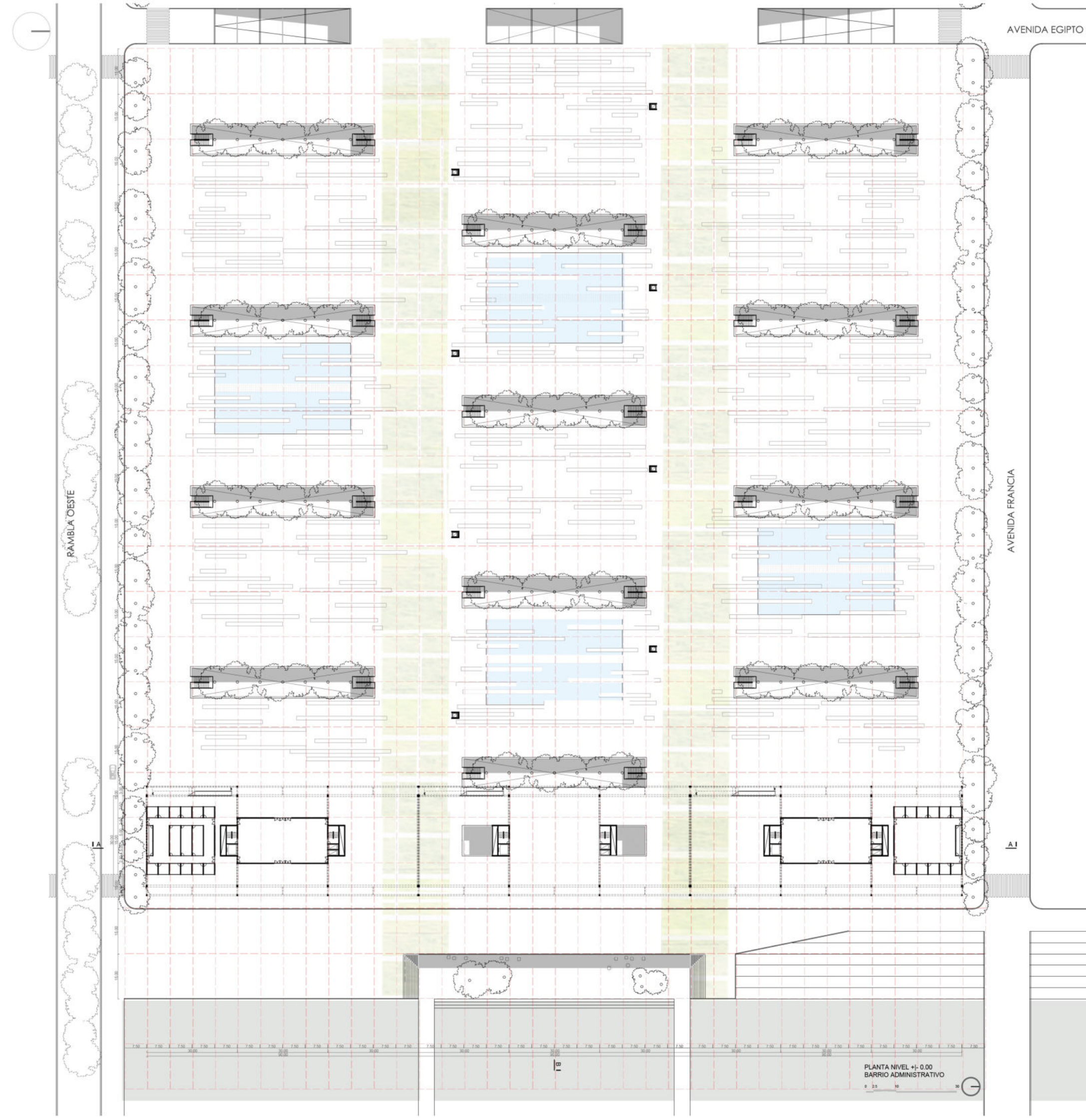
BARRIO CULTURAL

BARRIO VIVIENDAS 2

BARRIO CULTURAL

BARRIO ADMINISTRATIVO

ISTA DESDE CERRO



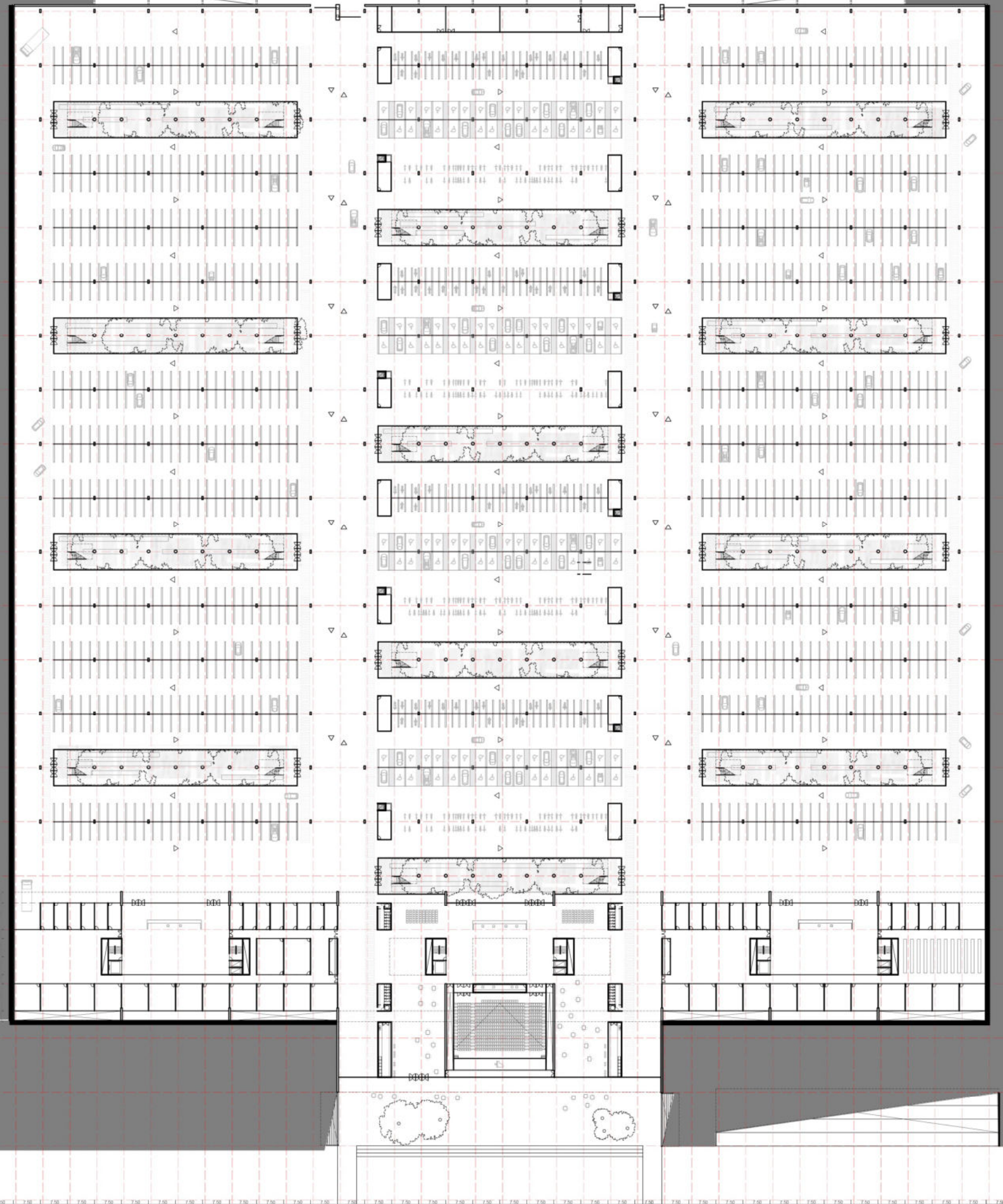
AVENIDA EGIPTO

RAMBLA OESTE

AVENIDA FRANCIA

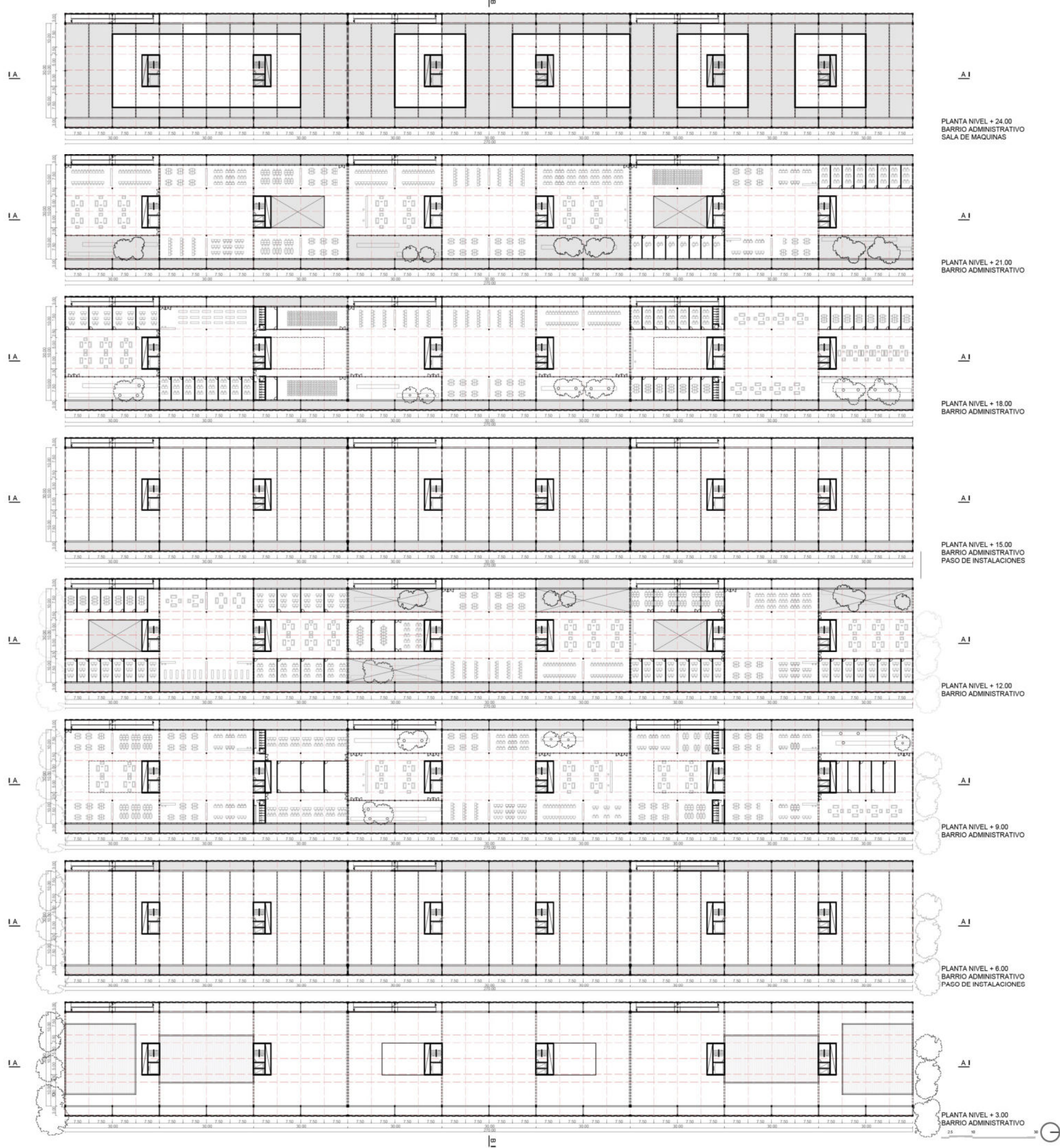
PLANTA NIVEL +/- 0.00
BARRIO ADMINISTRATIVO

