

PÉREZ JARAMILLO
— **ARROYO**
— **MERONI** —
— **AMPHOUX** —
— **SMETS** —
— **ROLNIK**
— **BUCCI** —
— **REYNOLDS** —

10	PRÓLOGO GUSTAVO HIRIART —
14	JORGE PÉREZ JARAMILLO NORMA PIAZZA ADRIANA PIPERNO —
32	EDUARDO ARROYO ANDRÉS CABRERA BERNARDO MARTÍN —
58	ANNA MERONI ROSITA DE LISI —
80	PASCAL AMPHOUX ANDRÉS BORTHAGARAY —
96	MARCEL SMETS ANDRÉS BORTHAGARAY —
112	RAQUEL ROLNIK BENJAMÍN NAHOUM RAÚL VALLÉS —
130	ANGELO BUCCI LUIS OREGGIONI —
152	MICHAEL REYNOLDS LUCÍA FERNÁNDEZ DANIEL SOSA IBARRA

PASAJES DE LA VIDA



Pascal Amphoux es profesor en la École Nationale Supérieure d'Architecture (Nantes, Francia), arquitecto DPLG y asesor en proyectos de planificación urbana (Bureau CONTREPOINT, Projets urbains, Lausanne, Suiza).

Investigador en el Centre de Recherches sur l'Espace Sonore et l'Environnement Urbain (CRESSON, École d'Architecture Grenoble, UMR CNRS), ha llevado a cabo la investigación de laboratorio

enfocada en el ambiente perceptible, arquitectónico y de atmósferas urbanas, en la que se abordan los fenómenos relacionados con la luz, el calor, el olfato, el tacto y el movimiento corporal; a su vez, delinea originales métodos pluridisciplinarios en el cruce entre lo humano y las ciencias sociales, entre arquitectura e ingeniería. La publicación *Sonic Experience. A Guide to Everyday Sounds* (McGill-Queen's University Press, 2005) es uno de los resultados de este trabajo.

Amphoux es miembro del comité científico del Instituto para la Ciudad en Movimiento (IVM, París) para el proyecto *passages* y asesor en diversas instituciones suizas y francesas.

Es autor de numerosos artículos científicos y publicaciones sobre la relación entre sonido y el medio ambiente urbano y, más específicamente, sobre la relación entre la práctica del proyecto, la estética del paisaje y los métodos de las ciencias sociales.



«... detrás de las diferencias surgen aspectos y actitudes comunes que hay que identificar y que nos ayudan a ir formulando y definiendo los criterios que aumentan la calidad de *passage* que tiene que tener la ciudad desde un punto de vista democrático y político...»

Buenos días. Es un placer continuar con el diálogo entablado durante el Seminario Montevideo de la Facultad de Arquitectura. Hablaremos de lo que nos deja este acontecimiento, pero primero quiero preguntarte cuál es tu rol en el comité científico de *Passages*¹.

Mi rol es el mismo que el de los demás miembros del consejo científico, es decir, participar en las diferentes reuniones que se celebran regularmente sobre el tema *passages* desde hace aproximadamente un año. Nos reunimos cada dos o tres meses con órdenes del día que van armando todo el proceso, un proceso que parte de una hipótesis: ¿es interesante el tema de los *passages*? ¿Se trata de una forma nueva y original de abordar los problemas urbanísticos? París fue la ciudad de los *passages* en el siglo XIX (tuvieron alcance mundial; es probable que en Montevideo haya tantos como en París). ¿Cuál será el *passage* del siglo XXI? Somos cinco o seis personas provenientes de disciplinas diferentes, pero todas relacionadas con el urbanismo: ingenieros de transporte, profesionales que se dedican a la investigación y otros que se dedican a la práctica. Por medio de las diferentes sensibilidades, poco a poco vamos construyendo el tema, con el horizonte de... es un tema completamente abierto, el término *passage* se refiere prácticamente a todo y a casi cualquier espacio urbano; basta con mirarlo de cierta manera para que se transforme en *passage*, pero sin embargo, algunos espacios son más *passage* que otros. ¿Por qué? ¿Cómo? ¿Bastarán un par de años de seminarios, conferencias, concursos, sitios de prueba, para determinar cuál podría ser el *passage* del siglo XXI?

¿Qué te parece que aporta la experiencia de Montevideo y, más en general, del Río de la Plata, a una nueva definición del concepto de *passage*?

