

SAO PAULO



SANTOS



BRASILIA

BITÁCORA de viaje

B R A S I L *por Rodrigo Torreblanca Contreras*

INTRODUCCIÓN

El presente documento constituye el registro de un viaje de estudio, llevado a cabo en el año 2012, en el cual se recorren tres ciudades de Brasil: Sao Paulo, Santos y Brasilia, referentes en el desarrollo urbano de la mitad oriental del continente americano.

En orden cronológico y mediante croquis, fotografías, observaciones y aportaciones teóricas, se registran fechas, recorridos, obras y lugares visitados, elaborando una reflexión en torno a la ciudad y el territorio, desde la geografía y matriz ambiental, trama urbana, espacios públicos, secuencias espaciales, obras de arquitectura, entre otros.

Esta publicación, busca poner en valor al “viaje de estudio” como una experiencia de aprendizaje, un contacto directo, vivencial, con el acontecer cotidiano de la ciudad; su habitabilidad.

ÍNDICE

DE CONTENIDOS

SAO PAULO

BITACORA DÍA 1 / DOMINGO 21 DE OCTUBRE DE 2012 07

Aproximación y cambio de escala	08
El trazado orgánico, encrucijada y escala vertical	11
Avda. Paulista: un eje que nos habla de una posición en el territorio	12
Asociación del transporte y el territorio	14
El valor de la encrucijada	15

BITACORA DÍA 2 / LUNES 22 DE OCTUBRE DE 2012 17

El espacio atrio y el centro alargado	18
Primer asentamiento humano en el altiplano paulista	18
Primer momento / plaza, catedral, monumento	18
Segundo momento / bulevares comerciales, plaza del patriarca	20
Tercer momento / viaducto de chá, parque de anhangabaú y teatro municipal	22
Búsqueda del cobijo	23

BITACORA DÍA 3 / MARTES 23 DE OCTUBRE DE 2012 25

Los espacios canales y nodos de articulación	26
Zonificar y canalizar	27
Recorrido por la vila heliópolis	28
Centro educativo de heliópolis	28
Acceso y encuentro con la favela	29
Los submundos de sao paulo	29
Urbanización de las favelas en brasil	29
Pabellon ciccillo matarazzo y parque ibirapuera	30
Parque: el campo de dunas de sao paulo	30

SANTOS

BITACORA DÍA 4 / MIÉRCOLES 24 DE OCTUBRE DE 2012 33

El espacio intermedio, reconocer el relieve territorial	34
Matriz ambiental de santos	34
Un centro alargado	34
Habitar incrustado en el morro y vinculado al puerto	35

BRASILIA

BITACORA DÍA 5 / JUEVES 25 DE OCTUBRE DE 2012 39

Del aeropuerto al hostel: primer encuentro con el origen de la ciudad	40
Del brode al centro de la ciudad	40
Eje monumental / contraste entre condicion material y moral de la arquitectura	42
De lo particular a lo homogéneo	42
El "entre" edificios ministeriales	42
La aspiración, esplendor arquitectónico y urbano	44

REFLEXIÓN 49





"Expedición de Almagro a Chile", pintura de Fray Pedro Subercaseaux.
(Fuente: www.labrujulaverde.com)



Descubrimiento de Brasil se refiere a la llegada, el 22 de abril de 1500, de la flota comandada por el portugués Pedro Álvares Cabral. (Fuente: brasilhir.weebly.com)

LAS DOS DIRECCIONES DE LA CONQUISTA DE AMÉRICA

Lo primero importante de mencionar es que este viaje toca las dos direcciones de la conquista de América: la colonización española en Chile y la colonización portuguesa en Brasil, ambas con rasgos diferenciados en el modo de fundar ciudades.

CHILE - COLONIZACIÓN ESPAÑOLA

La colonización española en territorio chileno se lleva a cabo conforme a las leyes de indias, instaurando una estructura urbana basada en un trazado ortogonal o de "damero", dividido en cuatro zonas: el centro cívico (plaza mayor, edificios públicos, iglesia y autoridades), zona urbana (manzanas y cuadradas rectangulares para familias), zona de quintas y chacras para cultivos.

BRASIL - COLONIZACIÓN PORTUGUESA

A diferencia de Chile, La colonización portuguesa en Brasil es de borde costero, funda puertos e instaura un tipo de urbanismo espontáneo basado, más que reglas definidas, en criterios de control físico. La iglesia católica juega un rol fundamental en la configuración urbana de los pueblos.



SAO PAULO

BITÁCORA DÍA 1 / DOMINGO 21 DE OCTUBRE DE 2012

Llegada al aeropuerto de Guarulhos

Traslado al hostel Paraíso

Recorrido desde el hostel a la Avenida Paulista

Recorrido por Avenida Paulista

Exterior Museo de Arte y entorno Parque Trianon



Vista desde la terraza del edificio Copan, Arquitecto Oscar Niemeyer (1954), Sao Paulo.
(Fuente: Rodrigo Torreblanca)

APROXIMACIÓN Y CAMBIO DE ESCALA

Nuestro primer día está marcado por la llegada al aeropuerto de Guarulhos, Sao Paulo . El aterrizaje del avión nos regala el aparecer de una ciudad densamente poblada que se derrama de una manera inconmensurable en el territorio. Es preciso mencionar que Sao Paulo es una de las ciudades más pobladas del mundo, primera metrópoli de América y del hemisferio sur.

Al bajar del avión, recuerdo de inmediato lo planteado por Lynch¹ cuando hace mención a la observación del encuentro con la LEGIBILIDAD de la ciudad, surgiendo de inmediato una sensación de incertidumbre y desorientación.

***¿Cómo nos vamos a orientar en una ciudad tan extensa?,
¿Cuáles serán los primeros elementos que nos entreguen
ciertos atisbos de claridad del escenario urbano al que nos
enfrentamos?, ¿Cuáles son sus límites?***

Desde el avión, ya comienzo a imaginar una necesidad de comprensión de la matriz ambiental sobre la cual fue construida la ciudad. Se pueden observar desde la altura espacios de agua, tierra vacante y una extensa mancha de ciudad construida.

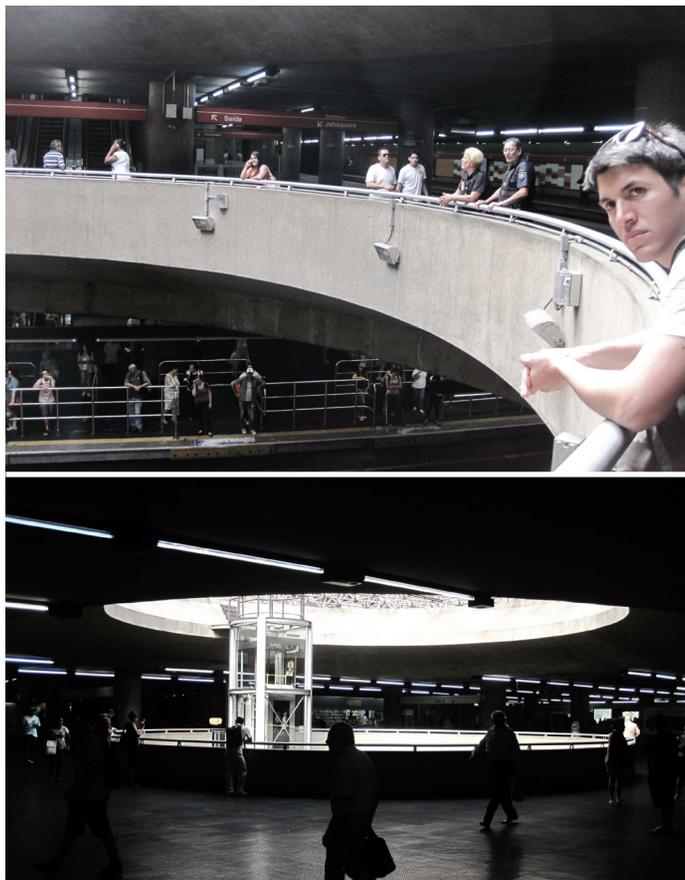
Al bajar del avión, el primer encuentro es con el aeropuerto. Son varios terminales y en la salida, varios buses a la espera de quien sale y entra a la ciudad. La sensación térmica no es menor, varios grados de temperatura más que en Santiago. Calor y humedad que se apaciguan en la salida con un enorme techo o marquesina que proyecta la sombra y el cobijo necesario de la espera del bus, que nos llevará a la estación de metro TATUEPÉ.

¿Sera el cobijo una búsqueda constante en Sao Paulo?

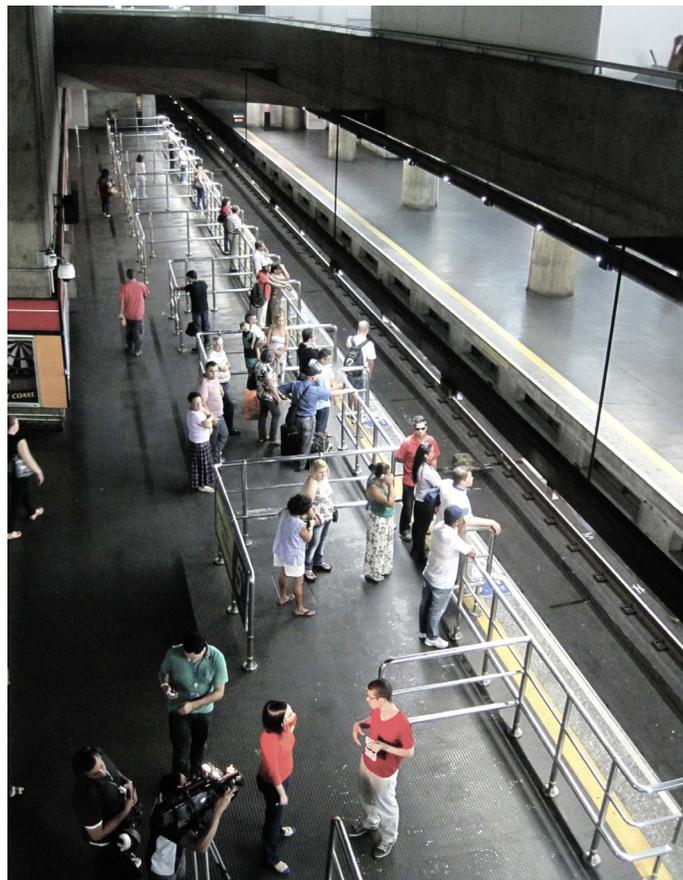
Es en este momento cuando ya logramos construir un primer esquema de orientación en donde el transporte metropolitano es de gran utilidad.