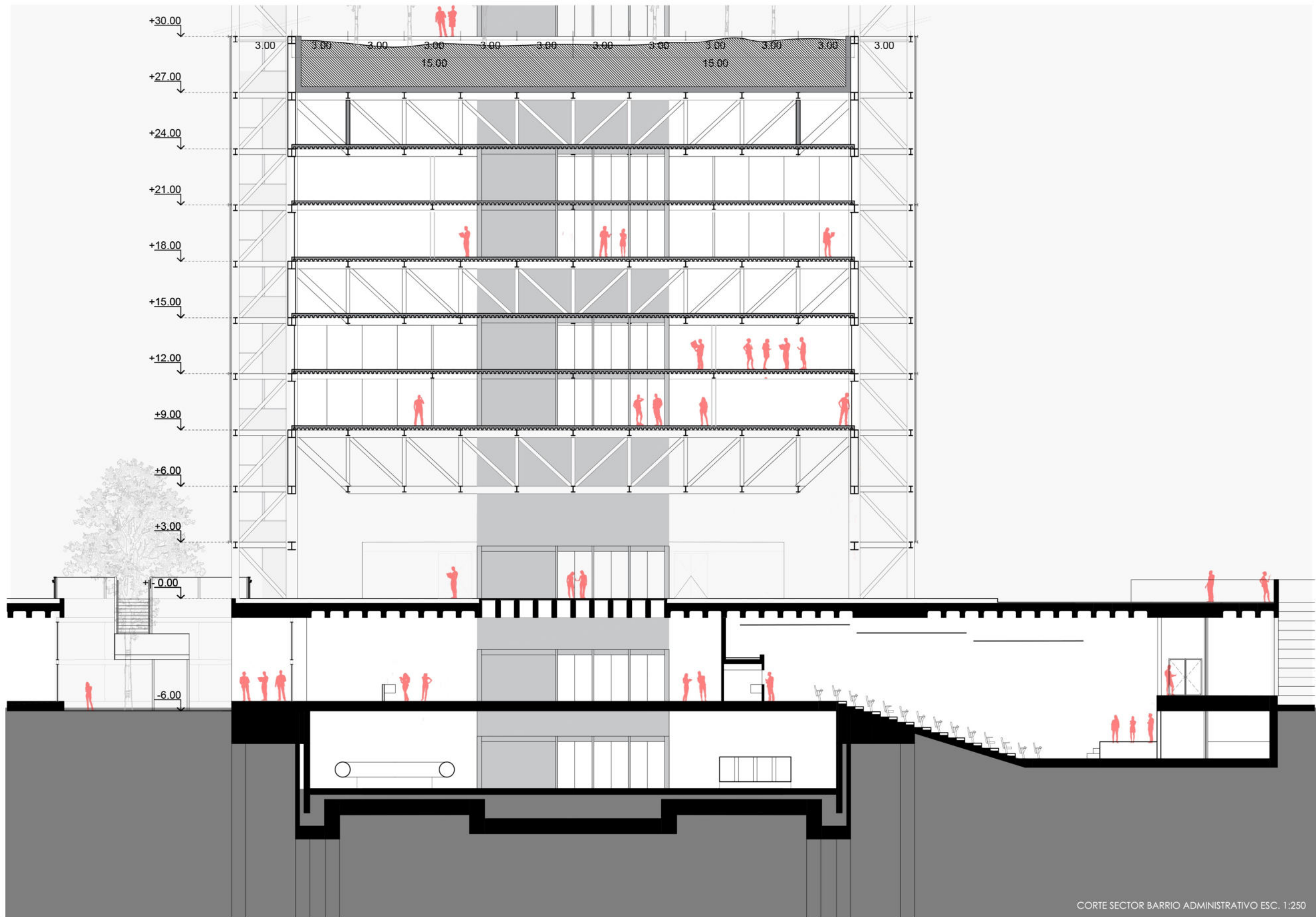
AVENIDA EGIPTO



PLANTA NIVEL -6.00
 BARRIO ADMINISTRATIVO
 SUBSUELO







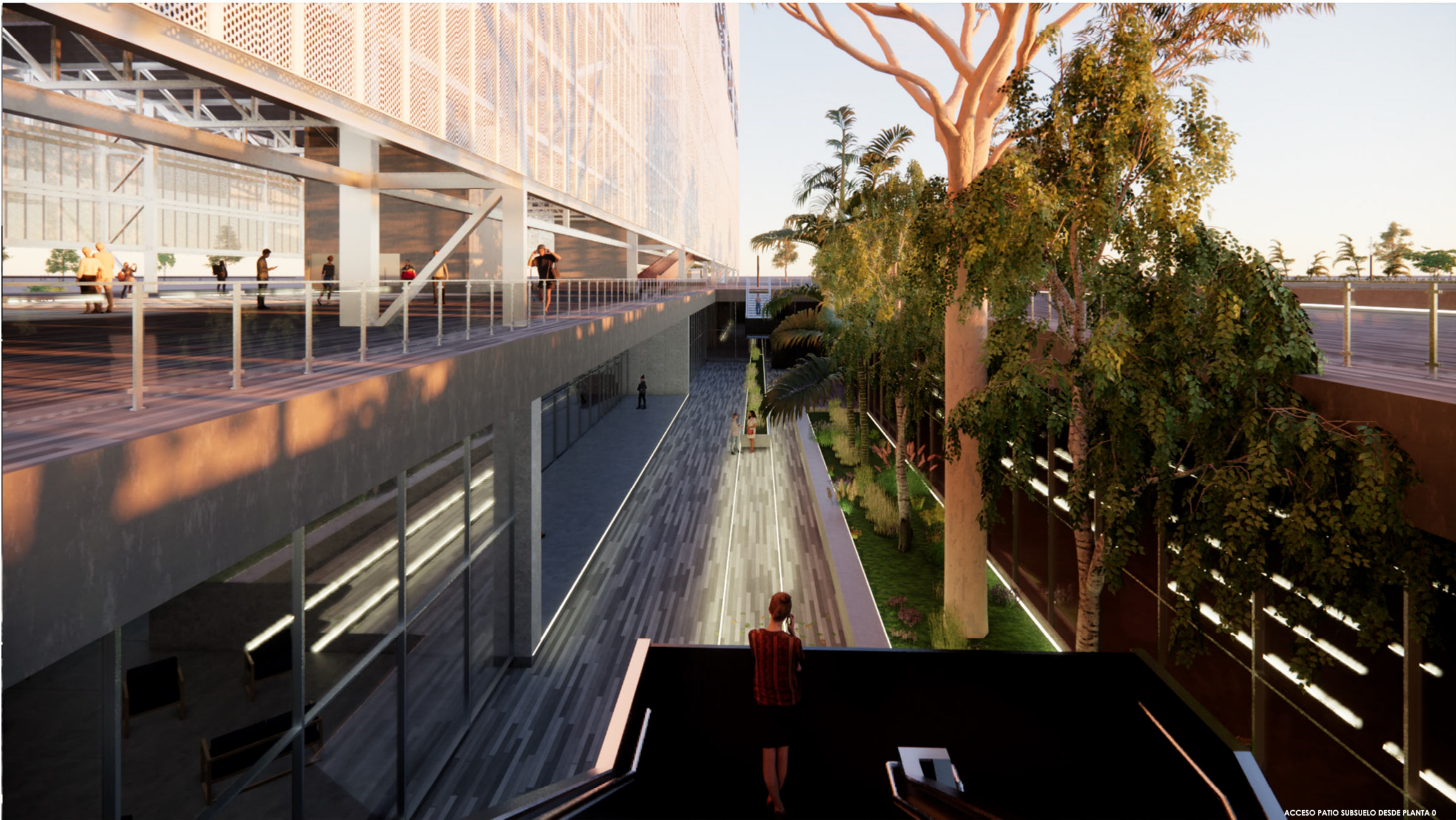
CORTE SECTOR BARRIO ADMINISTRATIVO ESC. 1:250



ACCESO AUDITORIO PLANTA SUBSUELO



ACCESO AUDITORIO PLANTA SUBSUELO



ACCESO PATIO SUBSUELO DESDE PLANTA 0



PLAZA (PLANTA 0)



SECTOR PUERTO



AUDITORIO PLANTA SUBSUELO



AREA ADMINISTRATIVA PLANTA +9.00



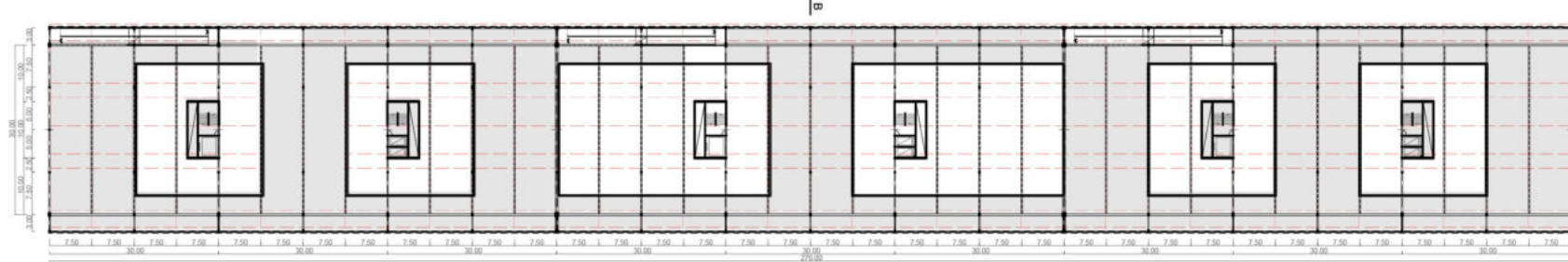
AREA ADMINISTRATIVA PLANTA +9.00



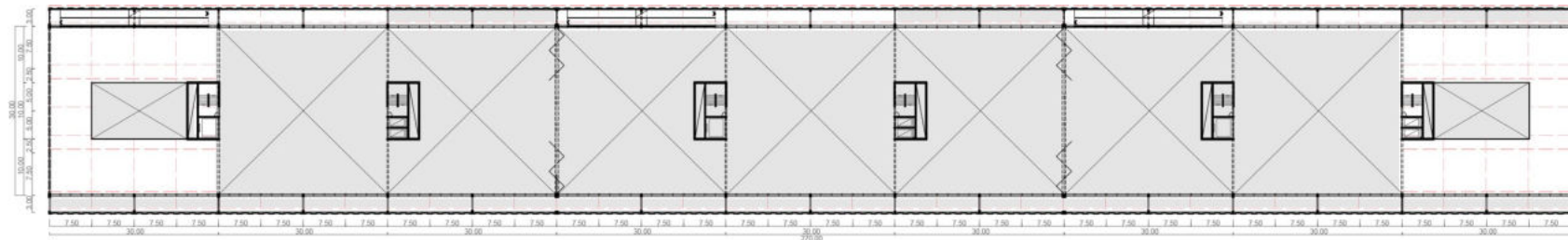
ÁREA ADMINISTRATIVA PLANTA +18.00



ÁREA ADMINISTRATIVA PLANTA +21.00



PLANTA NIVEL + 54.00
BARRIO CULTURAL
SALA DE MAQUINAS



PLANTA NIVEL + 51.00
BARRIO CULTURAL



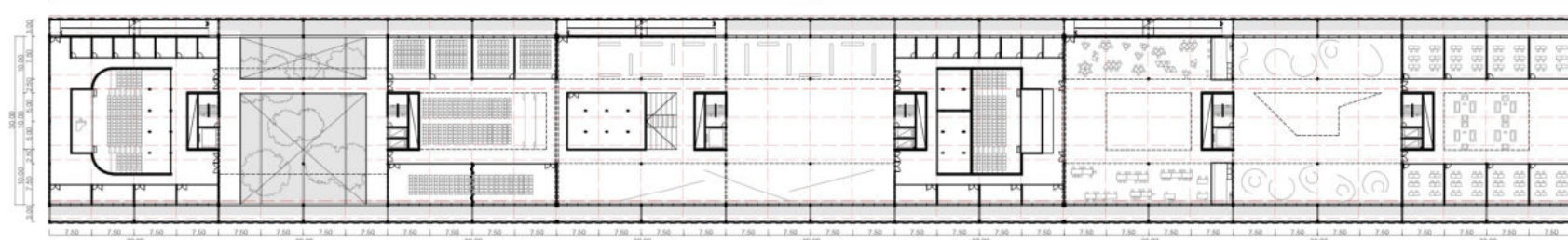
PLANTA NIVEL + 48.00
BARRIO CULTURAL



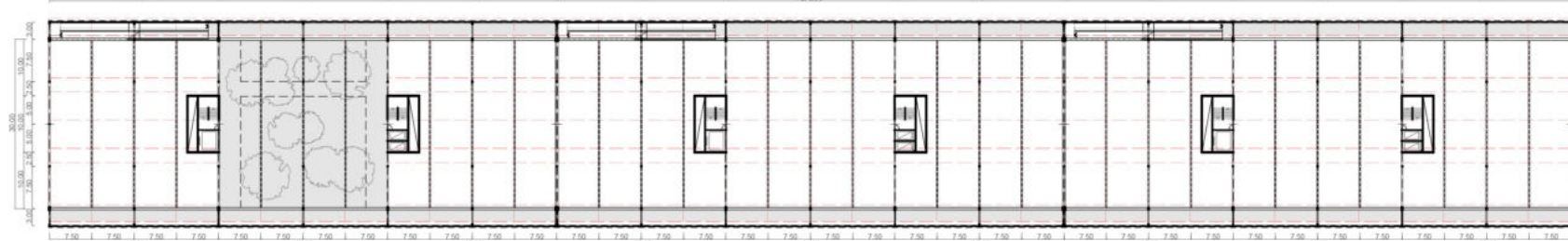
PLANTA NIVEL + 45.00
BARRIO CULTURAL
PASO DE INSTALACIONES