Lo que hemos visto durante estos dos o tres días: los proyectos que produjeron los diferentes talleres de la facultad en tres lugares diferentes sobre los que trabajaron varios equipos, revelaron distintas formas de abordar este tema. Pero detrás de las diferencias surgen aspectos y actitudes comunes que hay que identificar y que nos ayudan a ir formulando y definiendo los criterios que aumentan la calidad de *passage* que tiene que tener la ciudad desde

1. *Passages* (pasajes, espacios de transición urbanos), actividad impulsada por el Institut pour la Ville en Mouvement (IVM), incluyó en su fase internacional (2014) a la ciudad de Montevideo y, en particular, a la Facultad de Arquitectura, siendo para esta una oportunidad para potenciar el Seminario Montevideo.

un punto de vista democrático y político, en el sentido etimológico original de la palabra *polis*. Una ciudad en la que esto no sucede deja de ser una ciudad, para pasar a ser un territorio que ha perdido la esencia urbana de nuestros grandes mitos fundadores.

¿De qué forma crees que este tema, que es tratado por una facultad de arquitectura, debe integrarse a nuestra actividad disciplinar? ¿Cuál debe ser el diálogo entre la arquitectura y las otras disciplinas? ¿Cómo podemos dejar de lado un enfoque un tanto endogámico y adoptar otro más abierto a un lenguaje compartido por toda la sociedad?

Estoy convencido de la necesidad de hacerlo. ¿Cómo? Ese es el desafío de todas nuestras investigaciones, nuestros cursos y nuestros experimentos. En lo que me es personal (es cierto que soy muy sensible a estos temas porque durante un periodo de mi vida fui más investigador que proyectista; actualmente es más bien al revés) siempre intenté comprender, captar, inventar nuevas formas de aplicar aspectos propios de la investigación a aspectos propios de la actividad proyectual. Me estoy expresando mal... la posición del investigador, que analiza, que intenta explicar los fenómenos, observarlos, objetivarlos, es radicalmente diferente y no se puede comparar —no existe un patrón común entre ellas— con la posición del proyectista, que representa la visión de futuro y la concreción de las acciones.

El investigador muchas veces cree que sus observaciones se pueden aplicar a la práctica para mejorarla. Pero los que hemos tenido ambas experiencias sabemos bien que eso no es posible, aunque no por eso vamos a dejar de intentar establecer una relación. Creo que hay formas de aplicar los principios metodológicos de los antropólogos, los sociólogos, etcétera, para, por ejemplo, hacer hablar a los lugares, como digo a menudo (lo cual para mí es muy diferente de las clásicas acciones participativas); es necesario descubrir la esencia de un lugar a través de la palabra de la gente y transformarla en algo que el diseñador pueda y deba explotar, en vez de en una herramienta de aplicación del proyecto. Es decir, me parece que estas cosas constituyen grandísimos desafíos que realmente

modifican nuestra práctica; ya no se trata del arquitecto *maître d'oeuvre* que debe controlar todo, desde el diseño hasta el detalle de ejecución. La casa Vilamajó en la que estamos es un ejemplo perfecto de esta forma de trabajar, y es admirable, pero creo que, sobre todo cuando pasamos a escalas urbanas, metropolitanas, con multiplicidad de actores, es absolutamente necesario inventar formas de producción de proyecto mucho más imbricadas, mucho más colaborativas, en las que la idea de la “dirección de obra” podríamos decir que cede el lugar a la de “conducción de la obra”. O sea, el *maître d'oeuvre* es el maestro, el que controla todo. No sé cómo se dice en español *maître d'oeuvre*...

... director de obra. Por un lado se hace el proyecto y por otro la dirección de obra. Son dos cosas diferentes, aunque se pueden hacer las dos.

En francés usamos *maître*. El maestro de obras representa la medida, controla todo. Yo hago un juego de palabras con la expresión francesa, *maîtrise d'oeuvre*, *maîtrise d'ouvrage*. Todo eso terminó. Ahora digo “conducción de obra”; cuando conducimos un coche el tránsito es variable, hay que doblar a la izquierda, a la derecha, es decir, manejamos según la situación. Tenemos un destino, no estamos dando vueltas porque sí, pero no planificamos todo de antemano, y todas esas maniobras son lógicas.

Como cuando se construían las catedrales...

... claro. Eso es lo que sucedía cuando se construían las catedrales a lo largo del tiempo, a lo largo de cientos de años; permanentemente se hacían ajustes. En una obra, incluso en una obra corriente, donde todo marcha bien, a algunos arquitectos les gusta mucho la obra, otros la detestan. A los que les gusta es porque en una obra siempre hay sorpresas, todo el tiempo hay que hacer adaptaciones; por ejemplo, un obrero es muy hábil para hacer algo, entonces lo hacemos a su manera; el arquitecto modifica el plano o se aparta del diseño original; existe un diseño original pero también una flexibilidad que considero absolutamente esencial para el proyecto urbano.