Un concepto clave en el análisis de Lynch¹ respecto la imagen de la ciudad es el de legibilidad o facilidad con la que un entorno o una forma urbana pueden ser reconocida, organizada en unidades coherentes, aprendida y recordada.

¹ Lynch, K. (1984). *La imagen de la Ciudad*. Barcelona, España. Gustavo Gili.



Interior estación Sé, Sao Paulo. (Fuente: Rodrigo Torreblanca)



Interior estación Sé, Sao Paulo. (Fuente: Rodrigo Torreblanca)

Soterramiento: El claro oscuro de la ciudad paralela

En este sentido, podríamos decir que este primer punto de orientación es el sistema de transporte metropolitano en Sao Paulo. Tomamos el bus y nos dirigimos a la estación TATUEPÉ y la estación de SÉ. A la llegada, el aparecer de un verdadero edificio soterrado en cuyos niveles se desplazan muchas personas. Niveles superficiales, intermedios y bajos. Por lo general los niveles intermedios son verdaderas placas o plazas públicas con equipamientos: cajeros automáticos, locales comerciales, boleterías, servicios sanitarios. Un elemento urbano que de alguna manera va construyendo lo que se podría definir como “la ciudad paralela”. Un dibujo subterráneo de movilidad urbana compuesto por 12 líneas que en su conjunto dibujan un trazado complejo pero facil de entender.

La luz penetrante del exterior nos hace presente nuestra situación de recorrido soterrado. Un interior para el desplazamiento urbano.



Interior estación Sé, Sao Paulo. (Fuente: Rodrigo Torreblanca)

Mapa do Transporte Metropolitano



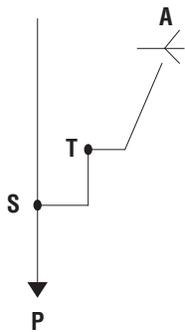
Plano de las líneas de metro, una primera imagen abstracta de la ciudad.
(Fuente: es.map-of-sao-paulo.com)

¿Existirá analogía entre la abstracción del abajo con respecto a los sucesos del arriba o del afuera?

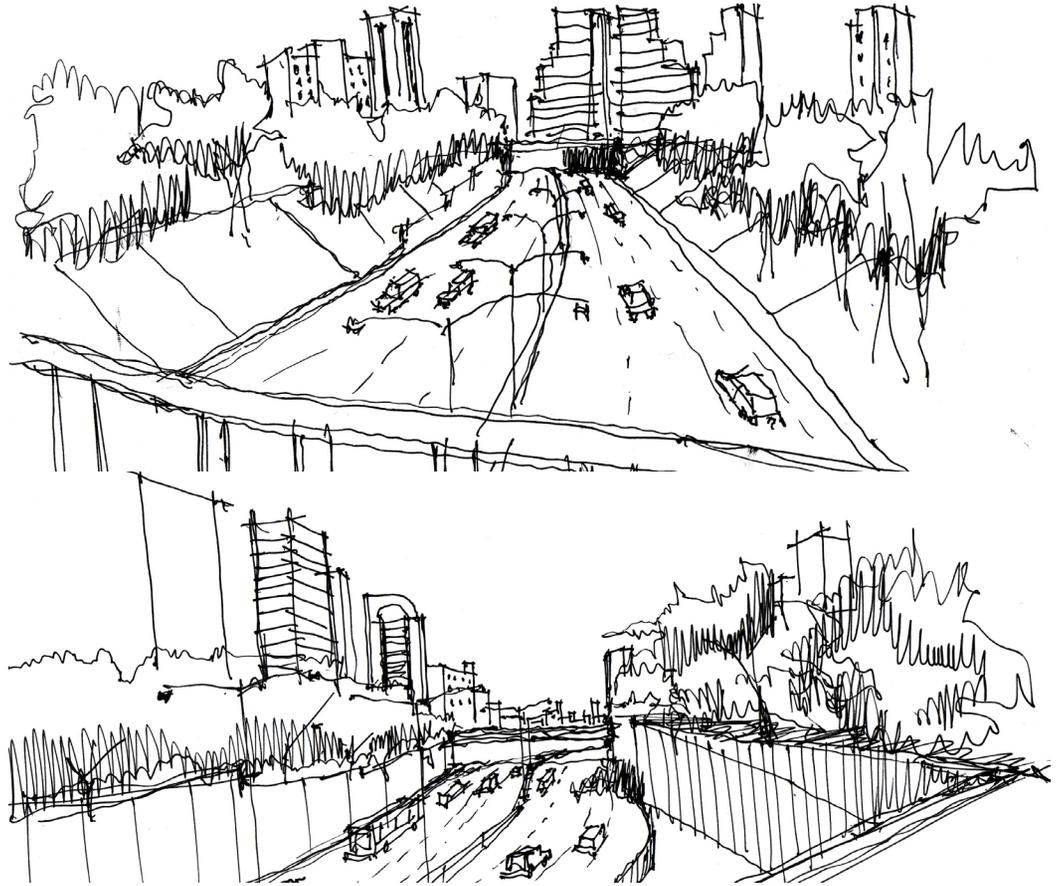
Personas que posiblemente van a realizar un trámite, se dirigen a sus trabajos; son turistas que recorren la ciudad, otros realizan una pausa o se refugian del calor, etc. Un subsuelo que acoge el intercambio social. Finalmente nuestra llegada a la estación *PARAÍSO*, una de menor escala pero el segundo punto de contacto con el mundo exterior y nuestra dirección a la residencia. La residencia temporal es en el Hostal Paraíso. A la salida, el encuentro con un escala barrial muy grata y humana. Calles con anchos corrientes (5 a 6 metros), lo mismo para las aceras (2 a 3 metros). En el trayecto al hostel, nos encontramos con edificios y casas, quioscos grandes donde venden revistas, comida y bebidas, luego restaurantes, un colegio y almacenes a escala de barrio. Algo similar a una situación urbana en Viña del Mar o Valparaíso. Llama la atención que no caminamos sobre una superficie plana.

Según Lynch: "Escenarios físicos vividos e integrados capaces de generar una imagen nítida, desempeñando asimismo una función social".

AEROPUERTO
 ↓
 ESTACIÓN TATUAPÉ
 ↓
 ESTACIÓN SÉ
 ↓
 ESTACIÓN PARAÍSO



TOTAL = 12 LÍNEAS



Croquis avenidas viaductos, Sao Paulo. (Rodrigo Torreblanca)

EL TRAZO ORGÁNICO, LA ENCRUCIJADA Y ESCALA VERTICAL

Recorrido del hostel a la Avenida Paulista

El caminar desde el hostel a la Avenida Paulista es bastante decidor y nuevamente abre el cuestionamiento respecto a la matriz ambiental sobre la cual fue construida la ciudad de Sao Paulo. No sumergimos en una serie de calles angostas y torcidas, y nos comenzamos a encontrar al paso con grandes avenidas y luego nuevamente a las calles angostas. De pronto se pierde la orientación ya que el trazado no es del tipo ortogonal, muy por el contrario, es un trazado más bien orgánico.

Es, en este recorrer, que aparece el *PUENTE* y bajo él las avenidas como verdaderos socavones que dejan al puente en una condición flotante y de mirador. Profundidad hacia el horizonte, pero también a la escala vertical que proyecta la construcción de un fondo. De esta manera el pie y el ojo van reconociendo la condición móvil del suelo en su verticalidad y horizontalidad, la sinuosidad y el paso de un cerro a otro.

Superposición y construcción del fondo

Calles que suben y calles que bajan con pendientes suaves. Sin embargo, al recorrer aparece el primer puente que pasa sobre una avenida que se sumerge como un gran surco en el territorio. Un primer encuentro con una escala vertical que nos hace suponer que hemos cruzado de una loma a otra y que al paso deja entrever la construcción de un fondo. Una movilidad de suelo casual en donde el puente pasa a ser un verdadero mirador de situaciones transversales.

Una primera condición espacial que surge en la encrucijada. El paisaje de estas ventanas, la proyección de los edificios en altura bordeado por taludes y arboledas que se extienden en la profundidad. Un arriba y un abajo.

En el camino, edificios de viviendas en altura y en los primeros pisos una acera respaldada en sus lateralidades por equipamientos públicos como restaurantes, oficinas, tiendas comerciales. Comienza a aparecer como un elemento distintivo en la construcción del sentido público.

Recuerdo de la Travesía a Florianópolis en donde observamos que el ORDEN estaba determinado por LA IDEA DE LUGAR (utopía), LAS MIRADAS (frontal y lateralidades un mirar desde adentro y un mirar desde afuera), LAS DETENCIONES Y LOS CRUCES (por accidentes geográficos).



Recorrido por Avenida Paulista, Sao Paulo. (Fuente: Rodrigo Torreblanca)



AVENIDA PAULISTA: UN EJE QUE NOS HABLA DE UNA POSICIÓN EN EL TERRITORIO

Del trazado orgánico pasamos a la extensión de una gran avenida lineal y extendida; Nuestro primer encuentro con la Avenida Paulista. Un verdadero centro urbano construido por la dualidad de construcciones materiales y humanas. Recorte del cielo por los edificios en altura y recorte del horizonte visual por las personas que caminan por la acera. Lo material y lo humano en equilibrio.

La Avenida Paulista, con un ancho de acera mayor (app. 8 mts). Un espesor que permite la instalación de las particularidades como: cabinas telefónicas, paraderos, quioscos, estaciones del metro y una fachada viva a la altura del ojo construida por restaurantes, cafés, oficinas, centros culturales. Todos ellos entablando una relación con la acera y en donde el espacio intermedio toma real importancia. Un espacio que generalmente es cubierto por grandes aleros en los que nuevamente aparece “el cobijo” como el espacio propicio para el desarrollo del acto humano y la protección del sol y de la lluvia.