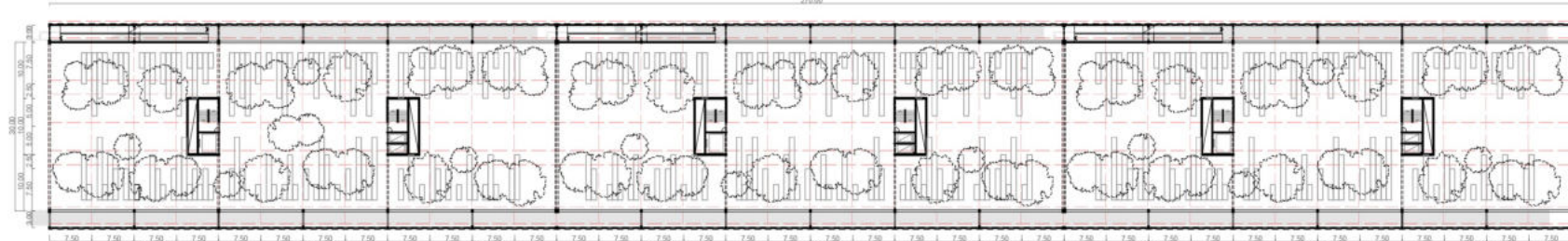
PLANTA NIVEL + 42.00
BARRIO CULTURAL



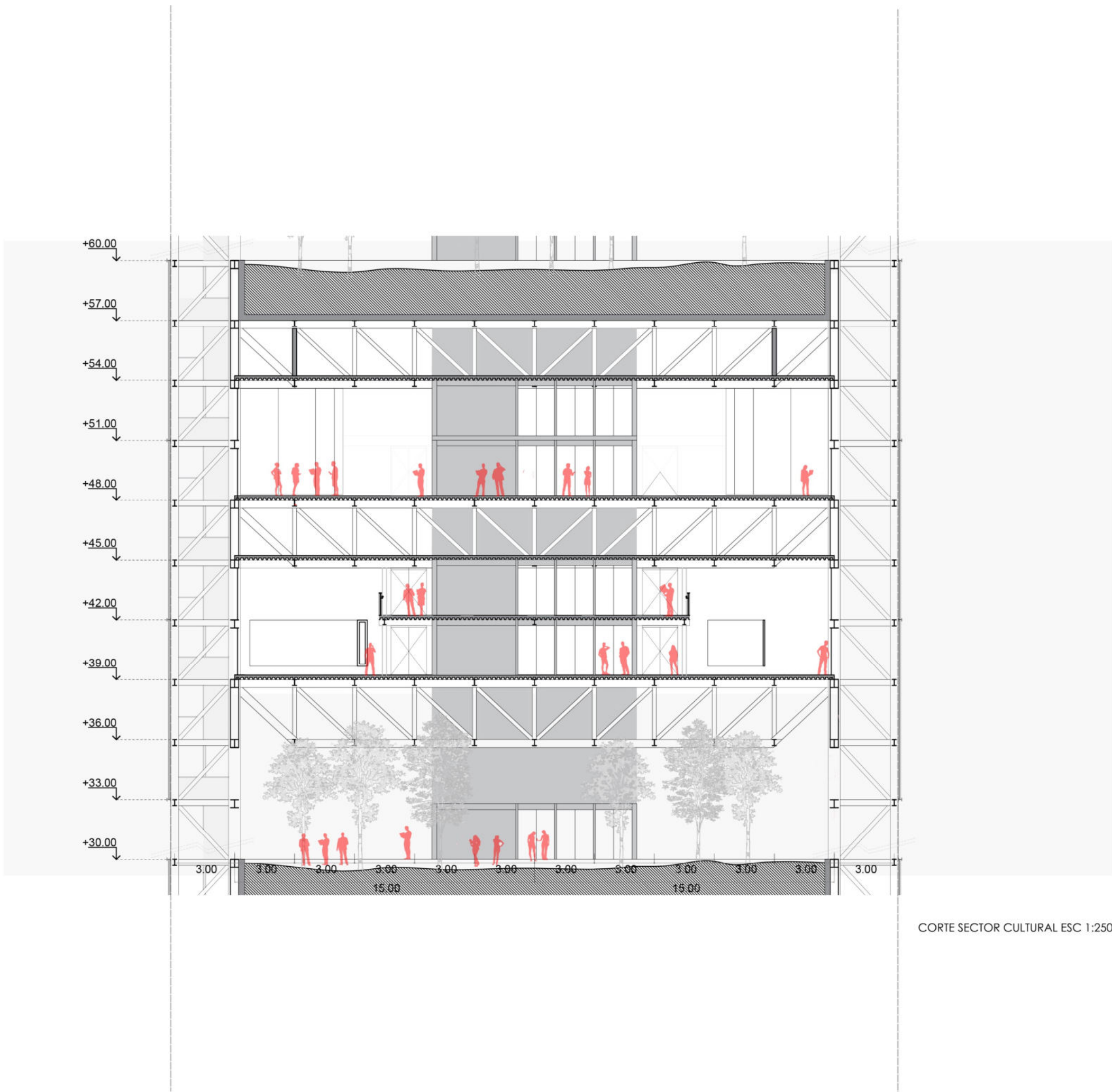
PLANTA NIVEL + 39.00
BARRIO CULTURAL



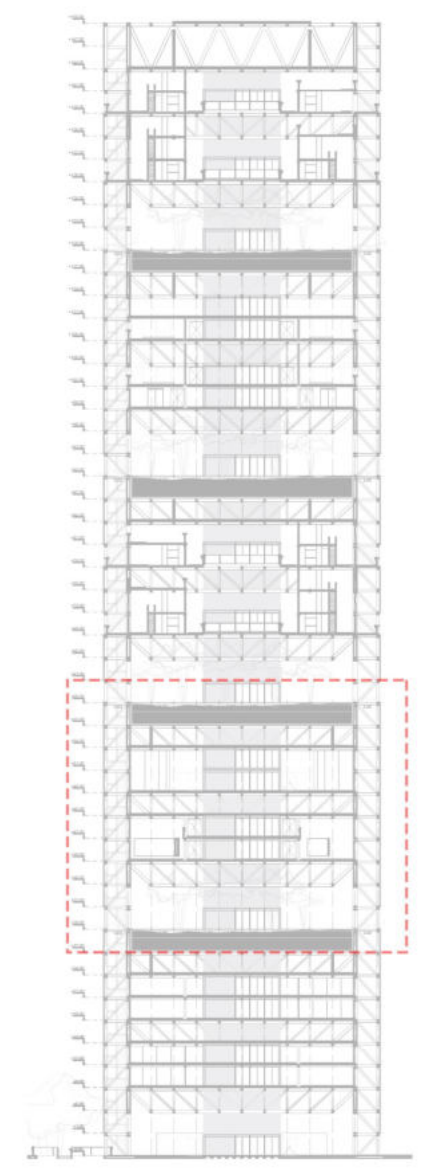
PLANTA NIVEL + 36.00
BARRIO CULTURAL
PASO DE INSTALACIONES



PLANTA NIVEL +30.00 | +33.00
1er TERRAZA
BARRIO ADMINISTRATIVO - BARRIO CULTURAL



CORTE SECTOR CULTURAL ESC 1:250





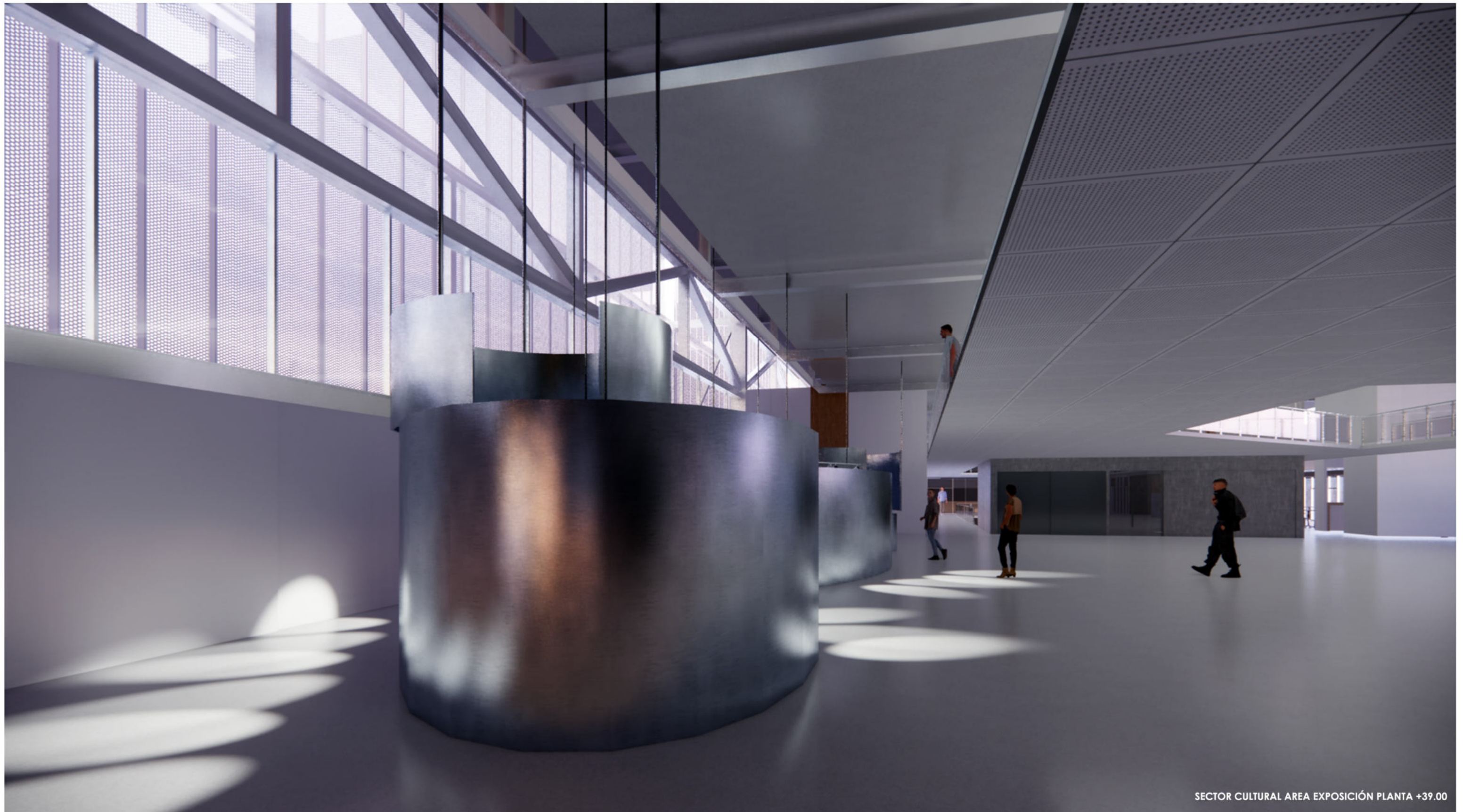
SECTOR CULTURAL AULA TALLERES PLANTA +39.00



