

OBJETIVO

El objetivo general de la propuesta es, mediante el diseño de una red apropiada para la bicicleta (acorde a sus características físicas y movimientos, segura y con una señalética clara) integrar a la misma como parte del sistema de transporte, sumando así un medio mas al transporte cotidiano, brindando una alternativa al problema de movilidad de una zona periférica de la ciudad. Dado que el área de trabajo es extensa la intermodalidad es de fundamental importancia para la propuesta. Por esta razón los nodos que conecta la red permiten (mediante intervenciones relativamente pequeñas, en escala y presupuesto) el cambio de un medio de transporte a otro. Se buscan entonces nodos que no sean solo puntos atractores sino que tambien sirvan como infraestructura de soporte d la red.

Se ubican en estos nodos bicipuntos, bicicletarios y otros elementos que favorezcan la intermodalidad, haciendo de esos nodos (donde las posibilidades se multiplican) lugares mas accesibles.

El proyecto busca facilitar el acceso al centro de la ciudad de una zona periférica, el Cerro.

JUSTIFICACIÓN

"...Si los derechos de centralidad y de movilidad no son universales, la ciudad no es democrática" (Jordi Borja)

El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes, analizando las ciudades a partir de la calidad estética y cultural, funcional y social, simbólica y moderna.

El derecho a la centralidad accesible y simbólica, a sentirse orgullosos del lugar en el que se vive y a ser reconocidos por los otros, a la visibilidad y a la identidad, además el disponer de equipamientos y espacios públicos cercanos, es una condición de ciudadanía.

Esto permite asumir una postura inclinada a ser capaces de captar las grandes deficiencias en las distintas centralidades, Montevideo está reconfigurando su territorio con tendencia a generar policentros, el caso del cerro, hasta mediados del s.XX, funcionaba como centro independiente de Montevideo, con

infraestructura capaz de autoabastecer a la zona, sin embargo, el colapso industrial y su nuevo rol decadente en la red metropolitana, fue acompañado del deterioro de su infraestructura urbana y pone en peligro el derecho a centralidad y por lo tanto de la ciudad democrática a su vez, esta nueva dependencia, repercute en las formas de vida social y relaciones más efímeras entre humanos y no humanos. Lo expuesto supone asumir y construir una ciudad de ciudades. Ciudades policéntricas y plurimunicipales, en las que el espacio público es a la vez un elemento articulador del tejido urbano regional o metropolitano y elemento de cohesión, tanto física como simbólicamente, de las áreas densas.

"la ciudad es sobre todo el espacio público donde el poder se hace visible, donde la sociedad se fotografía, donde el simbolismo colectivo se materializa." (Habermas)

Las soluciones que se toman en diferentes partes del circuito estarán siempre intentando, tanto generar, como integrar espacios públicos que restablezcan el equilibrio sociocultural entre los mismos cerrenses y con el resto de la ciudad.

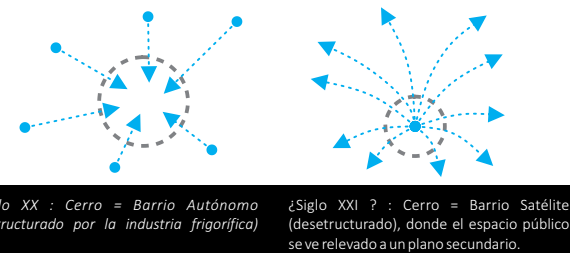
DEL CERRO

En el CERRO y sus alrededores viven cerca de 100.000 habitantes, esta zona carece de equipamiento urbano competente con las necesidades y programas que se pueden desarrollar en él y una deficiencia de conexiones con el resto de la ciudad.

Realidades aisladas y diversas que comparten un sentido de identidad y pertenencia desde la etapa fundacional. Inmigrantes, industrias abandonadas, barrios obreros, complejos de vivienda, asentamientos irregulares están todos presentes en el colectivo cerrense.