El primer contacto, el de la extensión visual y la superposición de elementos físicos y humanos; el primero acogido por el conjunto de edificios en altura, cada uno con su particularidad arquitectónica. Mientras que el segundo acogido por LA ACERA.

Densidad y Diversidad Edificada vs Densidad y Diversidad Humana.

Una calle con edificios de empresas, bancos, hoteles, centros comerciales, centros culturales, museo, restaurantes, hoteles, y plazas. Programas y usos que atraen a la densidad humana del acto que se concentra en la acera. Un espacio material acentuado en la VERTICAL pero con predominancia humana en la HORIZONTAL, y en donde la acera toma real importancia.

Según Jacobs²: La acera se transforma en un espacio de contacto social. Posibilita no solo lo trivial, sino lo fortuito, lo casual. Se convierte en centro en cuanto desarrolla en las personas un sentimiento de identidad pública.

2 Jacobs, J. (2011). Muerte y vida de las grandes ciudades. España, Capitán Swing.



Vista aérea de la Avenida Paulista. (Fuente: www.reservasdecoches.com)



Imagen de la Avenida Paulista en el año 1928. (Fuente: es.wikipedia.org).



Imagen de la Avenida de los Campos Elíseos (París). (Fuente: www.viajarparis.com)

La avenida aparece como una espina dorsal en el trazado urbano de la ciudad recorriendo todo el borde cima.

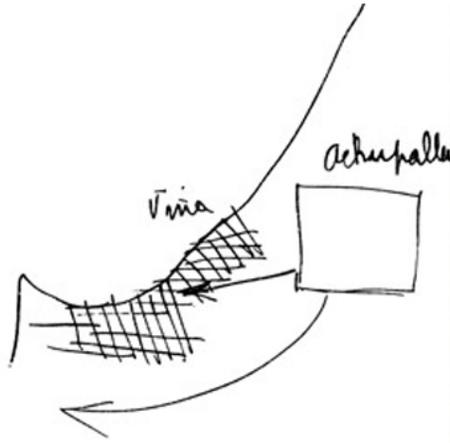
Según antecedentes históricos, la avenida fue abierta en 1891 a partir de la necesidad de las élites cafeteras por establecer su residencia lejos de los lugares más concurridos de la ciudad. Sigue patrones urbanísticos nuevos en la época, debido a la incorporación de una rigidez, apertura lineal y un espesor de calle que de alguna manera rompía con lo orgánico del trazado de su entorno.

Un trazo urbano que, de alguna manera, es una huella del proceso de crecimiento y extensión urbana de Sao Paulo y la incorporación de las grandes reformas urbanísticas del siglo XIX y XX. Un proceso que se origina en Europa con las grandes transformaciones de la ciudad bajo la presión de las élites y el desarrollo económico. La incorporación de los nuevos medios de transporte en donde el automóvil comienza a tomar un importante rol.

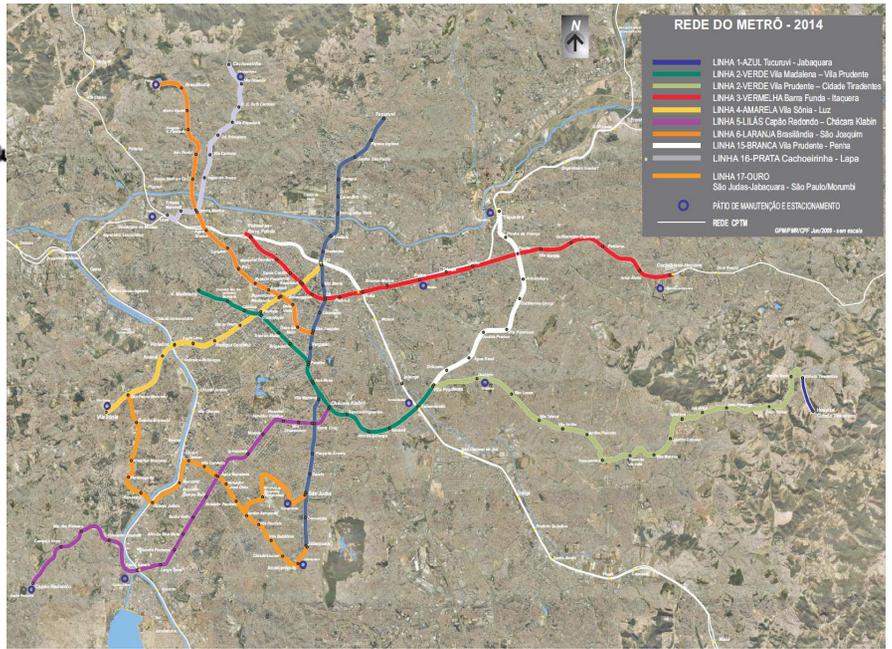
Un caso representativo es lo ocurrido en París con el Plan Haussman en 1852 el cual, por encargo de Napoleón III se propuso transformar a París en una ciudad con calles seguras, mejores casas, comunidades más saludables, hospitalarias y con mayor fluidez de tránsito. Para esto se generó una serie de expropiaciones eliminando calles antiguas serpenteantes reemplazándolas por extensos y anchos boulevares franqueados por arboledas.

Algunas de las avenidas más importantes del mundo:

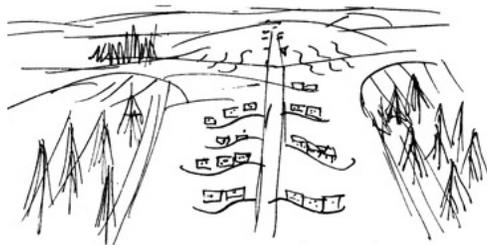
- Quinta Avenida (Nueva York)*
- Avenida de los Campos Elíseos (París)*
- Oxford Street (Londres)*
- Vía Montenapoleone (Milán, Italia)*
- Ginza (Tokio, Japón)*
- Bahnhofstrasse (Zurich, Suiza)*



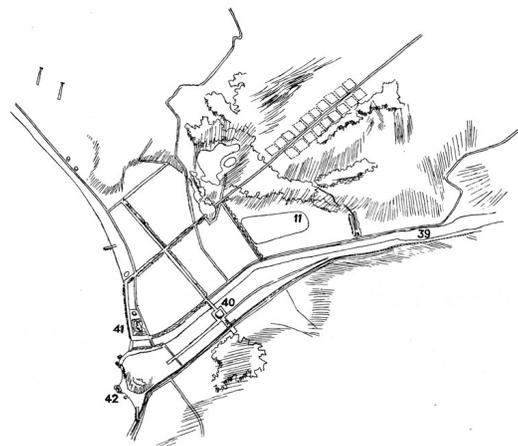
1) lugar que presenta mas planicies faciles de urbanizar
 2) cercano a Vina y Valparaiso
 ¿se sube y baja a pie?



Asociación del Transporte y el Territorio. (Fuente: will2s.wordpress.com/page/26/).



se urbaniza la cima de los cerros
 y en las laderas se plantan arboles
 1) clima
 2) invasión
 3) espasamiento



Croquis Proyecto Achupallas. Alberto Cruz.

ASOCIACIÓN DEL TRANSPORTE Y EL TERRITORIO

Bajo la Avenida Paulista se despliega el desarrollo de la LÍNEA 3 en Color Verde. Esta información es bien decidora ya que al revisar el plano de líneas situado en el territorio, podemos ver que la avenida se configura como un borde alto que recorre la cima de los cerros sobre los cuales se ha ido construyendo la ciudad.

Me trae a recuerdo el proyecto de Achupallas de Alberto Cruz en el cual se planteaba una gran eje central muy similar al concepto de boulevard.

Un gran eje que nos habla de una posición estratégica en el territorio, que se construye como una individualidad pero sin dejar de reconocer el ser parte de un total.

Un gran eje que se posa sobre el territorio, reconociendo un bien natural, en este caso el borde cima y a partir del cuál construye la llegada de otras vías de importancia pero de nivel secundario. De esta manera construye el bien urbano.

Forma parte del reconocimiento del "circular" como un acto plenamente de la modernidad. Una especie de centro alargado, una plaza larga en donde las vistas son las que configuran la trama.

Un elemento ordenador para la ciudad con un sentido del recorrer, un punto de encuentro entre la dispersión y el orden.



Plaza pública Muse de Arte Contemporáneo de Sao Paulo. (Fuente: Rodrigo Torreblanca).



Museo de Arte Contemporáneo de Sao Paulo, Lina Bo Bardi (1958). (Fuente: Rodrigo Torreblanca).

EL VALOR DE LA ENCRUCIJADA

El museo de Arte Contemporáneo un hecho arquitectónico y urbano

Una gran eje ordenador que es atravesado por otras vías secundarias. En este atravesar es que se construye la mediación a partir de la obra arquitectónica y el parque. El museo que abre su suelo al traspaso y a la libertad del uso humano, pero también al encuentro urbano.

El edificio deja, en su primer piso, un amplio suelo liberado para el uso humano. Se emplaza en un punto significativo para la ciudad y es una obra que en conjunto con el parque y la plaza pública, construyen el hecho urbano de la encrucijada, un valor espacial característico de la ciudad. Un suelo extendido que se hace parte de la acera y permite la generación de una ventana mirador del encuentro entre la Avenida Paulista y la Avenida 9 de julio.

En la plaza, se puede ver la extensión de la avenida 9 de Julio bajando por el fondo de las laderas. Un segundo eje ordenador que comunica el centro viejo de la ciudad con la Avenida Paulista. Dos grandes ejes estructuradores del trazado urbano los cuales construyen su encuentro.

La construcción de la encrucijada es, en varios niveles, lo que permite que el orden de la ciudad sea visible al peatón desde las plazas, puentes y viaductos.



Corte transversal que grafica la fluidez visual desde el museo a la avenida 9 de Julio. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



Croquis desde la plaza del museo hacia el escalonamiento y la construcción del fondo de la Avenida 9 de Julio. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



Croquis llegada al Museo de Arte Contemporáneo de Sao Paulo. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).