SECTOR CULTURAL ANFITEATRO PLANTA +42.00



SECTOR CULTURAL AULA TALLER PLANTA +42.00



SECTOR CULTURAL AREA EXPOSICIÓN PLANTA +39.00



SECTOR CULTURAL AREA EXPOSICIÓN PLANTA +39.00



SECTOR CULTURAL AREA EXPOSICIÓN PLANTA +39.00





SECTOR CULTURAL CENTRO DE CONVENCIONES PLANTA +48.00

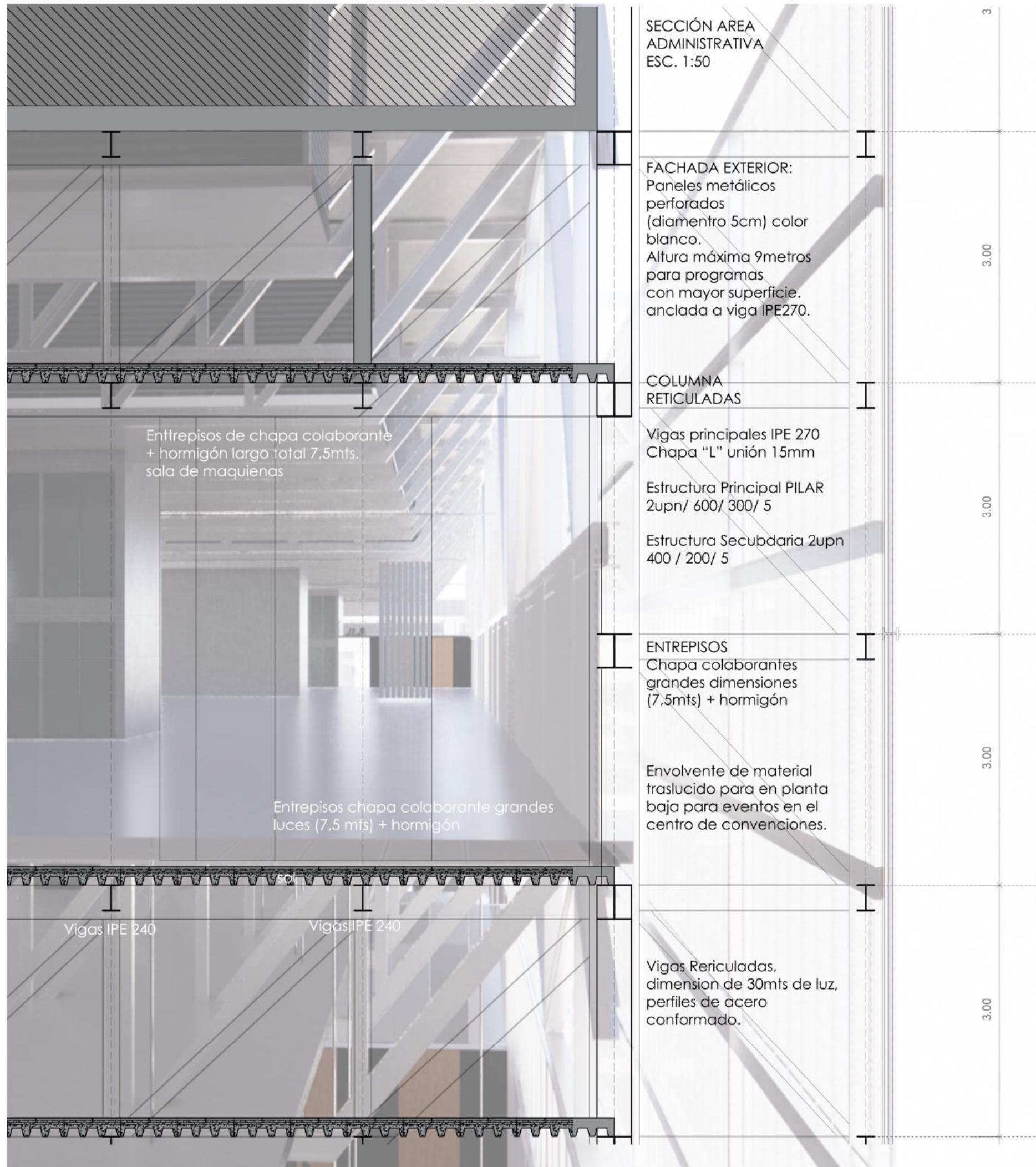


SECTOR CULTURAL CENTRO DE CONVENCIONES PLANTA +48.00

SALA DE MAQUINAS

CENTRO DE CONVENCIONES

ENTREPISO TÉCNICO



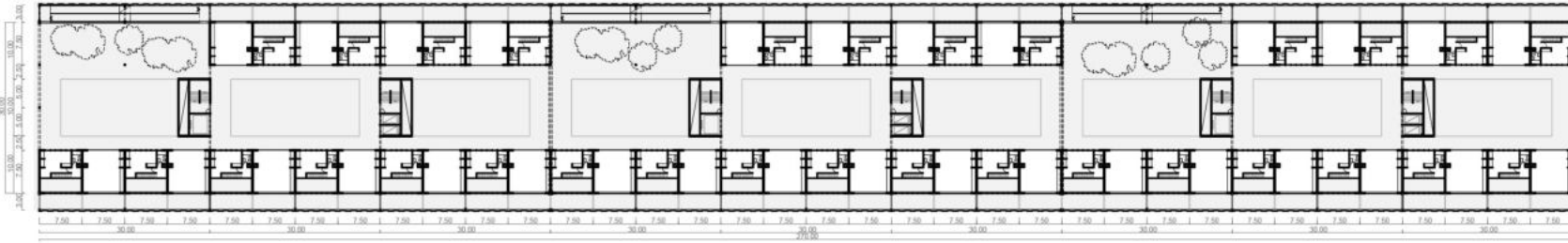
IA



PLANTA NIVEL + 84.00
BARRIO VIVIENDAS
SALA DE MAQUINAS

A I

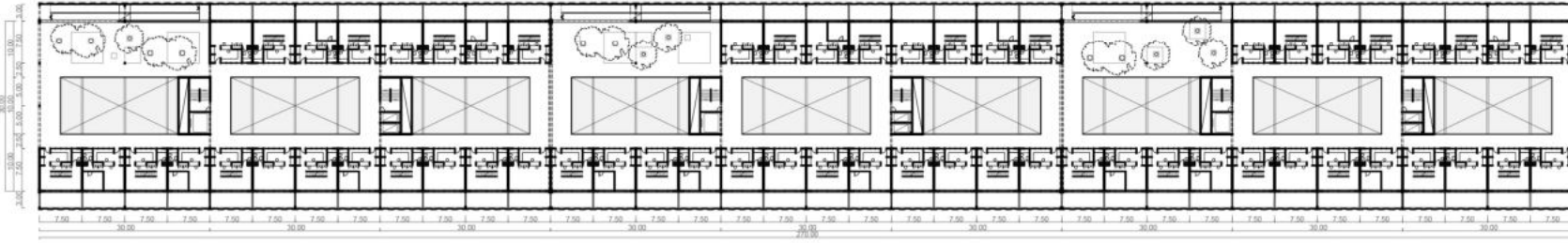
IA



PLANTA NIVEL + 81.00
BARRIO VIVIENDAS

A I

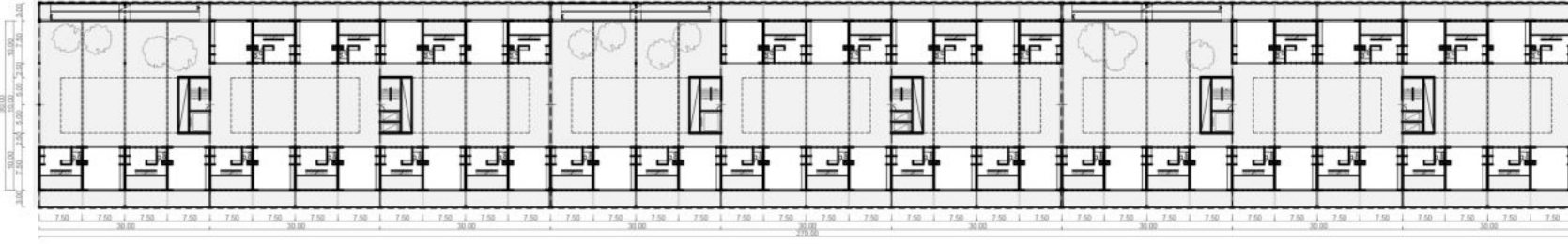
IA



PLANTA NIVEL + 78.00
BARRIO CULTURAL

A I

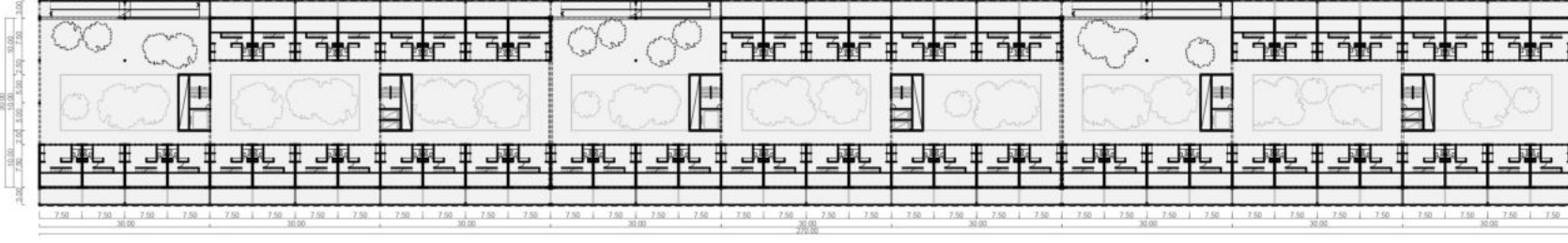
IA



PLANTA NIVEL + 75.00
BARRIO VIVIENDAS
PASO DE INSTALACIONES

A I

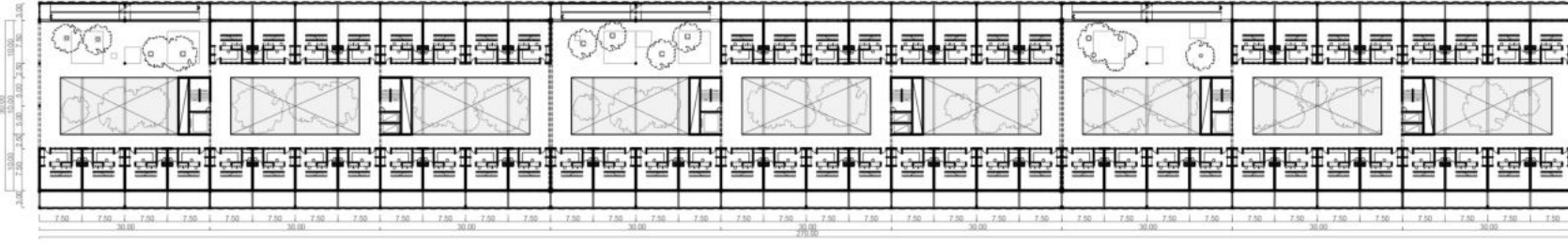
IA



PLANTA NIVEL + 72.00
BARRIO VIVIENDAS

A I

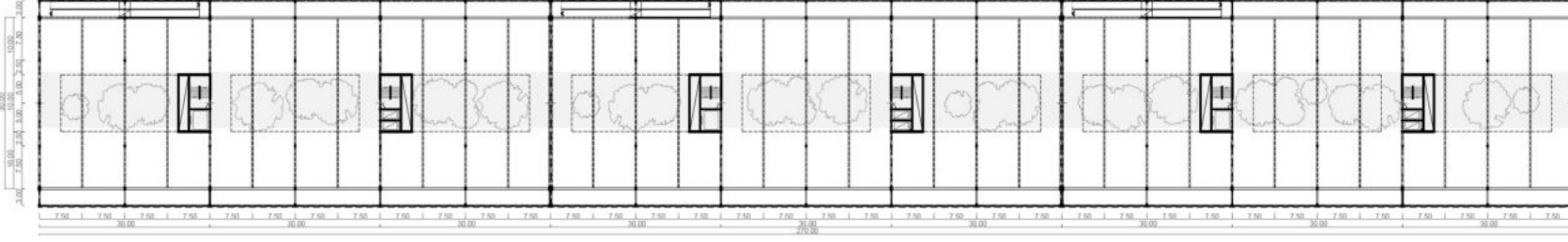
IA



PLANTA NIVEL + 69.00
BARRIO VIVIENDAS

A I

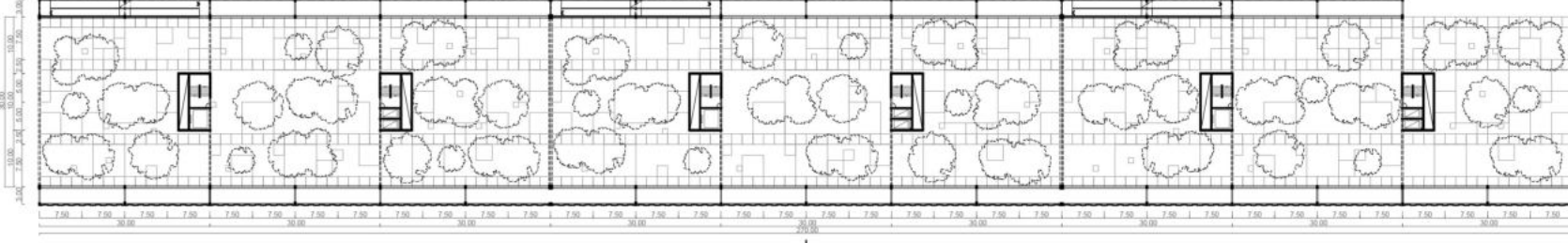
IA



PLANTA NIVEL + 66.00
BARRIO VIVIENDAS
PASO DE INSTALACIONES

A I

IA



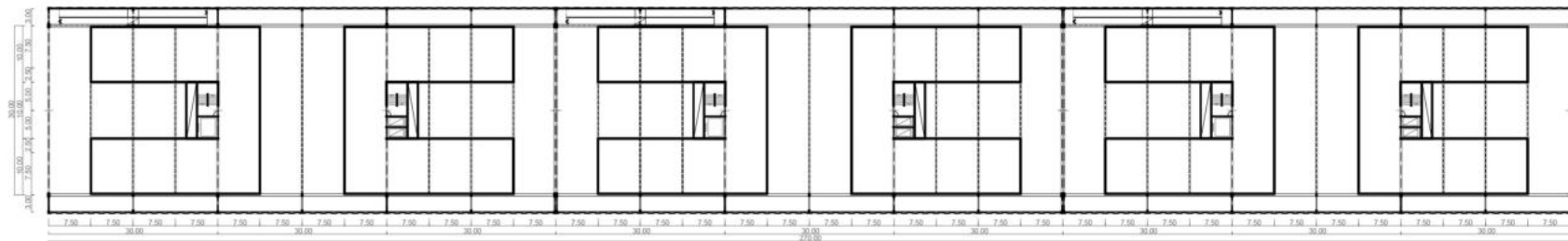
PLANTA NIVEL +60.00 | +63.00
2da TERRAZA
BARRIO CULTURAL - BARRIO VIVIENDAS

A I

B I

B I

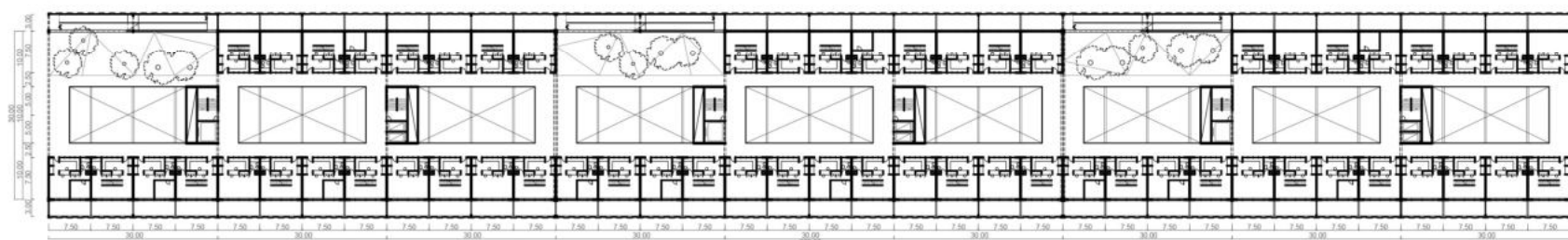
81



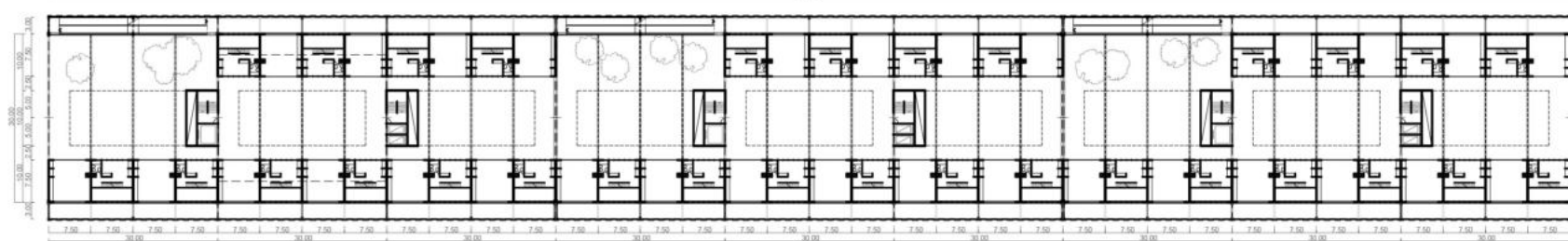
A I
 PLANTA NIVEL + 147.00
 BARRIO VIVIENDAS
 SALA DE MAQUINAS