Existe un crecimiento e interés hacia el este de Montevideo paralelamente a la subvaloración e indiferencia de las posibilidades del área oeste. El análisis de algunas fuentes indirectas, tales como censos previos, fotos satelitales y la interacción con otras investigaciones de orientación social sobre el recorte son concurrentes en el objetivo de una mayor interacción interna y hacia el resto de la ciudad.

Ámbitos de participación y apropiación marcan la identidad mencionada. Lo colectivo se vuelve oficial, se buscan las



soluciones mediante asociaciones y comisiones.

Es en este marco que la diversidad de actores y de flujos hace a la globalidad de este escenario.

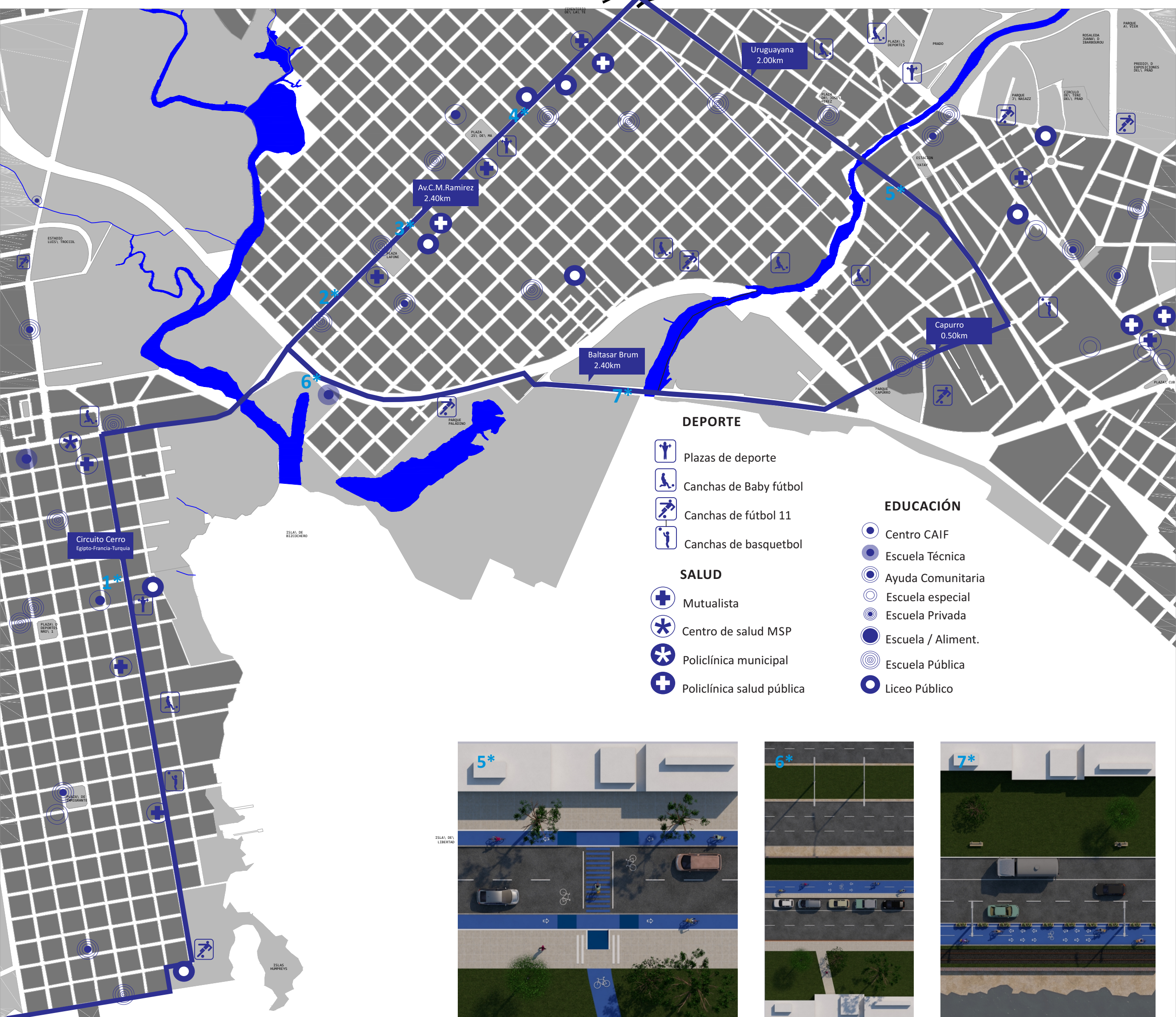
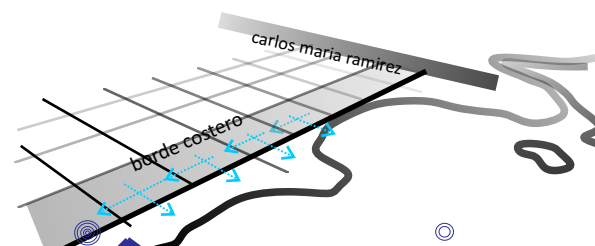
El objetivo secundario entonces, va mas allá de la solución particular de una red para bicicletas, busca reactivar la zona del cerro y sus alrededores, que actualmente se encuentran deteriorados y desconectados como consecuencia del colapso económico, beneficiando a una franja vulnerable de la sociedad.