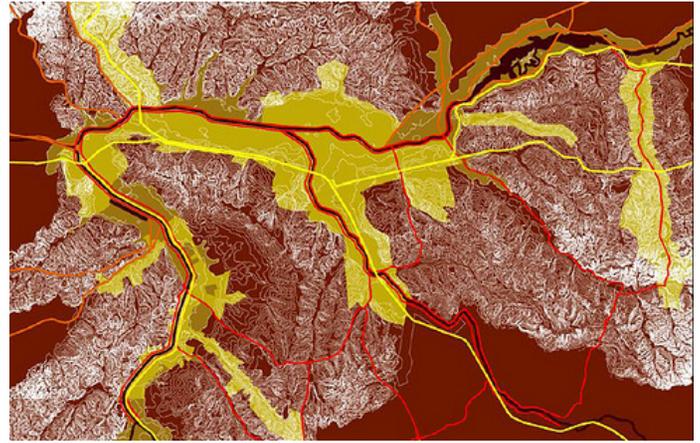


SAO PAULO **BITÁCORA DÍA 2 / LUNES 22 DE OCTUBRE DE 2012**

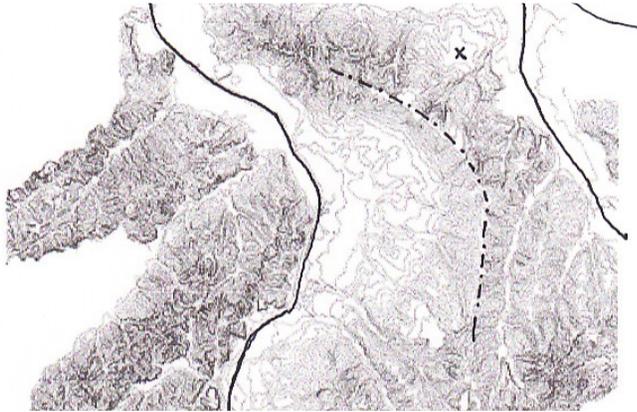
*Del hostel al centro histórico de San Pablo
Visita a la Catedral y Plaza de SÉ
Recorrido por el boulevard comercial hasta la Plaza del Patriarca
Viaducto de Chá, Parque Anhangabaú y Teatro Municipal
Visita al Cementerio de Consolacao o del Consuelo*



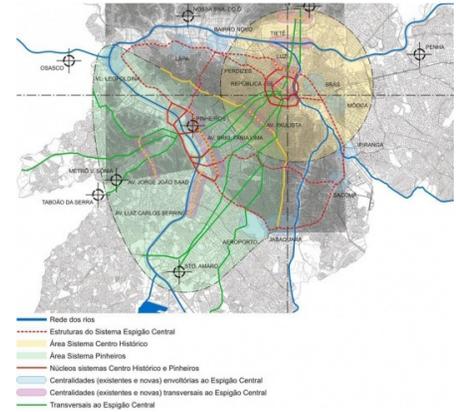
Primeros asentamientos humanos en el antiplano Pualista.
(Fuente: <http://www.saopauloantiga.com.br>)



(Fuente: <http://juanfreire.com/vacos-urbanos-p/>)



Geomorfología del territorio y centro histórico de Sao Paulo. (Fuente: googlemaps.com)



(Fuente: <http://www.vitruvius.com.br>)

EL ESPACIO ATRIO Y EL CENTRO ALARGADO

Nos hemos trasladado desde el hostel hasta la estación de SÉ. Una estación muy concurrida sobre la cual se establece el llamado “centro histórico” de la ciudad. Al salir de la estación el encuentro con un extenso espacio público que construye la antesala a la imponente catedral de SÉ. Una catedral de estilo neogótico construida en 1913, entonces de inmediato la interrogante *¿que de histórico tiene este punto de la ciudad?*. Entonces se hace pertinente la revisión histórica del origen de la ciudad.

PRIMER ASENTAMIENTO HUMANO EN EL ALTIPLANO PAULISTA

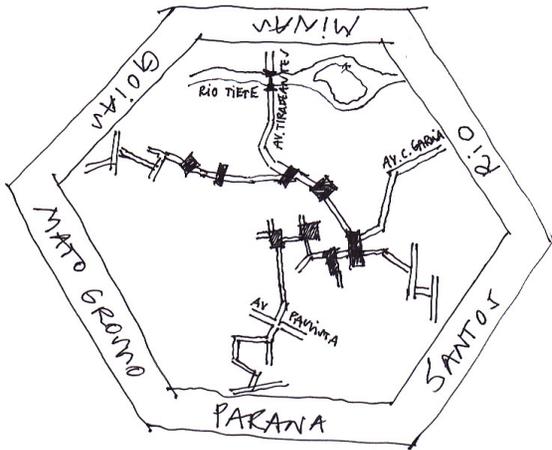
La historia de Sao Paulo comienza con la presencia de aldeas indígenas en los llamados *CAMPOS DE PIRITININGA*, actual altiplano Paulista. Una de las aldeas era del cacique TIBIRICA y se ubicó en la colinda emplazada entre los ríos *TAMANDUATEÍ* y *ANHANGABAÚ*. Cerca de la Aldea, se asientan las misiones jesuitas y construirán ahí la primera capilla y el primer colegio.

PRIMER MOMENTO / PLAZA, CATEDRAL, MONUMENTO

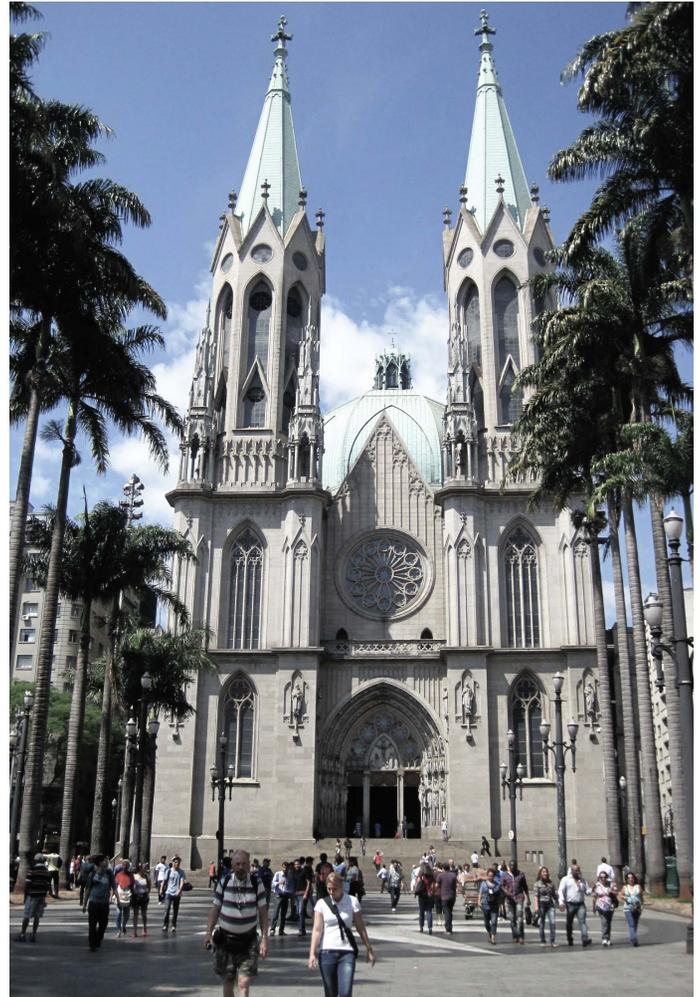
Un extenso suelo que construye el tránsito hacia el borde interior. En este caso la construcción del atrio desde la plaza al altar de la catedral, pero también desde la catedral al interior de la ciudad. Algo muy similar a lo que ocurre con el perfil del pórtico de la catedral de Paraná. De alguna manera es un borde interior secuencial, que inicia su tránsito desde el interior de la estación de SÉ hasta el viaducto de Chá y el teatro municipal. En este tránsito, el paso por un mundo comercial de lo informal y el espacio público. El Campanil, las palmeras, el monumento y la persona, construyen un símbolo de proporciones. Partes que construyen un total. El monumento es la contemplación de la escultura en el tránsito pero también una detención en el centro para la mente. La persona que lee en ella un significado, tal como lo hace una bandera. Este primer momento compuesto por la plaza, la catedral y el monumento. Se constituye en un primer hecho urbano de la condición de centro.



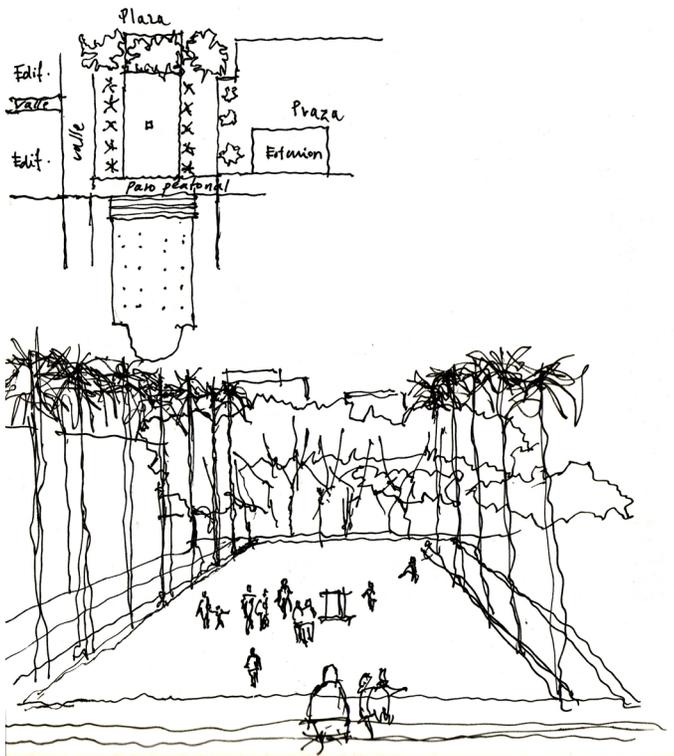
Salida de estación de Sé, Sao Paulo.
(Fuente: Rodrigo Torreblanca)