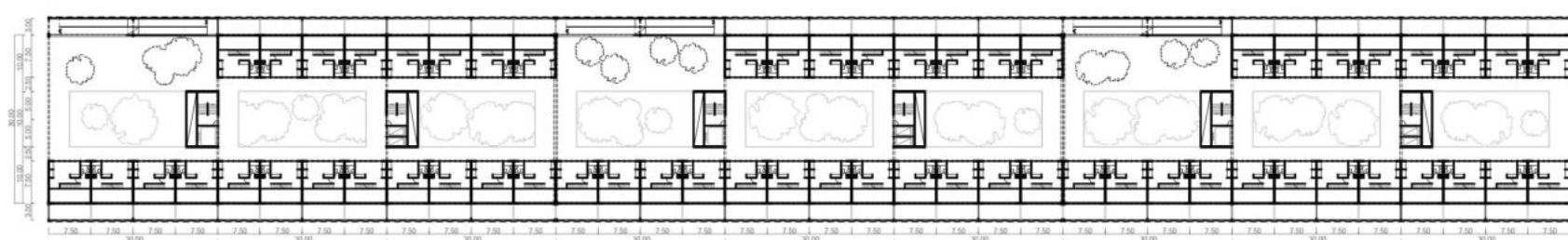
A I
 PLANTA NIVEL + 144.00
 BARRIO VIVIENDAS



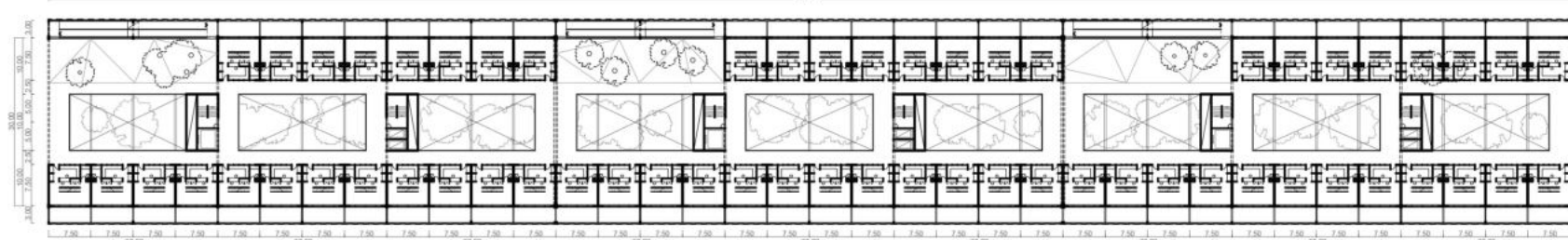
A I
 PLANTA NIVEL + 141.00
 BARRIO VIVIENDAS



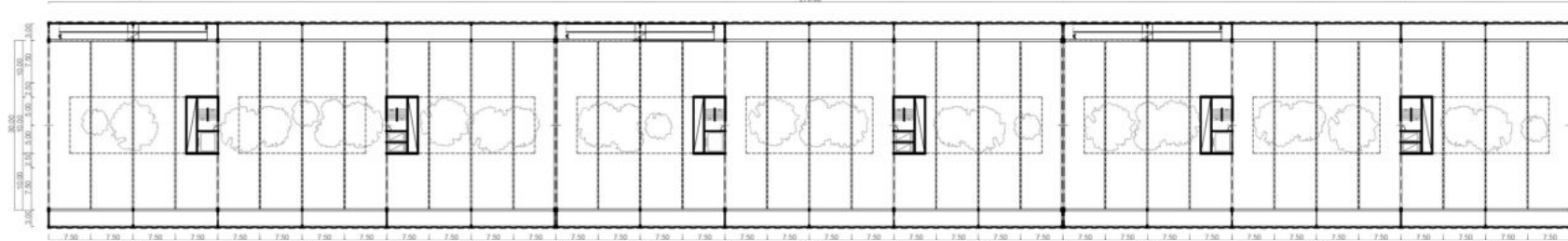
A I
 PLANTA NIVEL + 138.00
 BARRIO VIVIENDAS
 PASO DE INSTALACIONES



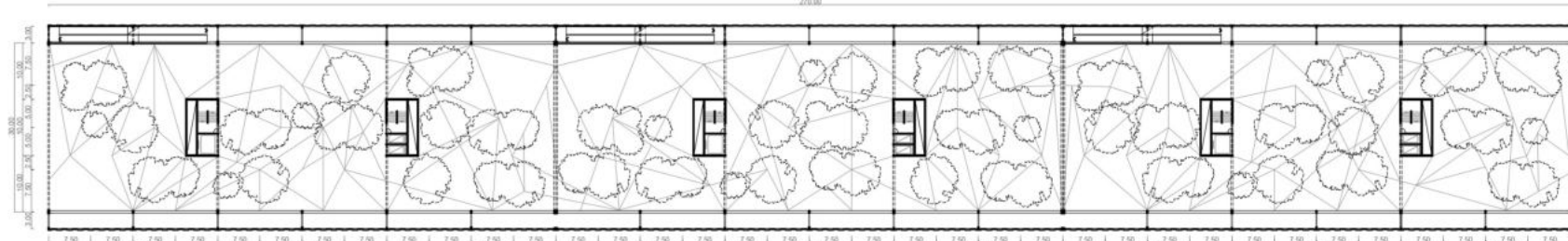
A I
 PLANTA NIVEL + 135.00
 BARRIO VIVIENDAS



A I
 PLANTA NIVEL + 132.00
 BARRIO VIVIENDAS

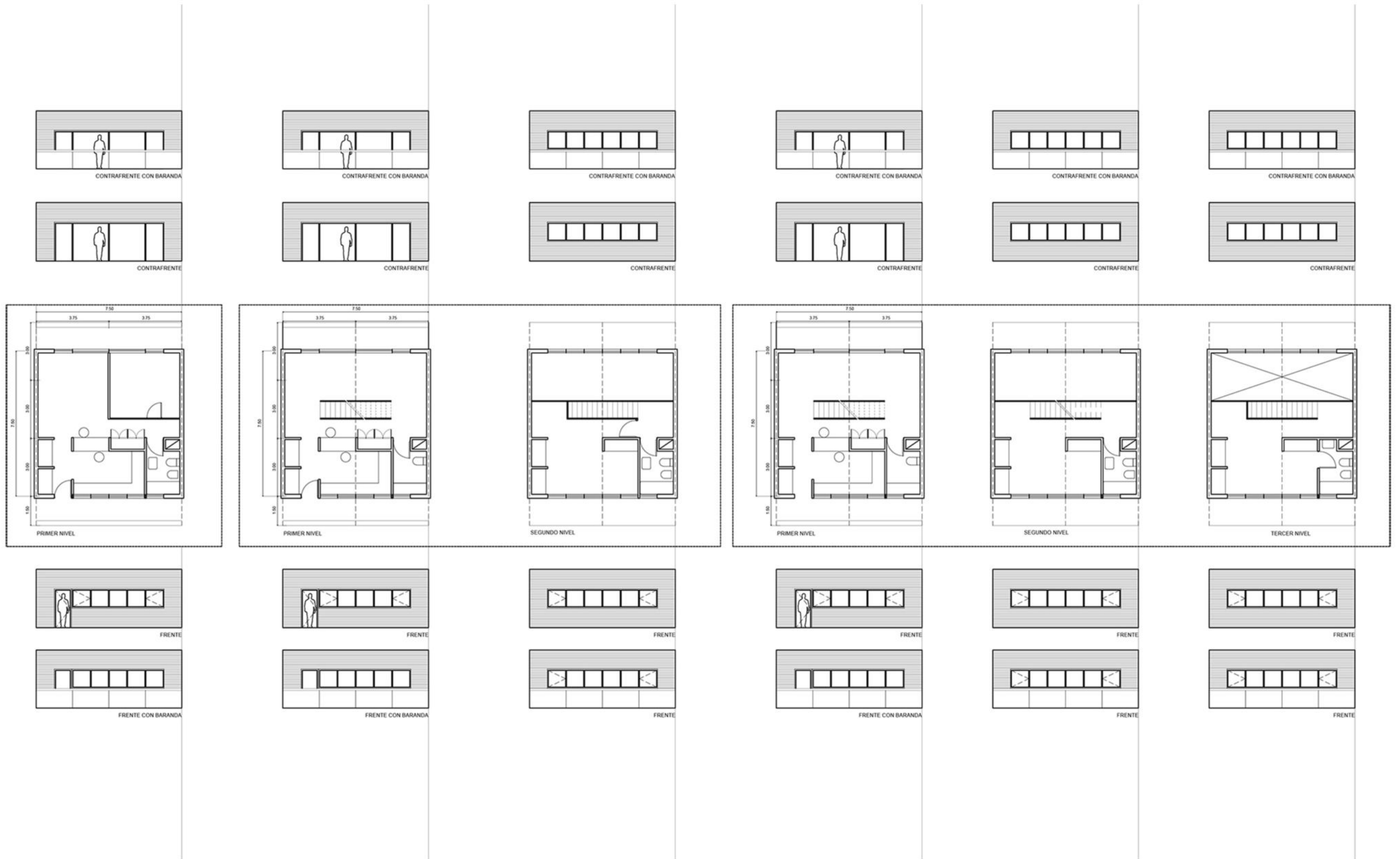


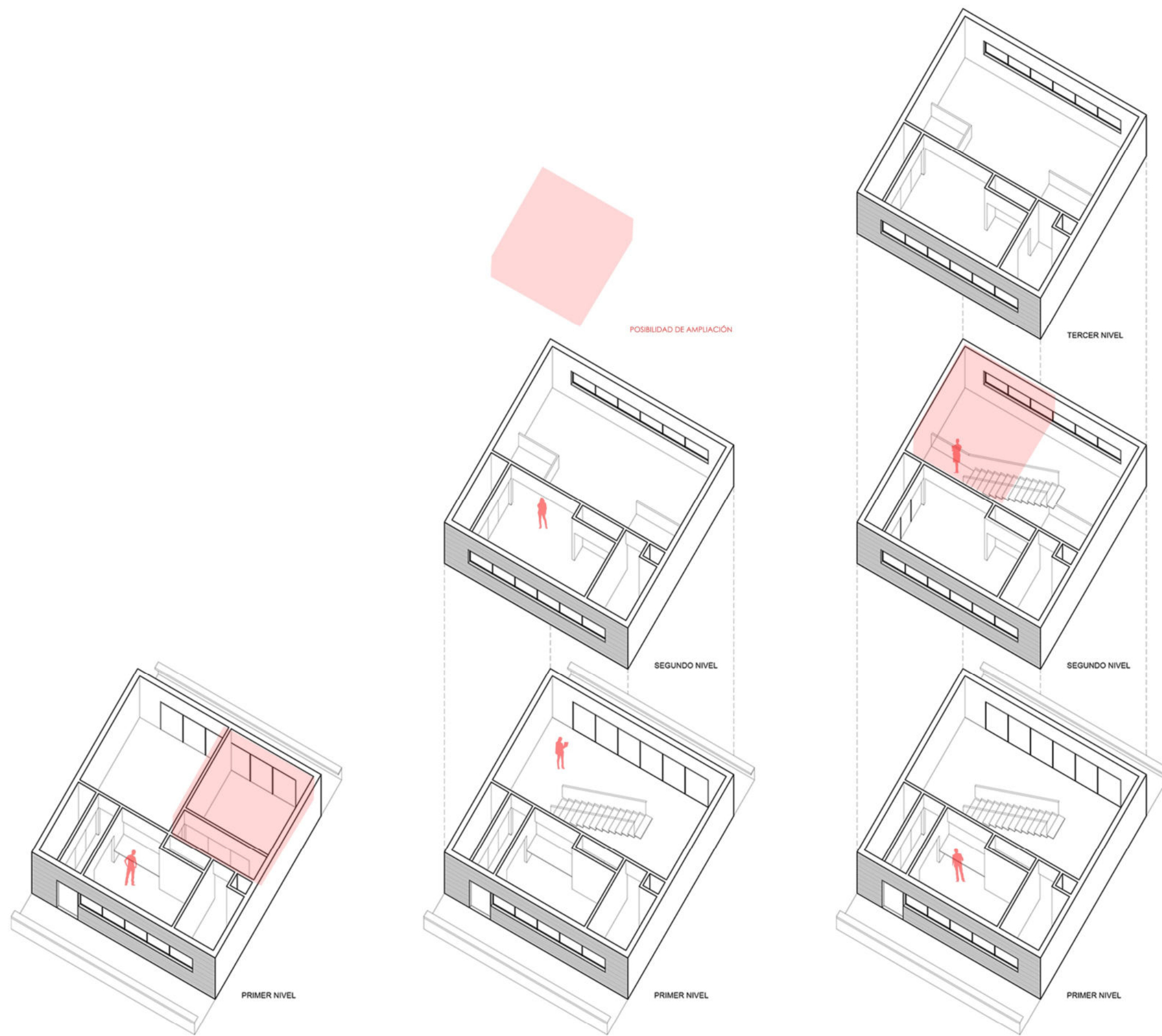
A I
 PLANTA NIVEL + 129.00
 BARRIO VIVIENDAS
 PASO DE INSTALACIONES