«... es necesario descubrir la esencia de un lugar a través de la palabra de la gente y transformarla en algo que el diseñador pueda y deba explotar, en vez de en una herramienta de aplicación del proyecto»

En esta visita pudiste tener contacto con una buena muestra de disciplinas, universidades y países de toda América Latina, no solamente de Uruguay. ¿Cuál es tu opinión, qué comentario podrías hacer? Tal vez no hayas tenido antes un diálogo tan intenso con América Latina.

El comentario es que es formidable. Pienso que ustedes... bueno, es un poco simple hablar de "América Latina" como un todo, pero por otro lado es cierto que existe una especie de hábito de entenderse, de escucharse, que a mí, desde afuera, me parece mucho más arraigado que en Europa, donde más bien existe la costumbre de pelearse o competir. Se siente una verdadera apertura, un recibimiento cálido, una curiosidad muy grande, muy agradable, algo sumamente valioso que hay que preservar a toda costa.

¿Podrías hacer una reflexión sobre la formación, en tu calidad de profesor? Y cómo haces, siempre en relación con los *passages*, la evolución de una escala a otra; tal vez no sea necesariamente empezando durante los primeros años con la escala menor y llegando a la más grande al final, aunque en general hay una relación entre la altura de la carrera y la escala. ¿Cómo manejas esta transición como profesor?

Bueno, en este momento no estoy dando clases en primer año. Doy en tercero, que es el último año de lo que en Francia y en Europa se llama licenciatura, y en una maestría, al final de cuarto y quinto año, o sea que no veo el avance desde el primer año, en el que efectivamente se da introducción a la arquitectura, etcétera. Mis clases se insertan más bien en el ámbito del proyecto urbano o proyecto territorial. Pero siempre exijo la articulación de las escalas, y de hecho baso todos mis cursos en este aspecto. Aplico el proceso de aprendizaje inverso. Por ejemplo, en tercer año hago un taller de proyecto combinado con seminarios teóricos. Hay intervenciones teóricas y filosóficas sobre el espacio público, y de tarde se hace el proyecto. Considero muy valiosa esta confrontación; los estudiantes muchas veces tiemblan. En las facultades en general hay profesores que dan las materias teóricas y otros que enseñan proyecto. A mí me gusta mucho combinar ambos aspectos en un mismo

curso... Eso es lo primero. Lo segundo es que organizo mis cursos —que son breves, porque nosotros tenemos el sistema semestral, de hecho el semestre son cuatro meses y no seis, por lo que tenemos tiempos muy reducidos— de la manera siguiente: de los cuatro meses, en general dedico cuatro semanas a un gran territorio, a una primera aproximación a un gran territorio con una escala de referencia que es la de la ciudad, la metrópolis; luego vienen cuatro semanas dedicadas a la escala urbana, de barrio, como referencia, pero los estudiantes tienen que articular todo; y luego cuatro semanas a escala arquitectónica. Tengo sesenta estudiantes, cada uno debe elegir un sitio en algún espacio público, desde el centro histórico de la ciudad, con sus problemas patrimoniales, hasta la periferia, casi en el campo. La tesis consiste en decirles, bueno, el espacio público está por todos lados, ¿cómo hacemos? Y surgen sesenta proyectos. Durante las cuatro primeras semanas tienen que investigar en grupos de a tres un cuadrado de territorio de 500 metros de lado, para las cuatro semanas siguientes tienen que elegir un territorio de 50 metros de lado, y para las cuatro últimas semanas, de 5 metros de lado, por lo que tienen que llegar al detalle arquitectónico, pero a su vez el detalle arquitectónico tiene que incorporar todo lo anterior. Esta es una forma de articular las escalas, de obligarse a articular las escalas.

¿Cuál es tu rol, tu relación con el IVM y cómo surgió?
Tal vez puedas también contarnos cuál es tu relación con el concurso de proyectos urbanos para arquitectos de toda Europa, European. El equipo de IVM tuvo un papel importante y determinante en el Premio European.

Varios de los que formamos el pequeño grupo de *passages* estuvimos también en la aventura de European; yo fui uno de los primeros. Si Suiza está en European es... no sé si debo decir gracias a mí o por mi causa. Siempre recuerdo con mucho cariño sobre todo a François Ascher, él fue en cierta forma el promotor de la idea, a partir de los concursos que existían en Francia desde hacía tiempo. Yo había redactado los textos introductorios del primer concurso del European con... François había hecho uno, y además colaboré mucho con esa primera organización. Luego se formó todo un grupo de personas muy entusiastas, porque creo que era la primera vez que, por un lado, teníamos intercambios realmente internacionales y, por otro lado, que había dos o tres reglas totalmente inéditas tendientes sobre todo a lograr la interacción entre la investigación y la práctica arquitectónica. Y creo que ese es uno de los aportes importantes de European.