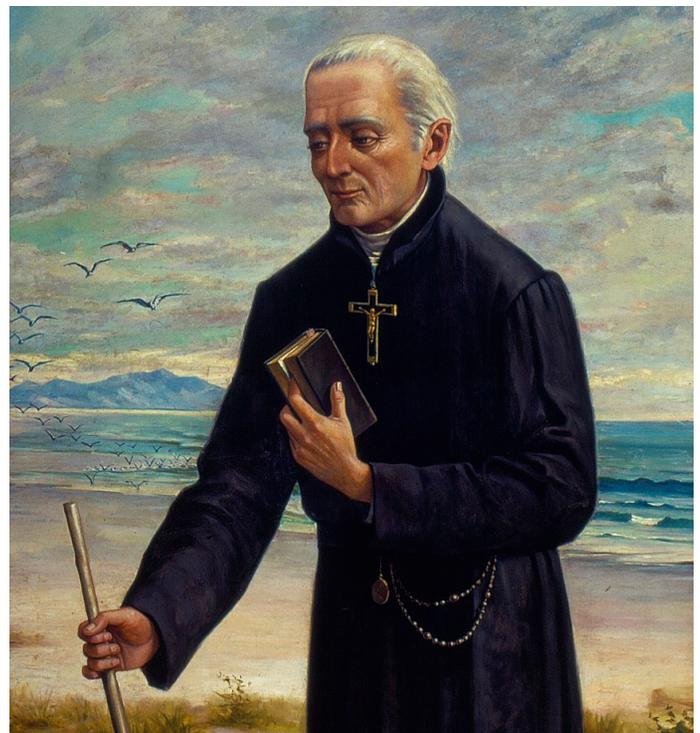
En el centro de la plaza esta placa (1934) que de alguna manera indica el potencial del centro y su vinculación con el territorio. Aquí se puede observar que la condición de centro obedece a un borde interior secuencial. Una especie de plaza alargada. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



Catedral de Sé, Sao Paulo. (Fuente: Rodrigo Torreblanca)



Plaza de Sé, centro histórico de Sao Paulo. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



En el caso de la Plaza de Sé, el monumento al Padre José de Anchieta. Un misionero jesuita nacido en Tenerife, fundador de la ciudad de Sao Paulo.
(Fuente: <https://historiacomgosto.blogspot.com/>)



Bulevares comerciales y Plaza del Patriarca. (Fuente: Rodrigo Torreblanca).



SEGUNDO MOMENTO / BULEVARES COMERCIALES, PLAZA DEL PATRIARCA

En el tránsito por el centro histórico, del primer hecho urbano constituido por la plaza de Sé y la catedral, damos paso a una introspección a una serie de calles de uso exclusivo peatonal con presencia de tiendas comerciales mayoristas, librerías, cafés y restaurantes. Intensa vida urbana en donde se hace presente lo que *Jacobs* denomina “lo informal” que le da vida pública a la acera. Con esto me refiero a una serie de vendedores ambulantes muy particulares (compradores de oro y personas que cambian dinero). Al pie y al ojo se logra percibir que estamos transitando por un trazado irregular ya que aparecen calles diagonales con presencia de las esquinas. De las torcidas calles que conforman un pasar más bien interior y bien contenido no sólo por los edificios, sino también por la densidad de personas caminando, damos paso nuevamente a la abertura, a la holgura.

Esta vez nos encontramos con una plaza abierta en donde existen dos elementos que toman presencia; el árbol y la gran cubierta.

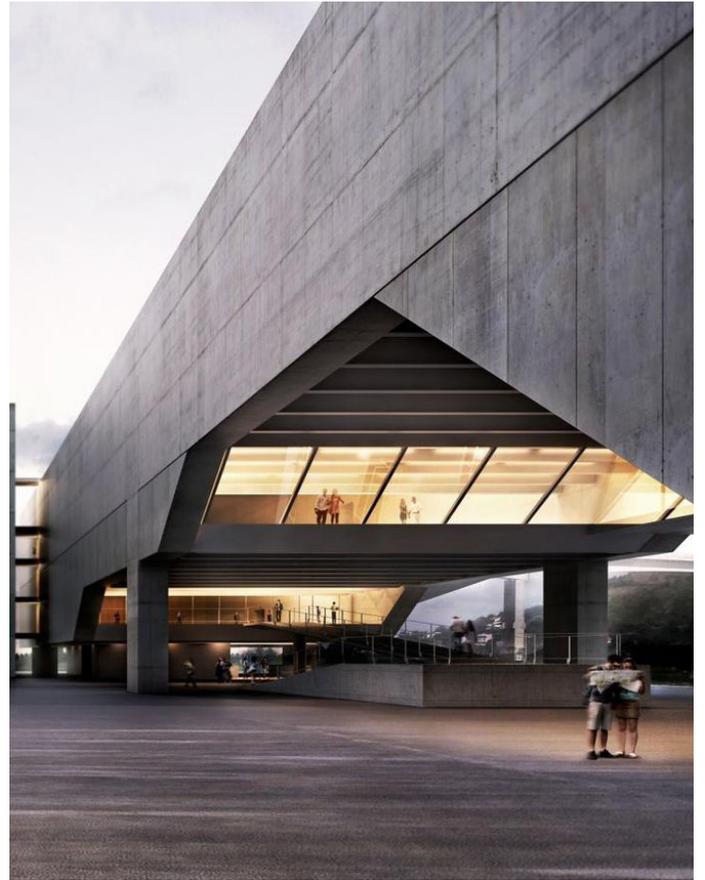
La cubierta es una obra del Arquitecto brasileño Paulo Mendez da Rocha. Se podría definir como un verdadero canto al “cobijo”, y no es menor esta observación ya que en el recorrido por la ciudad he podido observar que una constante del acto humano Paulista, ya sea por el calor o la lluvia, es la constante búsqueda de la sombra, el cobijo. Un acto humano que se hace forma en la ciudad. Por ende el árbol toma una importancia única. Esta obra podríamos decir que es un gran árbol urbano.



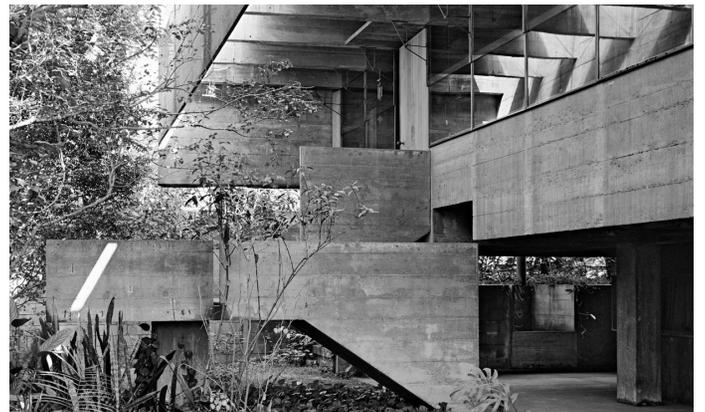
Pórtico metálico de la Praça do Patriarca diseñado por el arquitecto Paulo Mendes da Rocha. (imagen de www.arquitecturaydiseno.es)



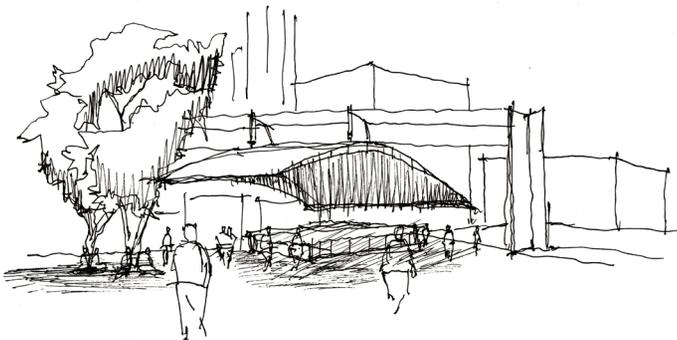
Gimnasio del Club Atlético Paulistano diseñado por el arquitecto Paulo Mendes da Rocha en 1958. (Fuente: www.arquitecturaydiseno.es)



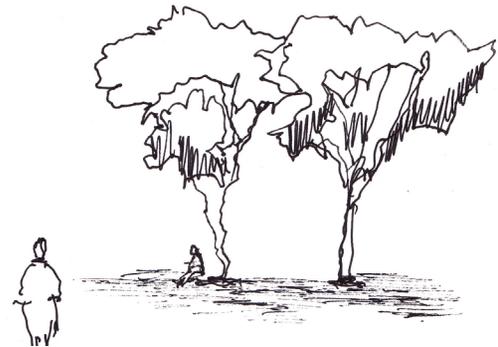
Cais das Artes, Arquitecto Paulo Mendes da Rocha (Fuente: www.archdaily.com)



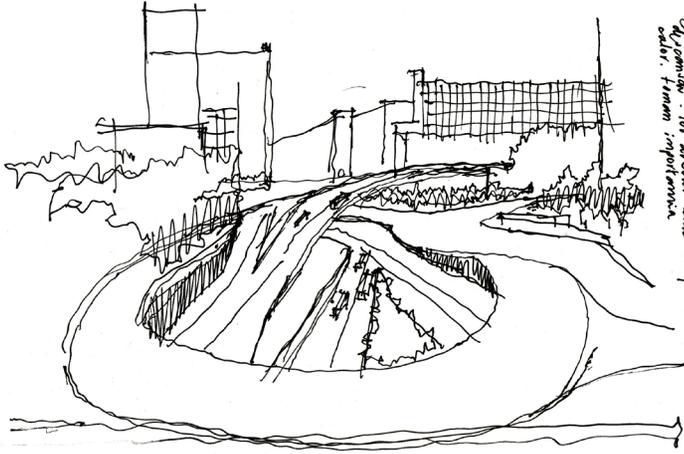
Casa de Butanta diseñado por el arquitecto Paulo Mendes da Rocha en 1964, Sao Paulo. (Fuente: www.plataformaarquitectura.cl)



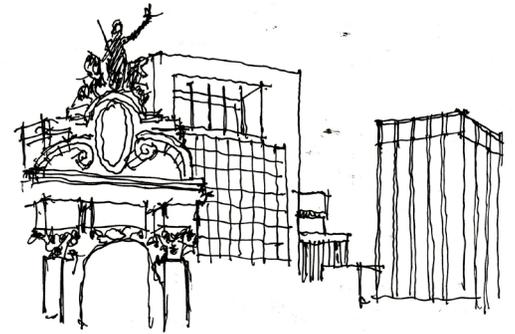
Croquis Plaza del Patriarca, Sao Paulo. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



El cobijo de un árbol. La lugaridad necesaria en San Pablo para el descanso y la protección del sol y la lluvia. El Canto al Cobijo como un acto urbano que se hace forma y es una constante en la ciudad. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



El final lo venimos. Le debe a Ilumina
 Al como nos nos en un momento, con el
 punto, pero como y que a su paso de la
 con un estilo infidel. Ya los otros abusan
 con una ciudad infidel. Ya los otros abusan
 el borde punto. el borde punto
 mas, incluso como abusan, usades
 grandes, desde la granada para, como un
 de, como. los abusan como abusan de la
 color, tienen importancia



El trazado vial en San Pablo es un verdadero árbol acostado. Calles que suben y calles que bajan, ambas en el ritmo del "entrelazo" que construye un espesor que en puntos puede fraccionar a la ciudad. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).