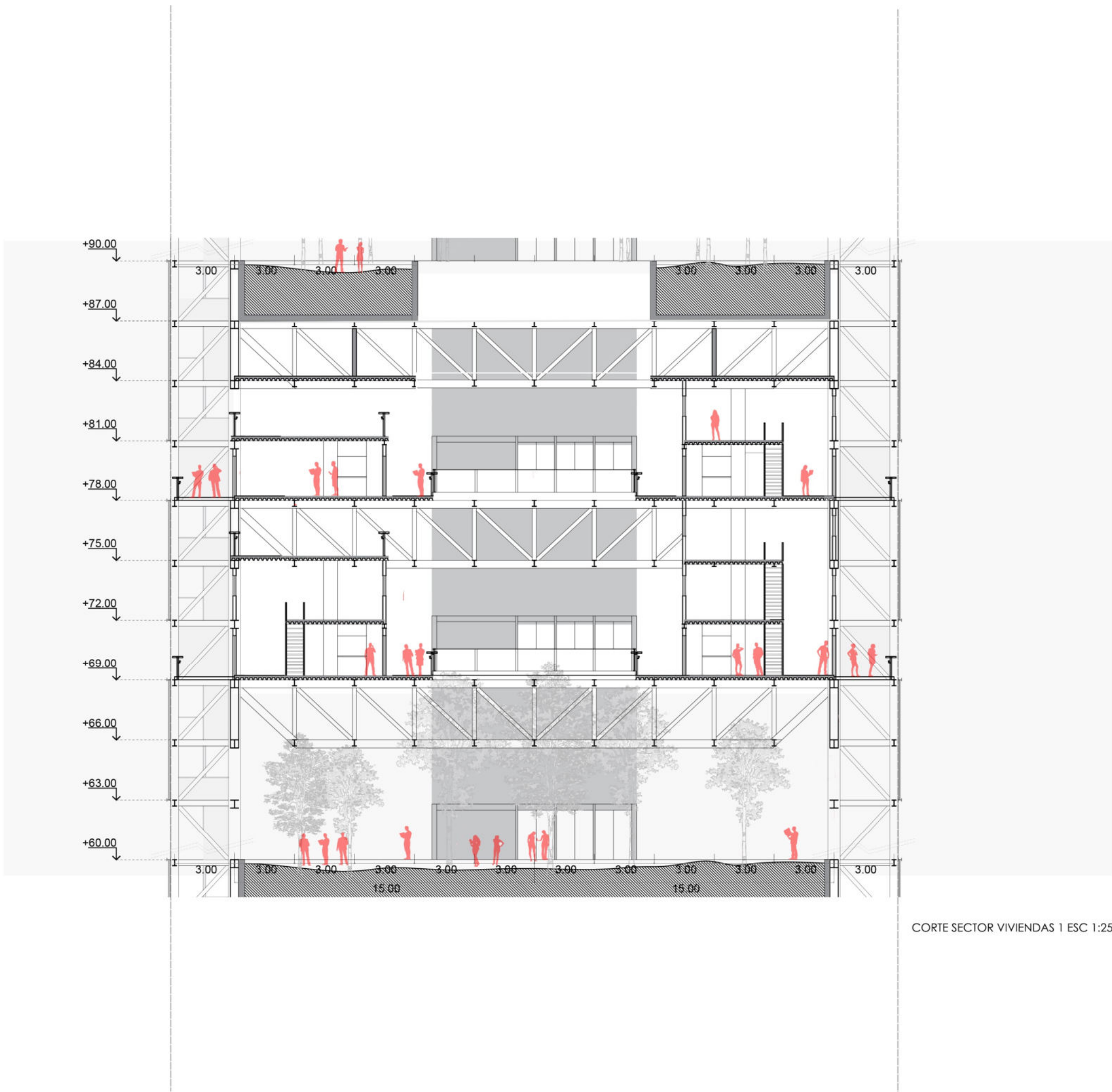


A I
 PLANTA NIVEL + 120.00 | +123.00
 4ta TERRAZA
 BARRIO DEPORTIVO - BARRIO VIVIENDAS

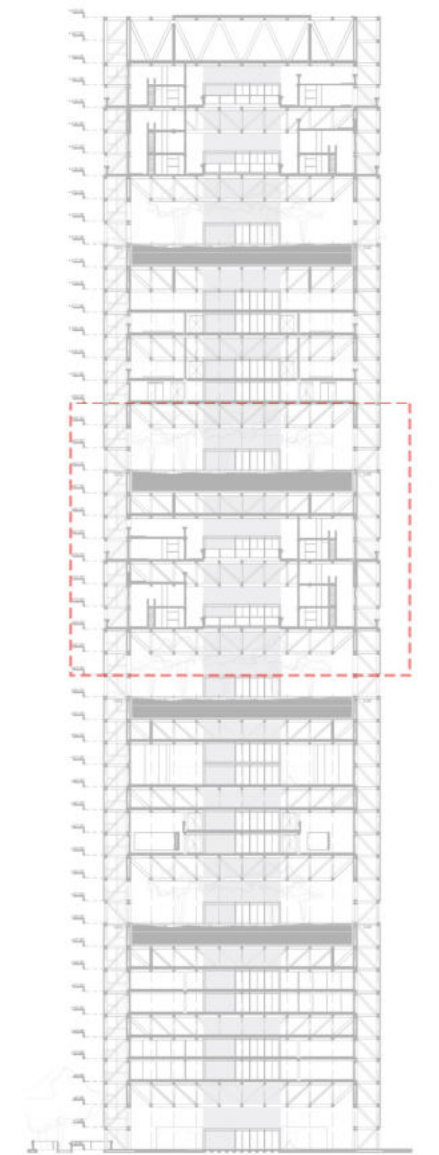
82

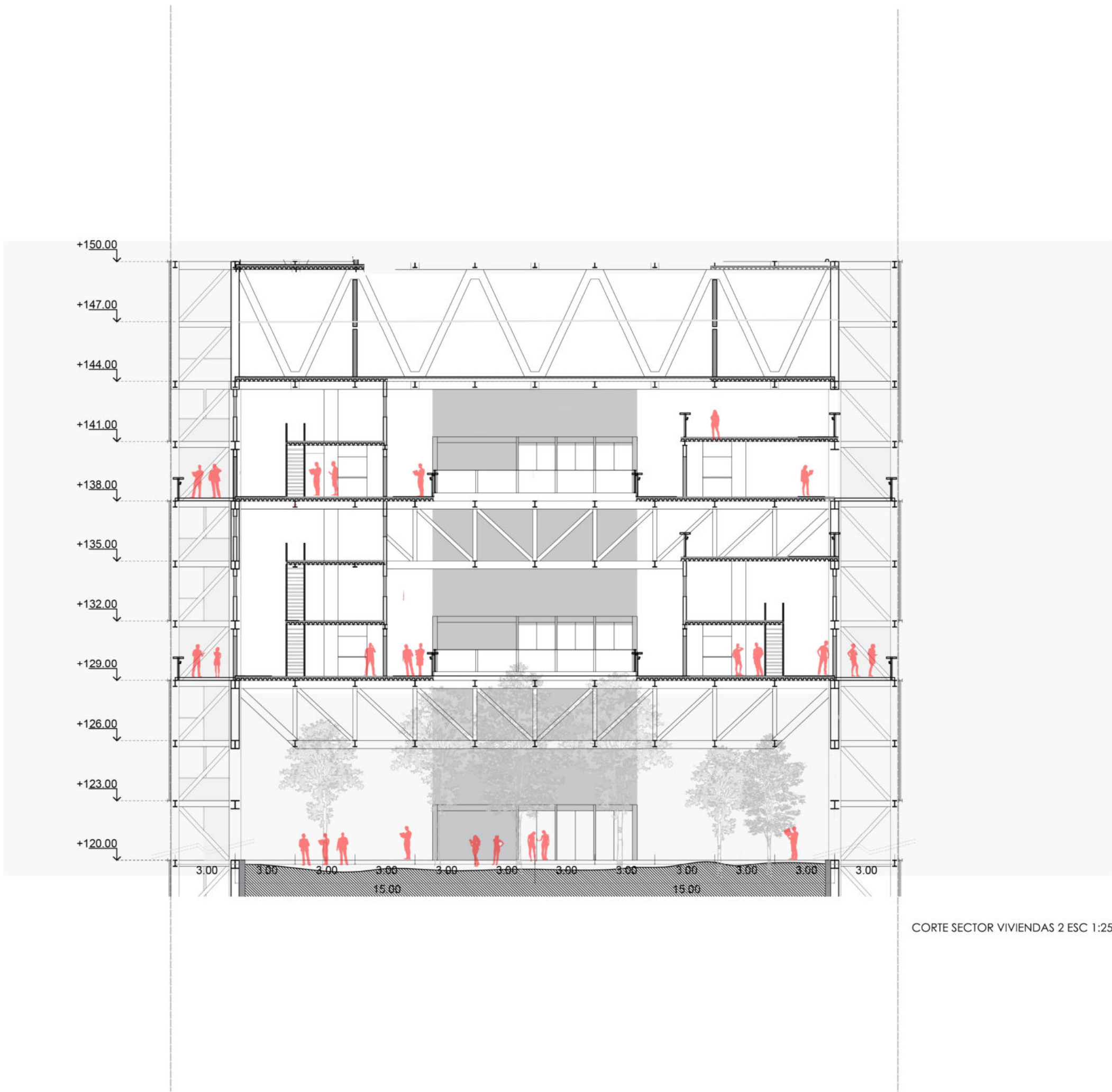




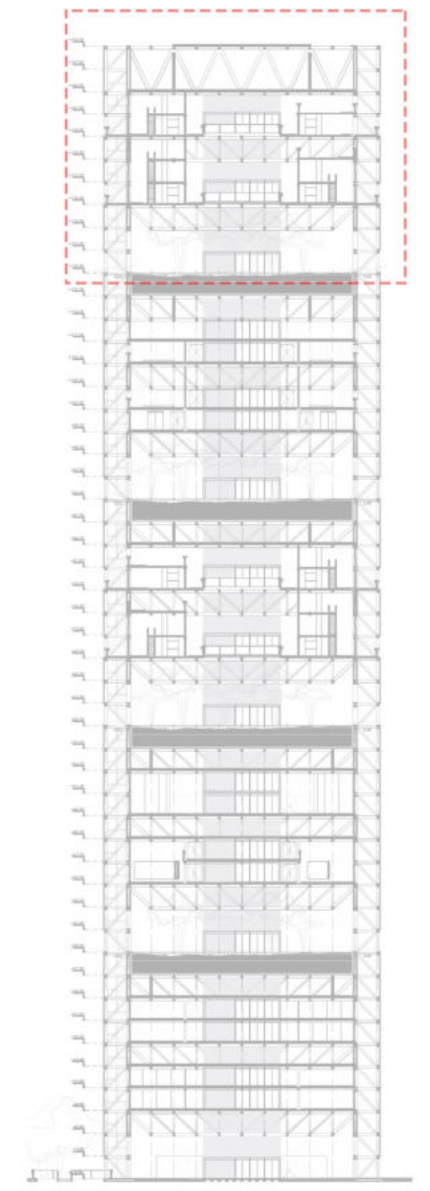


CORTE SECTOR VIVIENDAS 1 ESC 1:250



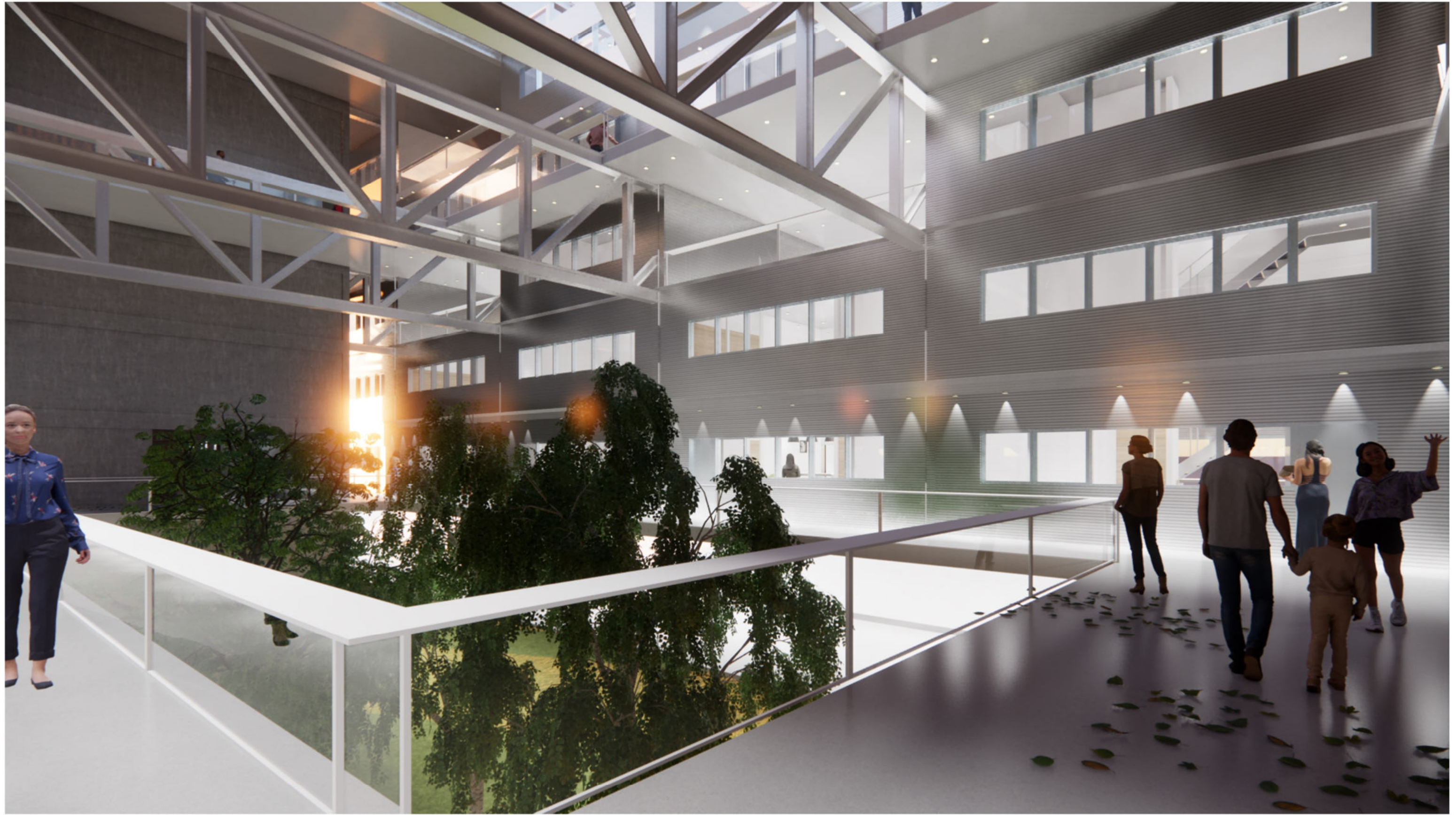


CORTE SECTOR VIVIENDAS 2 ESC 1:250





SECTOR RESIDENCIAL 1 PLANTA +69.00





SECTOR RESIDENCIAL 1 PLANTA +75.00



SECTOR RESIDENCIAL 2 PLANTA +144.00



SECTOR RESIDENCIAL TIPOLOGÍA DUPLEX



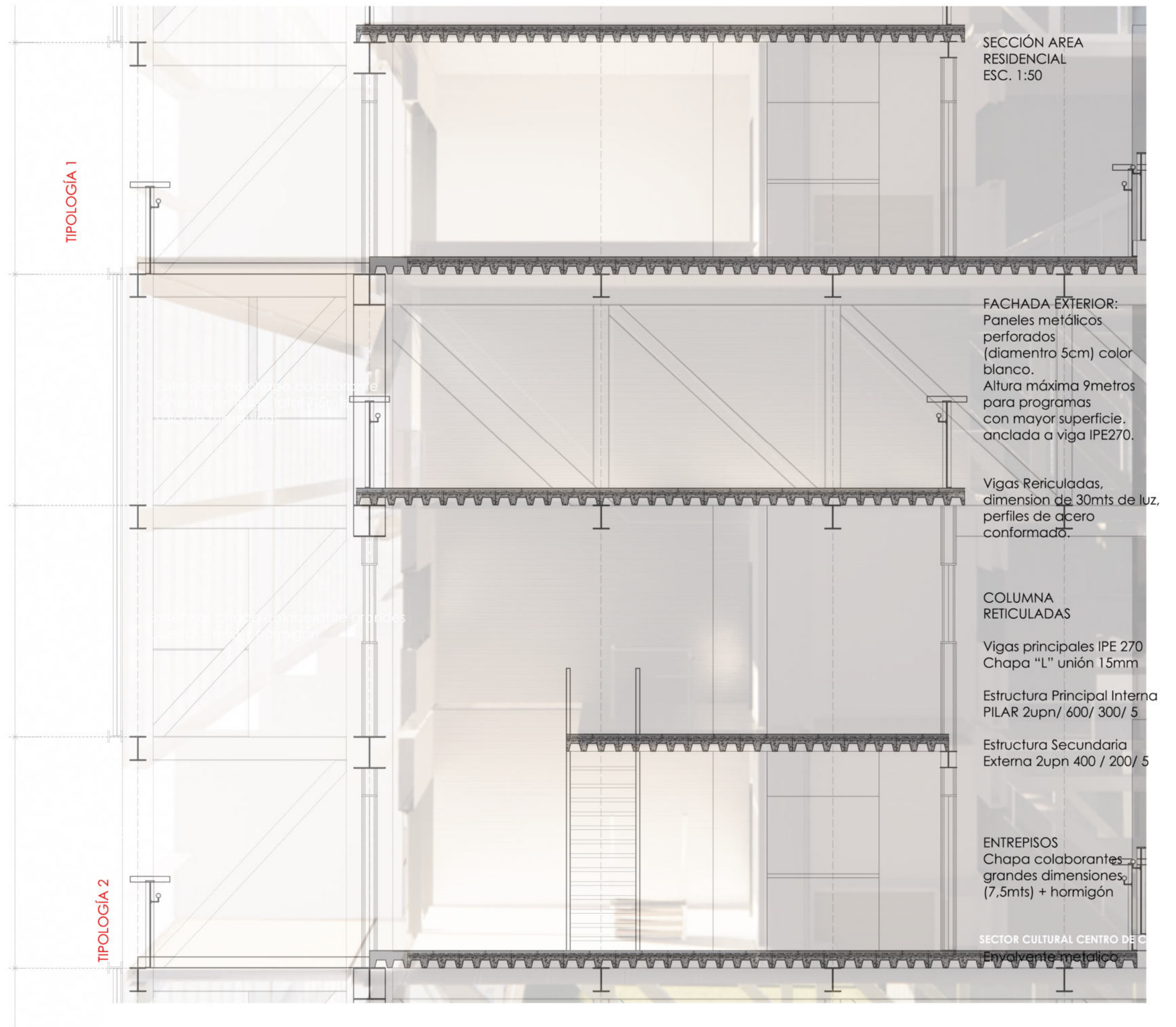
SECTOR RESIDENCIAL TIPOLOGÍA DUPLEX



SECTOR RESIDENCIAL TIPOLOGÍA DUPLEX



SECTOR RESIDENCIAL TIPOLOGÍA DUPLEX



IA



PLANTA NIVEL + 117.00
BARRIO DEPORTIVO
SALA DE MAQUINAS

AI

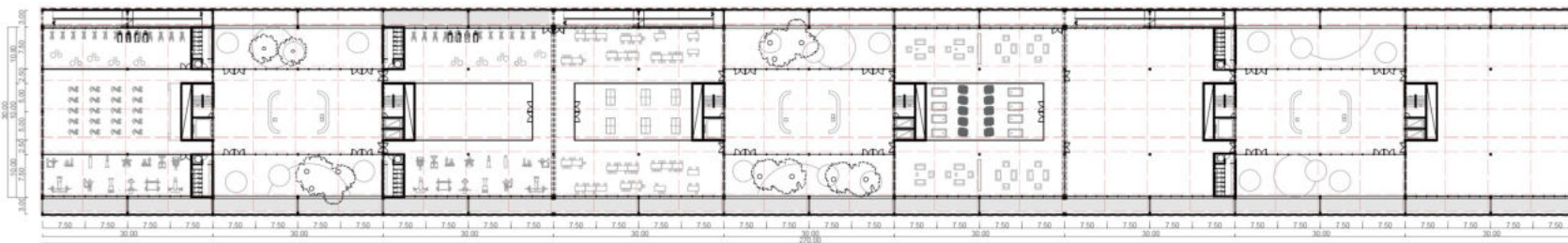