2. Vea la entrevista a Marcel Smets en esta misma publicación.

European acompañó el surgimiento, en Francia y en otros países, de la noción de proyecto urbano; luego, después de tres o cuatro sesiones, se constituyó un consejo científico, en el que conocí a Marcel Smets², con quien estuvimos en el consejo durante varios años. El secretario general era Didier Rebois. Mireille Apel-Muller y Yuna Conan fueron también formidables impulsoras de European. Hacía quince años que no veía a Mireille, nunca trabajé para el IVM, y esta es una oportunidad de revivir formas de actuar, combinar profesionalismo y una profunda amistad.

Hay una continuidad en el tema de la investigación y la práctica, que se extiende a otros campos fuera de la arquitectura, estoy pensando en la movilidad.

En mi actividad independiente, hago muchos estudios y proyectos sobre aspectos de la “movilidad suave”, como se la llama en Francia o en Suiza. Muchas veces digo que el término es un poco absurdo, porque cuando el tiempo está bravo, la movilidad suave es para mí la más difícil. Pero estudio aspectos de la articulación de los peatones, de las bicicletas, y ya hace veinticinco años, en mis trabajos de investigación, había intentado poner en el tapete el tema de la caminata. Todos los temas de modalidades, de articulación, de tiempo, de espacio público, son fundamentales.

Me sorprenden las nuevas perspectivas que se abren en términos de movilidad a partir de las nuevas tecnologías, tanto en cuanto a las aplicaciones que existen como en cuanto a un cambio que considero fundamental: el pasaje del vehículo individual privado al vehículo individual público, cuyo símbolo indiscutible fue la bicicleta, el sistema Vélib'. Hace diez años era algo totalmente inimaginable, pero en cinco años, este sistema modificó completamente el conjunto de la circulación de todas las ciudades que aplicaron la experiencia. En realidad las personas que usan las bicicletas son relativamente pocas, pero eso no es lo importante del sistema Vélib', lo importante es que modificó radicalmente el comportamiento automotriz de una ciudad como París, que pasó a tener un tránsito relativamente tranquilo, con menos fricciones. Este es un cambio muy importante. EL vehículo, el auto, utilizado del mismo modo, puede provocar una revolución muy grande, y si el vehículo individual pasa a ser público, merecerá inscribirse, reinscribirse. Esto constituye un desafío mayor para el espacio público.

ANDRÉS BORTHAGARAY es arquitecto por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA) y obtuvo el Diploma Internacional en Administración Pública de la École Nationale d'Administration (ENA) de Francia. Es director para América Latina del Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) y ex director ejecutivo del Consejo de Planeamiento Estratégico de Buenos Aires. Es profesor de la maestría en Gestión Ambiental Metropolitana de FADU-UBA, profesor de urbanismo en la Universidad de Palermo y ex de movilidad urbana en la Universidad Nacional de General Sarmiento. Ha sido subsecretario de descentralización y tránsito

y transporte en el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Ha dirigido la publicación colectiva *¡Ganar la Calle! Compartir sin dividir* (2009) y ha sido compilador, junto a Jean-Pierre Orfeuill de *La fábrica del movimiento: 16 casos de política pública de movilidad urbana en América Latina*. Desde la cátedra latinoamericana del IVM ha organizado un ciclo de formación en materia de diseño y gestión de calles sustentables en el VII foro urbano mundial. Junto a UN Habitat forma parte de The Future of Places, un ciclo de conferencias internacionales sobre el espacio público. Es miembro de la red sobre el futuro de la forma urbana, con sede en Estocolmo (KTH).





PRIMEROS PASOS



Marcel Smets obtiene en 1970, el título de ingeniero civil-arquitecto de *Écoles spéciales de l'État*, Universidad de Gante (Bélgica), en 1974, el de ingeniero urbanista en la Universidad Técnica de Delft (Países Bajos) y, en 1976, el de doctor en ciencias aplicadas, sección arquitectura, de la Universidad Católica de Lovaina (K. U. Leuven), donde se desempeña desde 1985 como catedrático del Departamento de Arquitectura, Urbanismo y Planificación Regional.