Un centro urbano que es un verdadero palimpsesto arquitectónico de lo antiguo a lo moderno y lo contemporáneo. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



Atrio Teatro Municipal de Sao Paulo. (Fuente: Rodrigo Torreblanca).



Parque viaducto de Chá, Sao Paulo. (Fuente: Rodrigo Torreblanca).



Teatro Municipal de Sao Paulo (1911). Arquitecto Francisco de Paula Ramos de Azevedo. (Fuente: Rodrigo Torreblanca).

TERCER MOMENTO / VIADUCTO DE CHÁ, PARQUE DE ANHANGABAÚ Y TEATRO MUNICIPAL

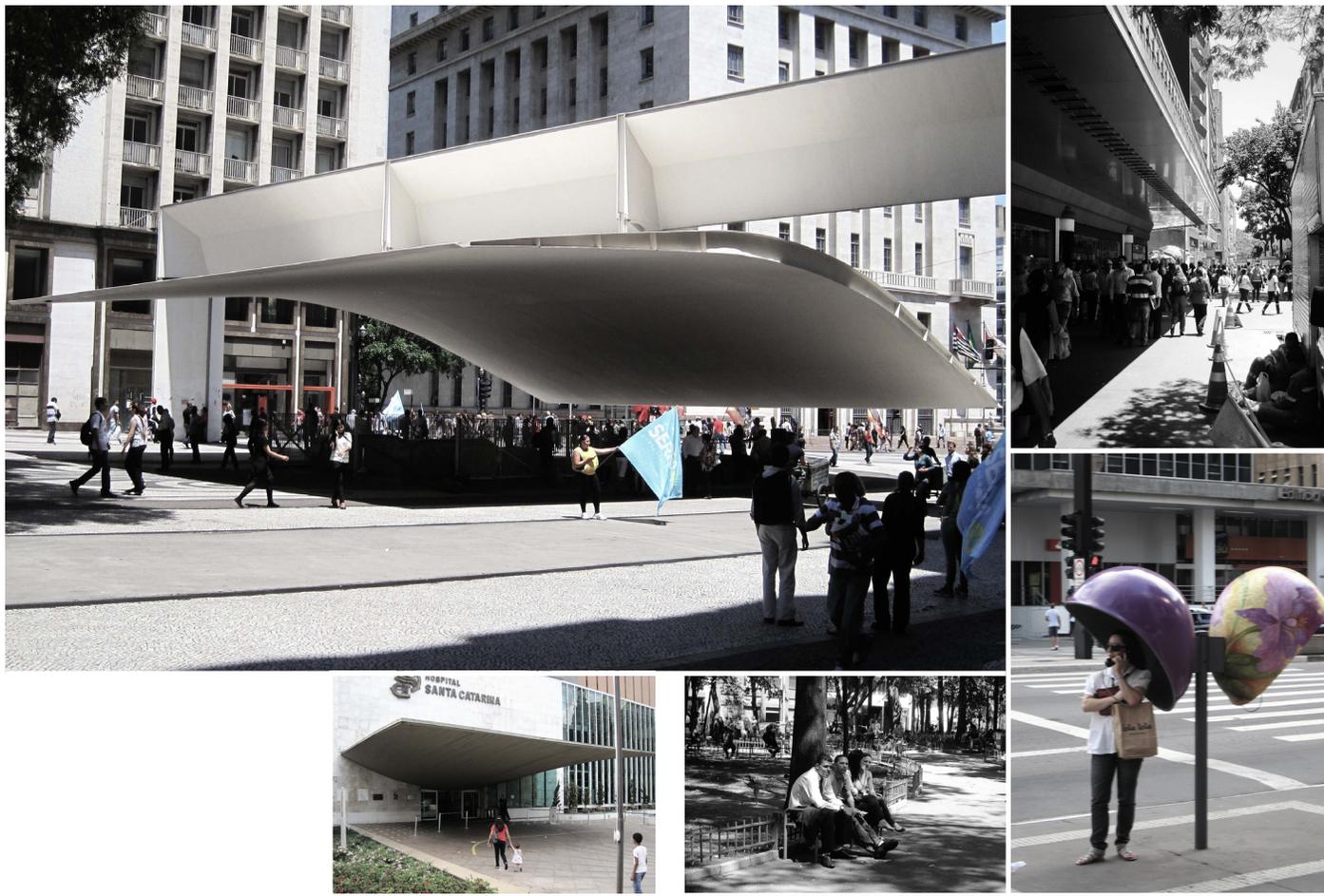
El Viaducto de Cha o Viaducto del Té, recibe el nombre por la enorme plantación de té que había en el Valle de Anhangabaú. Fue construido en 1892 y, al igual que el hecho urbano del Museo de Lina Bo Bardi en la Avenida Paulista, es el encuentro, la encrucijada y superposición con la Avenida 9 de Julio.

Una relación vial y peatonal en tres niveles: la calle sobre el viaducto, el parque y la Avenida 9 de Julio. En esta relación se produce el escalonamiento que reconoce por un lado la matriz topográfica de la ciudad y la hace parte de un orden urbano, mientras que por otro involucra al peatón en este reconocimiento visual de la condición de borde. Bordes transversales y bordes longitudinales. En la encrucijada, la construcción de lugaridades de uso público. Desde el viaducto, se puede observar la complejidad en la superposición de calles. Una tridimensionalidad vial, en la que no existe cabida al peatón. De ahí la necesidad de generar ciertas suturas parques que de alguna manera acogen la escala humana.

Estas grandes fisuras viales que en un tiempo fragmentaban la ciudad, han sido humanizados paulatinamente con proyectos que incorporan parque de uso público.

En el atrio del Teatro, la proyección de las sombras en el suelo y el descanso de las personas. Nuevamente se hace presente la necesidad de cobijo. En este caso es preciso descansar a la sombra

Finalmente este tercer momento del centro alargado se termina con la huella del siglo XX en Sao Paulo, materializado en la obra del Teatro Municipal. Un edificio encargado por la alta burguesía que vivía del negocio del café. Una obra que resalta en el lugar por el contraste de sus fachadas y coronaciones llenas de detalles y símbolos, versus las volumetrías simples de los edificios contemporáneos. Un verdadero palimpsesto arquitectónico que nos habla de las huellas de un pasado presente.



BÚSQUEDA DEL COBIJO

El cobijo como la construcción del lugar para la protección de la intemperie. Amparo o protección de lo desfavorable del medio.

Capacidad de generación de un interior en un exterior. Refugio, residencia o primer alojamiento.

Nuestro recorrido por la ciudad de Sao Paulo ha estado marcado por una constante búsqueda del cobijo, lo que se ve reflejado en la necesidad de protección de las condiciones climáticas, específicamente del sol y de la lluvia. Un acto humano al cual la ciudad logra responder formalmente a partir del alero, la marquesina, los espacios intermedios entre la acera y el edificio, las sombras bajo los árboles de las plazas, las cabinas telefónicas. El acto de cobijo bajo un árbol es común en todas las ciudades, sin embargo, me llama mucho la atención como en Sao Paulo toma partido de esto y lo lleva a las formas en todas sus escalas.

Quizás si en la travesía al Paraná se afirmaba que el la ciudad le rinde culto al río, y Valparaíso al Mar. Quizás Sao Paulo sea una ciudad que de alguna manera le rinde culto al Cobijo.

Me detengo entonces en la obra de Paulo Mendez de Rocha en la plaza del Patriarca. Una observación hecha forma. Una obra que según el mismo arquitecto menciona, fue cumplir el deseo de todos los hombres de estar juntos. Un estar junto bajo el cobijo. Una obra que recoge una observación de uso cotidiano del habitante paulista.



(Fuente: Imágenes de Rodrigo Torreblanca).

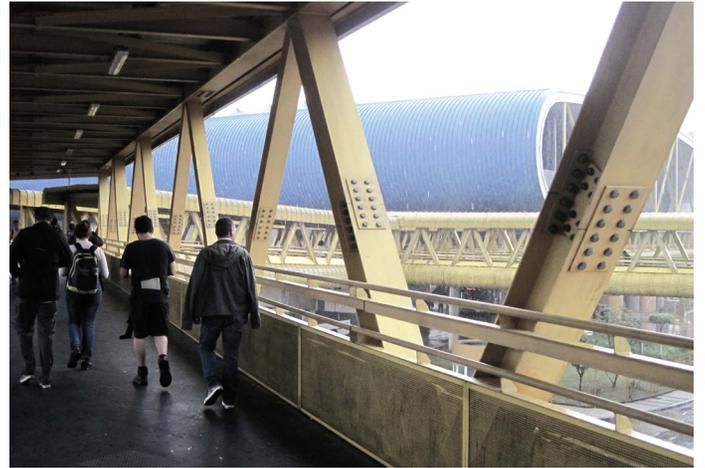


SAO PAULO **BITÁCORA DÍA 3 / MARTES 23 DE OCTUBRE DE 2012**

*Del hostel a la Estación de Sacomá
Recorrido por el Barrio y Favela de Heliópolis
Visita a la Bienal de Sao Paulo y el Parque Ibirapuera*



Estación Internacional Sacomá, obra del Arquitecto Rug Ohtake.
(Fuente: Imágenes Rodrigo Torreblanca).