IA



PLANTA NIVEL + 114.00
BARRIO DEPORTIVO

AI

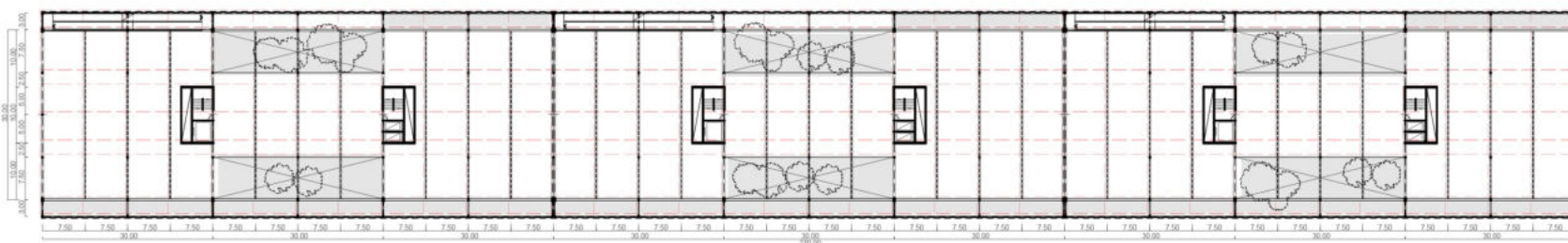
IA



PLANTA NIVEL + 111.00
BARRIO DEPORTIVO

AI

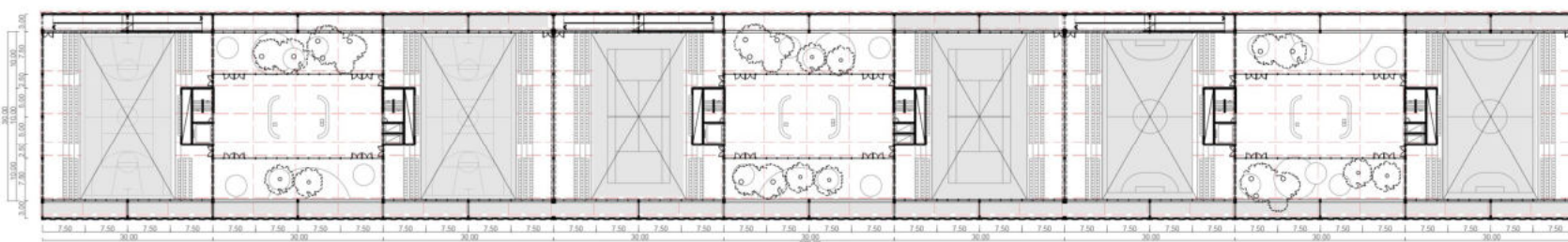
IA



PLANTA NIVEL + 108.00
BARRIO DEPORTIVO
PASO DE INSTALACIONES

AI

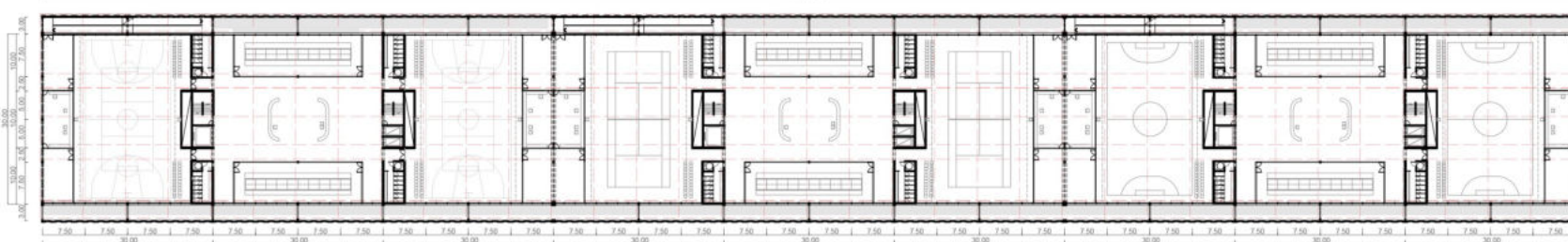
IA



PLANTA NIVEL + 105.00
BARRIO DEPORTIVO

AI

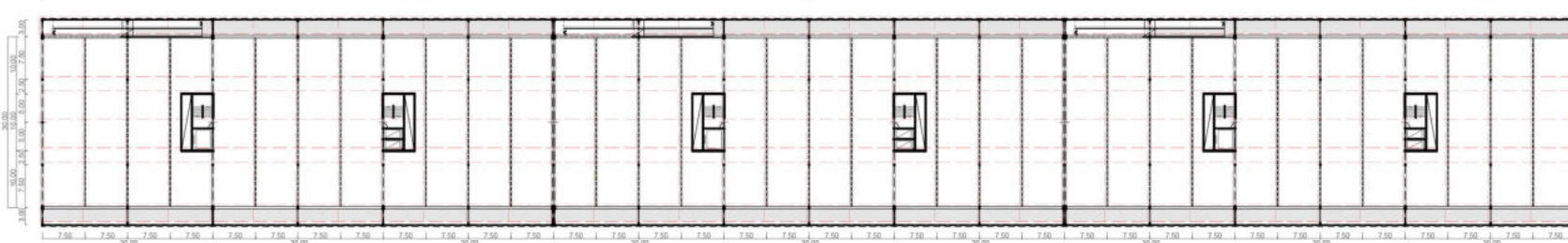
IA



PLANTA NIVEL + 102.00
BARRIO DEPORTIVO

AI

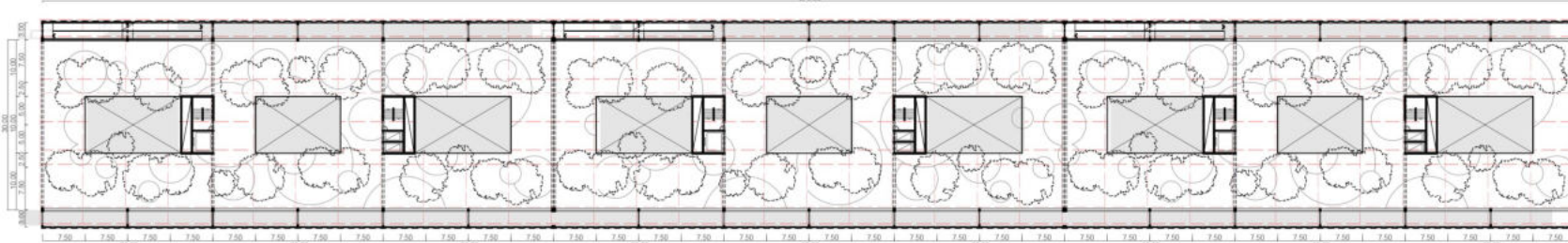
IA



PLANTA NIVEL + 99.00
BARRIO DEPORTIVO
PASO INSTALACIONES

AI

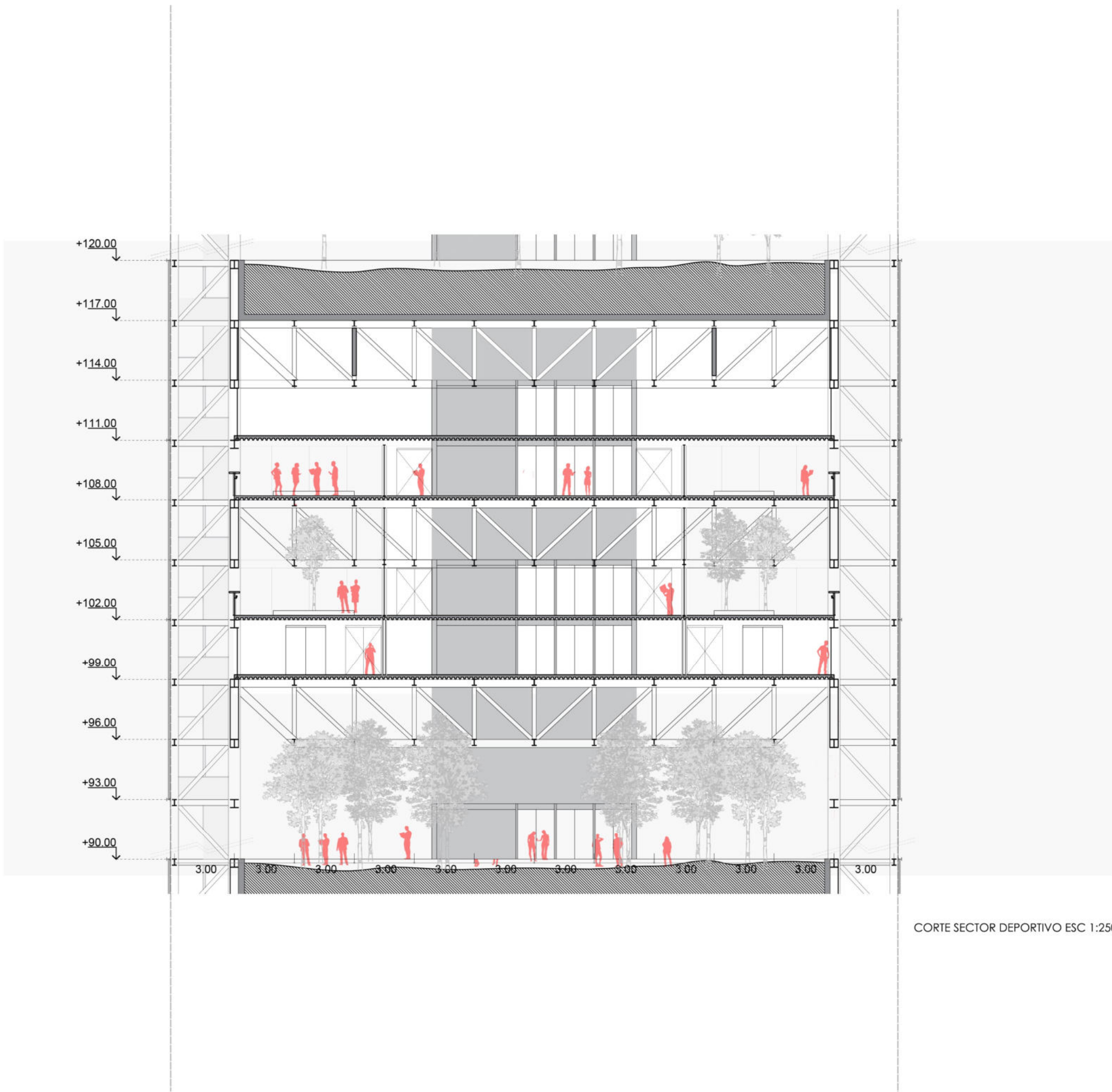
IA



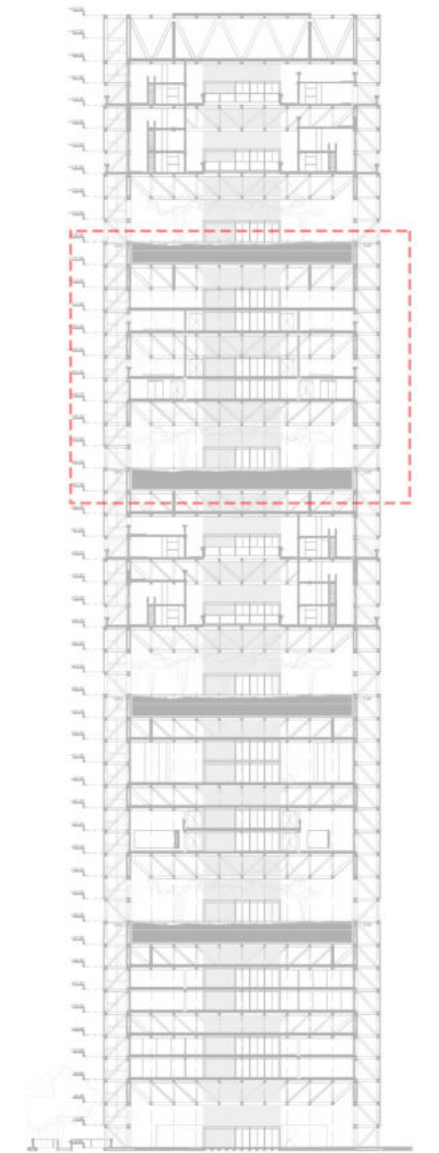
PLANTA NIVEL + 90.00 | +93.00
3er TERRAZA
BARRIO VIVIENDAS - BARRIO DEPORTIVO

AI

B1



CORTE SECTOR DEPORTIVO ESC 1:250





SECTOR DEPORTIVO CANCHAS PLANTA +102.00