Fue profesor invitado en las universidades de Urbino (ILAUD, Italia), Tesalónica (Grecia) y Harvard Graduate School of Design (Estados Unidos).

Desde 2012 preside el Consejo Científico y de Orientación del Instituto para la Ciudad en Movimiento (IVM) / PSA Peugeot Citroën.

Fue fundador y director de Projectteam Stadsontwerp (1989-2002), grupo de investigación y diseño de proyectos urbanos de la Universidad de Lovaina, miembro del comité científico de Europan (1998-2010) y arquitecto asesor del gobierno flamenco (2005-2010). Es fundador y director de SMETS Consultants in Urbanism bvba/sarl desde 2002.

Entre otros, obtuvo el primer premio en el concurso internacional para la recuperación de la ribera

del Duero y de la ciudad histórica de Porto (Portugal, 2008) y fue jefe del grupo premiado en la consulta internacional para el contrato marco, la dirección de obra y la asistencia a la dirección de obra, organizada por SAMOA (*Société d'aménagement de la métropole Ouest Atlantique*) para la segunda fase de desarrollo de la isla de Nantes (Francia, 2010).

Smets ha realizado contribuciones en diversos libros y obras, escrito artículos de crítica arquitectónica para revistas internacionales como *Archis*, *Casabella*, *Lotus*, *Planning Perspectives*, *Quaderns*, *Storia Urbana*, *Topos*, *UR* y actuado como jurado de múltiples concursos.



«Para mí un sistema de movilidad va mucho más allá del auto; tampoco es solo el transporte público. Es una especie de visión intermodal en la que pasear, caminar —como vimos en Casavalle, por ejemplo— sigue siendo importante»

Me siento un privilegiado por tres razones: primero, por poder dialogar con Marcel Smets, segundo, por poder hacerlo en esta maravillosa casa de Vilamajó y, tercero, por ser el portavoz de la Facultad de Arquitectura¹.
 ¿Cuál fue tu reacción frente a la relación que se estableció entre el IVM y la Facultad de Arquitectura?
 ¿Cómo fue tu experiencia y qué perspectivas ves?

Considero que en el Instituto para la Ciudad en Movimiento hemos tenido mucha suerte con la reacción de la Facultad de Arquitectura de Montevideo, porque es la primera vez que no es solo una persona, un profesor o un pequeño grupo de profesores o de estudiantes alrededor de un profesor, sino que toda la institución, en tanto facultad, demuestra tanto entusiasmo por lo que le propusimos. Y no solo lo digo por cómo nos recibieron, sino por la colaboración que nos brindaron y la forma en que la facultad se apropió del tema y dijo: “Sí, nos damos cuenta de que es una temática actual que es absolutamente necesario desarrollar”. Incluso me da la impresión de que si se hubieran topado con este tema en otro ámbito, más allá del contacto con el IVM, habrían igualmente comprendido que la noción de *passage* es tan rica, tan contemporánea, que exige que se la desarrolle, y que hoy en día ese desarrollo es real o potencialmente una fuente muy importante para volver a trabajar la arquitectura de una manera que, a mi entender, podría oponerse a ideas fijas. Es como un nuevo abordaje, que no ha sido desarrollado todavía —en el IVM consideramos que son los diferentes actores que interactúan con nosotros quienes deben darle un significado— y es exactamente eso lo que la facultad comprendió y, por lo tanto, como te dije al principio, hemos tenido mucha suerte, nos sentimos afortunados, era justo lo que esperábamos. No sé, es como una pareja de enamorados que se entienden sin necesidad de hablar.

1. A partir de noviembre de 2015 la Facultad de Arquitectura (Udelar) cambió su nombre a Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo (FADU). La entrevista fue realizada en 2014.

¿En qué medida la producción y el debate internacional de estos días enriquecieron la definición de *passage*?

En por lo menos dos de los lugares elegidos para trabajar en Montevideo, los barrios Malvín Norte y Casavalle, la temática *passages* se presenta de formas no necesariamente iguales. Montevideo constituye un caso específico porque aquí no hay una presencia tan fuerte de grandes infraestructuras que operen como barreras. Por otro lado, en la ciudad hay un cierto número de grandes complejos habitacionales,