TRAZADO

Para este ultimo punto, se plantean dos conexiones, una a través de Carlos María Ramírez y Uruguayana, favoreciendo principalmente la movilidad intermodal (conexión con terminal Plaza Cuba) y servicios o centros comerciales cercanos, y otra directamente hacia el centro de la ciudad para uso exclusivo de la bicicleta de caracter mas rapido por la Rambla Baltasar Brum y Capurro.

El circuito es dividido en cuatro tramos de características diferentes en donde se plantean soluciones que aportan al cumplimiento del objetivo general de la propuesta.

El **tramo Cerro**, interno al barrio, se desarrolla sobre el frente costero partiendo desde el parque Vaz Ferreira (zona de confluencia de 4 zonas afectadas por el fenómeno estudiado a la cual naturalmente, hacen uso mas de 100.000 usuarios) hasta la terminal del Cerro ubicada sobre Carlos María Ramírez, un circuito de 3,5 kms que une ambos nodos generando mediante acciones en paralelo, un frente costero de interacción.



DEPORTE

- Plazas de deporte
- Canchas de Baby fútbol
- Canchas de fútbol 11
- Canchas de basquetbol

SALUD

- Mutualista
- Centro de salud MSP
- Policlínica municipal
- Policlínica salud pública

EDUCACIÓN

- Centro CAIF
- Escuela Técnica
- Ayuda Comunitaria
- Escuela especial
- Escuela Privada
- Escuela / Aliment.
- Escuela Pública
- Liceo Público



En la solución particular de cada tramo siempre se tuvo especial atención a la seguridad que brinda la ciclovía al usuario. Esta es una prioridad para el equipo, por esta razón en los tramos donde existe mayor cantidad de tráfico, o se circula a altas velocidades se opta por una separación física entre la ciclovía y la calle.



Esta solución encuentra puntos de conflicto en diferentes partes del circuito, como en paradas de omnibus o cruces en donde se pretenda cambiar de dirección. La propuesta se basa en la experiencia de otras ciudades, como es el caso de Vancouver (Canadá) en donde el flujo de ciclistas no se ve afectado por la convivencia con



peatones, sin dejar de lado la seguridad frente a omnibus y automóviles (2*). Intervenciones pequeñas, en cruces importantes aportan (como se grafica en 3*) fluidez y separan (dejando el vertice de la vereda) al usuario del tránsito.



La presencia de la red se manifiesta en todo su recorrido por el color, tanto sobre la calle (pintando la zona destinada para la bicicleta) como en los elementos que forman parte de la intervención. Esto genera una lectura clara y conjuntamente con la señales tradicionales conforman el sistema comunicacional de la red.



Uruguayana/ ciclovía conexión ciclovía Miguelete



Carlos María Ramírez/ Ciclovía hacia el Cerro



Acceso a Montevideo/ ciclovía rápida Rambla Baltasar Brum



Rambla del Cerro / Bicisenda Calle Egipto