SECTOR DEPORTIVO CANCHAS PLANTA +102.00



SECTOR DEPORTIVO CANCHAS PLANTA +105.00



SECTOR DEPORTIVO CANCHAS PLANTA +102.00



SECTOR DEPORTIVO SALÓN MÚLTIPLE PLANTA +111.00



SECTOR DEPORTIVO GIMNASIO PLANTA +111.00



SECTOR DEPORTIVO GIMNASIO PLANTA +111.00



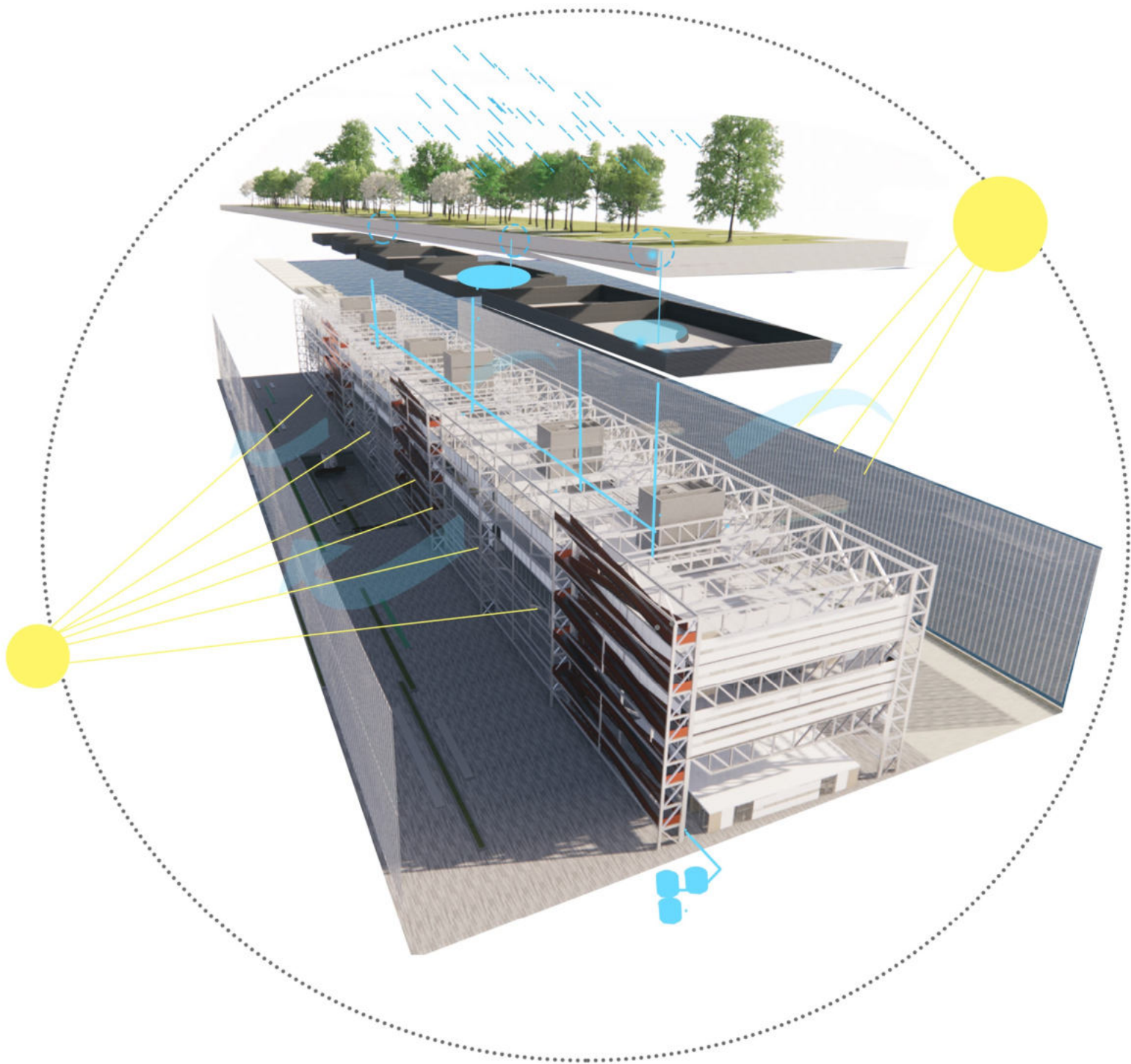
SALAS DE POOL + PING PONG PLANTA +111.00

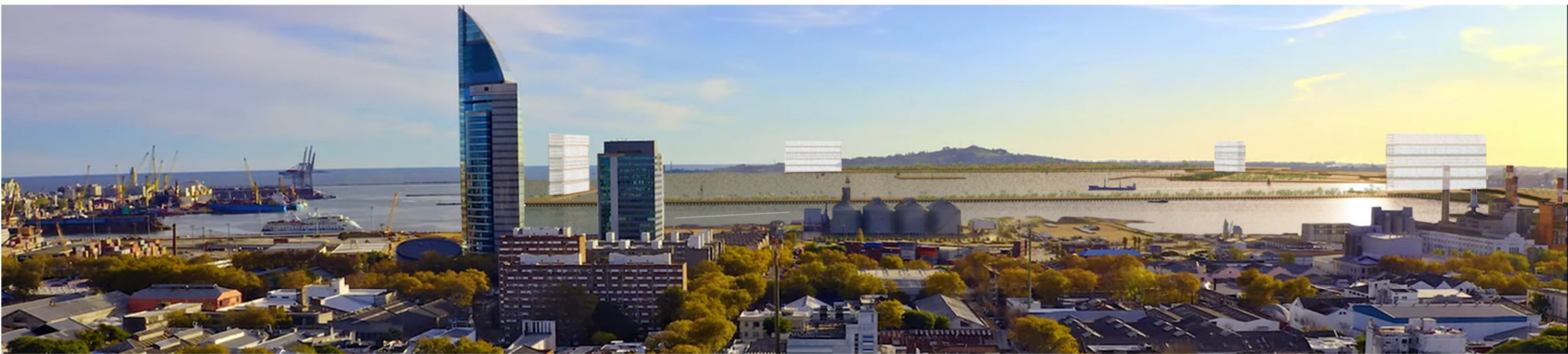


CIRCUITO AERÓBICO PLANTA +114.00



CIRCUITO AERÓBICO PLANTA +114.00





La bahía ya es y será siempre una naturaleza, pero una naturaleza humanizada, otra. La bahía ahora será una construcción. Una investigación, de la que su éxito o desastre dependerá de la manifestación de la voluntad y de una adecuada política"

Primer Seminario Montevideo, Bordes Urbanos 1998
Arq. Paulo Mendez da Rocha