por ejemplo, Malvín Norte; pero estos grandes complejos están en su mayoría dentro de la ciudad, al contrario de lo que sucede, por ejemplo, en los alrededores de París, en lo que se conoce como la “gran corona”. Estos complejos no están aislados por ser grandes sino porque fueron concebidos independientemente, son como partes de un mosaico. La cuestión ahora es la relación entre las piezas de ese mosaico. Encuentro que este tema ha sido muy bien desarrollado, ha dado lugar a nuevos aspectos y no se presenta necesariamente... pienso, por ejemplo en Berlín, Viena, Budapest, París, en soluciones que conozco de vivienda social de la posguerra, y que ahora resultan inadecuadas —fueron concebidas siguiendo un *master plan*— y están aisladas por las infraestructuras. En esos casos, la idea de *passage* se traduciría más bien en cómo lograr desenclavar esos grandes complejos habitacionales. En cambio aquí se trata de cómo unir, cómo hacer para que la gente de un lugar se junte con los demás para formar una comunidad. En Casavalle la situación es realmente muy diferente. Estamos frente a un caso de ciudad informal. No hay tantos casos de ciudad informal, este es el primero en el que trabajamos en el programa. Lo interesante es que esta ciudad informal está determinada por dos grandes elementos. El primero es la situación natural del curso de agua que forma un valle, que obliga a dejar una zona libre y establece una diferencia de altura entre los terrenos que se inundan y los que están un poco más arriba. El segundo elemento es la intervención pública consciente que ha tenido lugar en este barrio en los últimos años, y que determinó el surgimiento de una especie de centro, de eje cívico. El hecho de que los equipamientos previstos para el eje cívico deban ser accesibles para todos y de que exista una especie de urbanización con base en una cuadrícula definida más o menos por las calles, pero interrumpida en cierta medida por un curso de agua... la cañada interrumpe la cuadrícula pero a la vez es un vínculo. Estas son dos razones fundamentales, en dos lugares en los que no solo se abordó un nuevo significado de *passage*, sino que también se abordó la visión de *passage*. Gracias al trabajo de mucha gente hoy contamos con enfoques diferentes y notamos que el tema *passages* no solo es tratado de otra forma sino que adquiere significados diferentes que nos permiten reflexionar —a nosotros, los europeos— por medio de estos ejemplos. Por eso creo que todas las vivencias que se han dado aquí fueron sumamente enriquecedoras para el debate general sobre *passages*.

También quisiera decir que hoy en día la urbanización en el mundo se desarrolla sobre todo en estos países, en América Latina, y son ustedes los que nos tienen que enseñar a gestionar nuestras ciudades. El caso de Montevideo es muy interesante para esta temática. Y ese es el objetivo del IVM. El IVM pretende poner en su agenda un tema de alcance internacional, pero quiere hacerlo estimulando una profundización

diferente en cada caso. Cuando al final de la actividad se exponen todas las experiencias se comprende mejor de qué se trata. Este primer paso me deja muy contento.

La definición de *passage* incluye el aspecto físico del *passage*, la cuestión social y también lo referido a la gobernanza. Para la facultad sería interesante ver de qué manera dialoga la arquitectura del espacio con otras profesiones más sociales y cuál es el rol interdisciplinario de los dispositivos del IVM.

En las propuestas noté muchísimas ganas de desarrollar ese diálogo. Actualmente las facultades de arquitectura corren el riesgo de hacer lo mismo. Es decir, se descubren determinados paradigmas, que son válidos durante unos años, y todos los estudiantes los imitan y reproducen lo que pensaron otros. A mi entender esto es lo contrario de una buena enseñanza. Se debería estimular a la gente a pensar por sí misma. ¿Cómo se logra esto? No solo presentando a los estudiantes los buenos ejemplos mundiales, sino intentando que comprendan cómo surgieron. Así verán que cada ejemplo es el resultado de un proceso en el que influyeron políticas y decisiones, medios disponibles, y hasta especulaciones; es decir, la economía, pero también otras cosas que están ancladas en la tierra, que dependen de las condiciones naturales, del clima, de las características de la naturaleza, es decir, del paisaje.

En el IVM siempre hemos intentado que no se considere a la arquitectura como una disciplina en sí misma sino como el resultado de una problemática social. El hecho de que en la cátedra del IVM América Latina haya geógrafos, ingenieros, personas cercanas al área de la gestión, del transporte, etcétera, indudablemente contribuye a que el debate sea mucho más rico que un debate entre diseñadores exclusivamente. Me da la impresión de que en esta facultad, por lo menos a partir de los contactos que tuve, no es necesario enseñar nada de esto.

Durante tu estadía en este país observamos huellas de los planes para la ciudad y de la arquitectura de diferentes épocas. ¿Cuál sería la forma de intervenir ahora? Los *passages* son una forma de tratar

intervenciones anteriores, pero ¿en qué situación estamos en el tema de vivienda? ¿Cuál sería la forma de crear la nueva ciudad? Casavalle está en el límite entre la ciudad y la periferia, en un lugar muy complejo. ¿Qué perspectivas podemos tener, a partir de este recorrido histórico, para el nuevo desarrollo de la ciudad?