LOS ESPACIOS CANALES Y NODOS DE ARTICULACIÓN

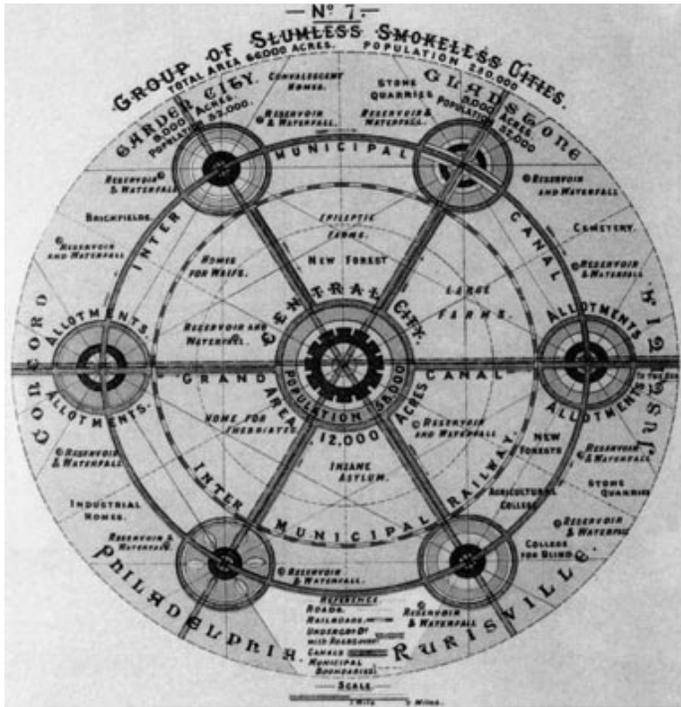
En este tercer día de travesía, nos dirigimos al distrito de Sacomá, en el sector sudeste de la ciudad de Sao Paulo. Nos hemos alejado del centro para reconocer un nuevo borde, aquel que puede ser considerado periferia de la ciudad. Nuevamente nuestro traslado es a través del metro, desde la estación Paraíso a la estación de Sacomá. Al llegar a la estación, nuevamente llama la atención la infraestructura intermodal, una articulación del metro-tren con el terminal de micros y equipamientos de servicios.

De la estación ingresamos a un edificio de tres niveles; nivel superior de acceso, luego el intermedio que es una placa comercial y de equipamientos (cajeros automáticos, restaurantes, baños, boleterías). Luego en el nivel inferior el acceso al terminal de micros municipales. Para llegar de un edificio a otro debemos recorrer unas pasarelas que permiten mirar el entorno.

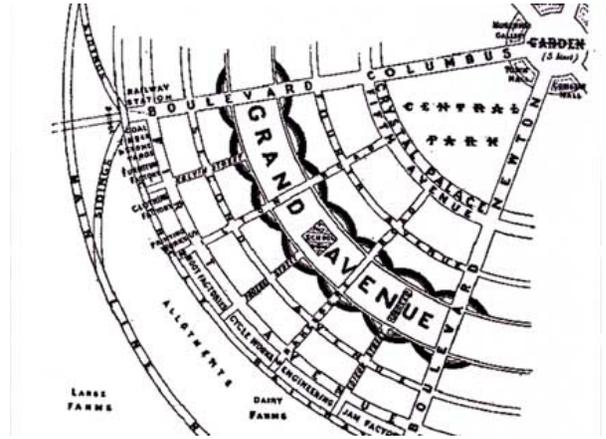
El Terminal de Sacomá es de los grandes terminales de omnibuses en Sao Paulo. En conjunto con los terminales de Mercado, Vila Prudente y Cidade Tiradentes, forman el expreso Tiradentes, que es un corredor metropolitano exclusivo de omnibuses. De alguna manera estos corredores van vinculando las redes de movilidad interna de la ciudad, la conexión del centro con la periferia y la posibilidad de extensión de la ciudad. Redes que van habilitando territorios.

*“Los diversos componentes de un simple conjunto necesitan el complemento de unas relaciones para constituir un sistema. Toda ciudad, toda aglomeración urbana, metropolitana, regional o continental, es por esencia un sistema y por lo tanto las relaciones no pueden ser obviadas”.
“Las redes de transporte y de servicios son los espacios canales que hacen posible la circulación de los flujos”.*

Urbanismo de las Redes. Gabriel Dupuy.



Diseño conceptual de la Ciudad Jardín propuesta por Ebenezer Howard. (1850-1950).
(Fuente: nova-rural.blogspot.com/)



(Fuente: <https://elhigadodelcuervo.wordpress.com/>)



Intersección Vial próxima a Terminal de Sacoma. (Fuente: [googlemaps.com](https://www.google.com/maps))

ZONIFICAR Y CANALIZAR

Según lo planteado por Dupuy, la toma en consideración por el urbanismo naciente se hará según dos modos principales: la yuxtaposición y la canalización de los flujos. Es la forma como Le Corbusier trata el tráfico de automóviles, y antes de él, como los reformadores sanitarios americanos de fines del siglo XIX proyectan los canales como sistema integrado de circulación del agua para sanear las ciudades. Entonces el "canal" es una idea que se aplica para el flujo de individuos, vehículos o fluidos diversos. Este planteamiento dual entre canalización y yuxtaposición concuerda bien con los principios de la zonificación, sin embargo en la práctica se puede generar una división dañina entre el trabajo del urbanista que planifica el espacio y la zonificación, y el ingeniero encargado de dimensionar los canales. Ejemplo de esto, lo sucedido con el proyecto Avenida del Mar de la PUCV, versus el proyecto de la vía elevada del MOP.

El modelo de ciudad Jardín, ya incorpora un sistema de redes de transporte absolutamente jerarquizado y relacionado con la zonificación de los usos de suelo. Aparece el concepto de bulevar de 98 metros de ancho, la quinta avenida bordeada por árboles, la gran avenida y la vía ferroviaria. Todas ellas mezcladas con áreas verdes y edificaciones.

Las intersecciones viales y la rotonda

Ahora bien, a medida que el automóvil ingresa a la ciudad y el territorio se habilita en extensión, las direcciones de recorridos se diversifican y aparecen los nodos o intersecciones viales. La figura de circulación geométrica rígida se rompe y diversifica. Es en este momento cuando el trazado vial rompe la horizontalidad y se complejiza en niveles de altura.



(Fuente: <https://angelavaz7.blogspot.com/>).



(Fuente: <https://www.diariodelviajero.com/>).



(Fuente: [googlemaps.com](https://www.google.com/maps)).

RECORRIDO POR LA VILA HELIÓPOLIS

Desde la estación de Sacomá, tomamos un ómnibus que nos dirige a la Vila Heliópolis y en particular, buscamos una escuela pública en donde se están alojando los alumnos de travesía de pregrado.

La Vila Heliópolis es un barrio ubicado en el distrito de Sacomá en el sector sudeste de la ciudad de Sao Paulo. Posee cerca de cien mil habitantes divididos en catorce villas y es considerada la mayor favela de la ciudad de Sao Paulo y de todo Brasil; ocupa 1km² de superficie.

Al aproximarnos a la escuela, se puede observar en el camino un bloque o conjunto compuesto por viviendas de uno, dos y tres pisos. Las viviendas son pequeñas y auto construidas con albañilería de ladrillo a la vista del tipo pandereta. Llama la atención el nivel de indefinición en sus terminaciones visualizado en las enfierraduras a la vista y materiales sobrantes acumulados en los techos, como huellas de una intención de futura ampliación o construcción de un nuevo piso.

Las casas están todas adosadas, lo que las hace ver como un conjunto. Un gran bloque rojizo texturado. Solo queda entre ellas algunos pasillos laberínticos. En el primer piso de las casas, se ubican los negocios y entre ellos: almacenes de abarrotes, artículos de aseo, tiendas de ropa, panaderías y talleres mecánicos.

Un barrio bastante compacto no sólo por el nivel de adosamiento y aglutinamiento de sus pequeñas casas, sino también porque las calles son estrechas, muy similares a las de Valparaíso.

CENTRO EDUCATIVO DE HELIÓPOLIS

Nuestra primera aproximación a la favela es a través del *CENTRO EDUCATIVO* el cuál, al igual que otras obras de mejoramiento urbano que se han realizado en el sector, forma parte de un plan de recuperación de las favelas para transformarlas en vecindades y barrios. Este centro educativo es para la comunidad de este barrio y está compuesto por escuelas, centros de cuidado infantil y un centro cultural con auditorio.

Es significativo el reconocimiento de las diferencias socioeconómicas en Sao Paulo. Por un lado, una ciudad financiera y económica. Por otro, una ciudad con mucha pobreza y drogadicción.



(Fuente: <https://revistapartes.com.br/>).



(Fuente: <http://www.arcoweb.com.br/>).



(Fuente: googlemaps.com).

ACCESO Y ENCUENTRO CON LA FAVELA

Previo a nuestro ingreso a la favela, el profesor que nos guía nos advierte que dentro de ella no está permitido tomar fotografías ni croquear, ya que de alguna manera podríamos generar molestia entre los habitantes. En segundo lugar nos comenta que sólo podemos recorrer una pequeña parte de ella que estaría próxima al acceso, ya que a medida que te internalizas el panorama se torna más peligroso. Considerando que al interior existe mucho tráfico de drogas y delincuencia.

Lo primero que me llama la atención es que el acceso a un asentamiento tan extenso, sea una pequeña puerta de 80 cm. de ancho. Al bajar una pequeña escalera ya nos encontramos al interior de la favela y la sensación es vertiginosa. Nuevamente las viviendas de ladrillo a medio terminar, todas ellas aglutinadas sin dejar aire entre ellas, solo pequeños pasillos oscuros. En los primeros pisos el comercio de barrio y en los segundos pisos, la ropa tendida.

Las calles interiores son angostas y se puede apreciar algunas intervenciones nuevas de espacios públicos, lo cual se suma a la obra de travesía de los alumnos de pregrado.