Son preguntas difíciles de responder. De todos modos, me vienen a la mente ciertos elementos. Una cosa que me llamó mucho la atención es que Montevideo es una ciudad con una densidad de población relativamente baja, en comparación con otras ciudades latinoamericanas. Creo que esta es una de sus cualidades. Hay una cierta naturalidad en las fronteras inmediatas de la ciudad consolidada, llámémosle así, y esto es muy importante. Pero también se corre el riesgo de la gran dispersión, de la suburbanización interminable, etcétera. Entonces, la primera lección es que habría que intentar por todos los medios diseñar la “nueva ampliación de la ciudad” al mismo tiempo que los sistemas de movilidad. Para mí un sistema de movilidad va mucho más allá del auto; tampoco es solo el transporte público. Es una especie de visión intermodal en la que pasear, caminar —como vimos en Casavalle, por ejemplo— sigue siendo importante. Y no está necesariamente mal. ¿Se puede tener un sistema de transporte público que cubra todo el territorio, sin perder demasiado la idea de paisaje natural que está presente en estos lugares, y que permita a su vez a todas las personas el acceso al centro de la ciudad, a los sistemas, al trabajo, etcétera? Eso por un lado; por otro lado, otra cosa que considero importante es tener presente que habría que lograr una cierta concentración para tener una masa crítica de equipamientos. Porque por más que queramos hacer las cosas bien, existe un límite económico al equipamiento que se puede colocar en cada barrio. Y entonces, si logramos una cierta concentración de la vivienda en las cercanías de las paradas de los sistemas de movilidad, los equipamientos serán más fáciles de pagar, más rentables.

La segunda lección es que tiene que haber una relación entre los equipamientos y la densidad mínima de población. Un elemento muy importante es la gran historia que tiene esta ciudad. La ciudad está formada por diferentes capas. Lo preocupante es que, a diferencia de lo que sucedió en muchas otras ciudades, las nuevas capas no deberían instalarse dejando vacío lo que ya existe. Pongo el ejemplo más llamativo que conozco que es el de Detroit. En los años treinta, el centro de la ciudad era maravilloso, con grandes cines, hermosos teatros, grandes edificios. Actualmente es terrible porque todos los lugares de trabajo, por consiguiente, todas las residencias,

se trasladaron a las afueras. En Montevideo no se ha llegado a tanto, pero es innegable que el centro de la ciudad, la centralidad, se está desplazando hacia a la costa, y el antiguo centro está languideciendo. Cuando nos acercamos al puerto, por ejemplo, vemos que hay grandes espacios vacíos entre la ciudad y el puerto. Y hay grandes equipamientos urbanos, por ejemplo, vimos aquel mercado...

... el Mercado Modelo.

Sí, el mercado, que va a ser trasladado debido a razones evidentes —como se trasladaron *les Halles* de París a Rungis—. Pero ¿qué se va a hacer con el mercado y los edificios y todo lo que de ellos deriva? Porque de todos modos tiene una gran importancia histórica. Entonces, la tercera lección consiste en preguntarse siempre, cuando pensamos en la nueva ciudad que estamos construyendo, en la futura ciudad: ¿no tendríamos que pensar en primer lugar en reutilizar lo que dejamos atrás en vez de simplemente tomar un nuevo pedazo de tierra y seguir urbanizando la ciudad un poco más, dejando grandes huecos que nunca más darán frutos y que van a ser sumamente perjudiciales para la urbanización general de la ciudad?

Hay momentos en que los estudiantes aprenden a manejar una cierta escala y saltar luego a la escala urbana es un desafío bastante complejo para el cual no siempre cuentan con los medios necesarios. ¿Qué papel puede jugar la idea de *passage* en la enseñanza de la transición entre escalas?

Siempre sostuve, frente a mis estudiantes también, que hay que intentar trabajar a una *scala intermedia*, pero no ocupándose solamente de esa escala, sino de manera de que esa escala nos permita, nos obligue a reflexionar al mismo tiempo sobre la escala más grande y sobre la ejecución, es decir, la escala más pequeña. Creo que en general es una aberración que en las facultades se diga: “Comenzamos por la pequeña escala y terminamos con la gran escala”. Podríamos hacerlo al revés. Por supuesto que hay que aprender las especificidades, los instrumentos, las consideraciones, las filosofías inherentes a una cierta escala, pero al mismo tiempo... Es como, no sé, si uno quiere



**«En el IVM
siempre hemos
intentado que no
se considere a la
arquitectura como
una disciplina en sí
misma sino como
el resultado de
una problemática
social»**

ser farmacéutico, tiene que aprender cómo se elaboran ciertas cosas, los líquidos y los polvos, ¿no? Pero solo para tener la técnica —creo que para un arquitecto es muy pero muy importante conocer bien su oficio y tener una buena técnica en cada elemento, en cada subárea—, al mismo tiempo, hay que liberarse de la escala. Siempre hay que tener presente que hagamos lo que hagamos nunca hay una solución que se ocupe de una sola escala, y aquí vuelvo a Passages y a tu pregunta. Podríamos decir que Passages es... se le ha llamado “pequeña intervención con grandes efectos”, y esa es la idea, es decir, en definitiva la intervención en sí misma va a ser en la pequeña escala y necesita un gran desarrollo técnico, de elaboración, para concretarse. Pero al mismo tiempo, la ambición de esta pequeña intervención es cambiar los flujos de los movimientos en general, lograr que territorios que estaban separados puedan trabajar juntos, lograr, en el desarrollo general de la ciudad, las condiciones para engendrar una nueva centralidad. Todas estas ambiciones son mucho más elevadas que la pequeña escala, superan la pequeña intervención que realizamos.

Es difícil lograr el equilibrio entre la vocación de investigación y la especialización en el área teórica. En Brasil las facultades tienden a volcarse más a la teoría y en Argentina y Uruguay un poco más a la práctica profesional. ¿Cómo ves esta búsqueda de equilibrio en una facultad y en una disciplina que inevitablemente tiene un poco de cada componente?

Bueno, yo soy muy optimista con esta facultad, porque solo a juzgar por lo que vimos y trabajamos estos últimos días... hubo gente que construyó una pequeña tribuna multifuncional con sus propias manos, esa es la escala más pequeña posible, hacer las cosas, y otros que repensaron el plan general de Montevideo para poder insertar en él sus ideas. Ayer cerca de la medianoche vi gente trabajando en la facultad, y me enteré de que acá estudian moda y también urbanismo. Entonces creo que es un ambiente muy fecundo para reflexiones de distinta naturaleza, y es exactamente eso lo que debe ser una facultad de arquitectura, un ambiente que estimule a las personas a hablar unas con otras, a lograr hacer todo a la vez.

ANDRÉS BORTHAGARAY es arquitecto por la Facultad de Arquitectura, Diseño y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires (FADU-UBA) y obtuvo el Diploma Internacional en Administración Pública de la École Nationale d'Administration (ENA) de Francia. Es director para América Latina del Institut pour la Ville en Mouvement (IVM) y ex director ejecutivo del Consejo de Planeamiento Estratégico de Buenos Aires. Es profesor de la maestría en Gestión Ambiental Metropolitana de FADU-UBA, profesor de urbanismo en la Universidad de Palermo y ex de movilidad urbana en la Universidad Nacional de General Sarmiento. Ha sido subsecretario de

descentralización y tránsito y transporte en el Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires.

Ha dirigido la publicación colectiva *¡Ganar la Calle! Compartir sin dividir* (2009) y ha sido compilador, junto a Jean-Pierre Orfeuill de *La fábrica del movimiento: 16 casos de política pública de movilidad urbana en América Latina*. Desde la cátedra latinoamericana del IVM ha organizado un ciclo de formación en materia de diseño y gestión de calles sostenibles en el VII foro urbano mundial. Junto a UN Habitat forma parte de The Future of Places, un ciclo de conferencias internacionales sobre el espacio público. Es miembro de la red sobre el futuro de la forma urbana, con sede en Estocolmo (KTH).

JORGE PÉREZ JARAMILLO
**CONSTRUCCIÓN
SOCIAL DE
CIUDAD**

EDUARDO ARROYO
**SENCILLO
Y COMPLEJO**

ANNA MERONI
**DISEÑO PARA
LA INNOVACIÓN
SOCIAL**

PASCAL AMPHOUX
**PASAJES
DE LA VIDA**

MARCEL SMETS
**PRIMEROS
PASOS**

RAQUEL ROLNIK
**VIVIENDA
VIDA**

ANGELO BUCCI
**MEMORIA,
EXPERIENCIA E
IMAGINACIÓN**

MICHAEL REYNOLDS
**MÁS ALLÁ
DEL SISTEMA**

Montevideo, Uruguay
2017



UNIVERSIDAD
DE LA REPÚBLICA
URUGUAY

Facultad de Arquitectura,
Diseño y Urbanismo
UDELAR