LOS SUBMUNDOS EN SAO PAULO

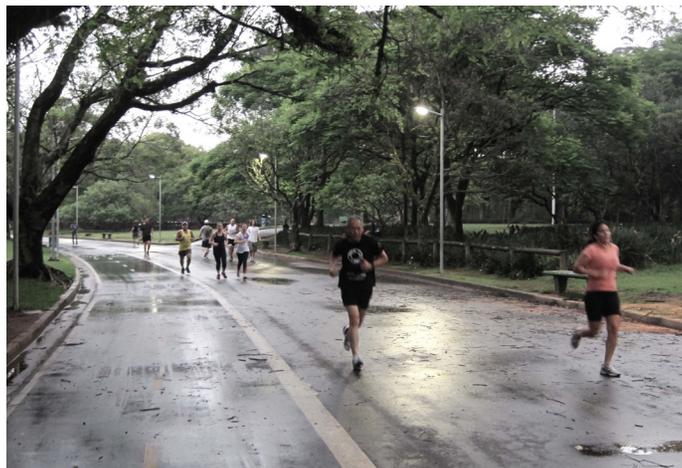
Al recorrer la favela y poder dimensionar la extensión de estos asentamientos en la ciudad, nuevamente aparece el concepto del *SUBMUNDO O CIUDAD PARALELA* que se observaba en el sistema de metro. La favela es un mundo paralelo a lo que ocurre a diario en la Avenida Paulista y en el centro histórico.

URBANIZACIÓN DE LAS FAVELAS EN BRASIL

El proceso de urbanización de las favelas en Brasil es algo relativamente nuevo (1970). Anteriormente solo fueron vistos como asentamientos precarios que debían ser erradicados. Una política gubernamental que considera necesario no solo mejorar las viviendas, sino también integrarlas a los sistemas de transporte público, infraestructura, equipamiento social, saneamiento, comercio, etc.



Parque del Ibarapuera, Sao Paulo. (Fuente: Imágenes Rodrigo Torreblanca).



PABELLON CICCILLO MATARAZZO Y PARQUE IBIRAPUERA

Pabellón proviene del Latín Papiliun = Mariposa. Animales ligeros con alas grandes y potentes si se compara con el tamaño de su cuerpo. Sus órganos sensoriales abarcan muchos tipos. Son rápidas y tiene un ciclo de vida corto. En este sentido son más bien efímeras. Se desenvuelven con plena ligereza en la naturaleza.

Las tiendas medievales fueron consideradas mariposas o pabellones por su condición suntuosa, ligera y efímera.

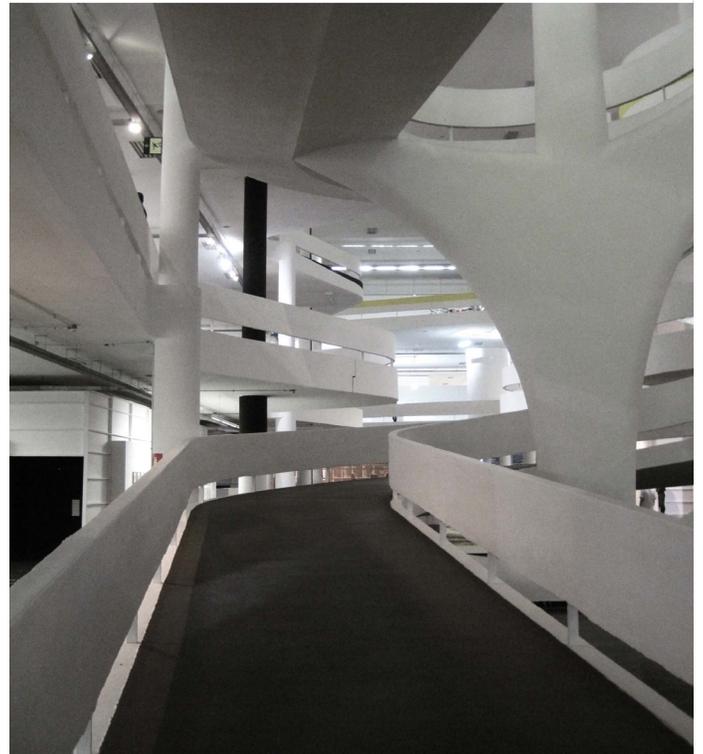
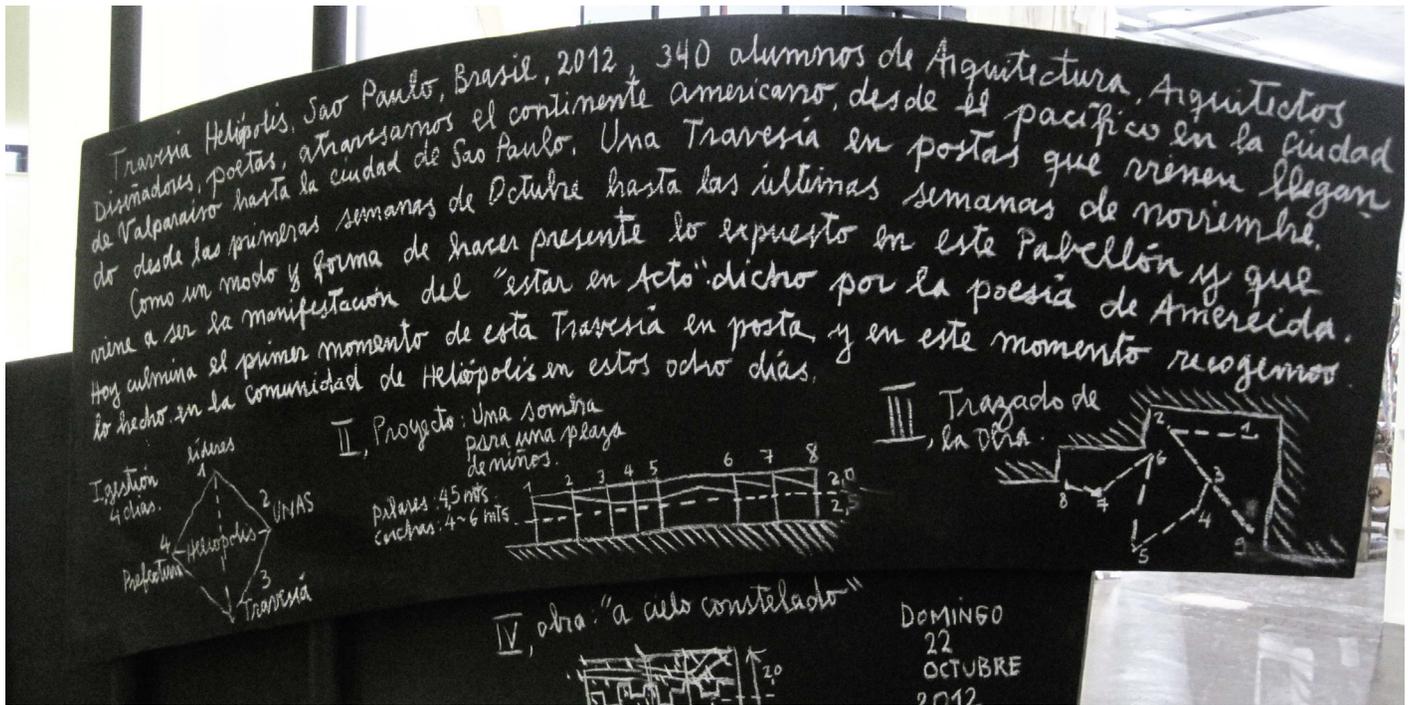
Esta observación responde de buena manera a lo que se puede percibir en el recorrido por la bienal. Un edificio simple y ligero en su interior que alberga a la obra de arte y en el caso de la exposición de la PUCV, un acoger y dar lugar a la palabra.

Volumen ligero emplazado en la solemnidad del espacio natural.

PARQUE: EL CAMPO DE DUNAS DE SAO PAULO

Espacio limitado y ensimismado. Una extensa mancha vegetal en medio de la ciudad densamente artificial, ambas separadas. Un momento interior en Sao Paulo en el cual se rompe el territorio, se hace uno. Una convergencia urbana hacia el aislamiento.

En el interior, los árboles, las calles y las personas haciendo deporte. Una recreación urbana para salud del cuerpo y la salud moral.



Un espacio libre en que cada persona, cada familia construye su propia lugaridad.

UN CAMPO DE DUNAS en Sao Paulo. Si antes observamos que el culto de Sao Paulo es el "cobijo que crea lugaridad", entonces el parque es nuevamente un canto al cobijo. Un cobijo que se da en una condición de *SOLEMNIDAD*.

Un entorno natural que acoge en solemnidad la celebración pública de la recreación. Un acto urbano que acontece en el espacio libre.

Franjas recreativas construidas por el hombre y franjas recreativas construidas por la naturaleza. El parque Ibirapuera en una extensión de 1.584 km².

Una matriz ambiental cuyo origen es la Región Lacustre de Ibirapuera en torno a la cual se asentaron aldeas indígenas.



SANTOS

BITÁCORA DÍA 4 / MARTES 24 DE OCTUBRE DE 2012

*Llegada al Centro Histórico de Santos
Recorrido por el Morro
Recorrido por el Borde Costero*



Plaza Mauá, centro histórico, Santos. (Fuente: Rodrigo Torreblanca).



(Fuente: Rodrigo Torreblanca).



Imagen Rodovia Antonieta, entrelazamiento carretera y selva.



Una ciudad de dos bordes. Un borde interior relacionado con la entrante de mar y el puerto. Otro relacionado con el borde exterior hacia el atlántico. (Fuente: <https://www.google.com/earth/>)

Santos ubicada en el litoral del Estado de Sao Paulo, caracterizado por ser el puerto más grande de América que se compone por dos áreas: Insular y Continental. Presenta una relación similar a la que existe entre Valparaíso y Santiago.

EL ESPACIO INTERMEDIO, RECONOCER EL RELIEVE TERRITORIAL

Hemos llegado el terminal de Jabaquara. Salimos por el extremo sur de la ciudad para recorrer el tramo intermedio entre Sao Paulo y la ciudad de Santos. A nuestra salida, los cordones periféricos de las Favelas. Luego algunas industrias, plaza de peajes. Luego el espacio natural selvático y los espacios de agua.

Sao Paulo en un punto alto (altiplano) con respecto al mar (llanura). Una situación perceptible al bajar por los acantilados. La *RODOVIA ANCHIETA*, un entrelazamiento y superposición entre carretera y selva.

MATRIZ AMBIENTAL DE SANTOS:

El llano, el morro, los canales y el borde costero.

La llegada a SANTOS, es por una calle bordeada por viviendas precarias, un acceso similar a la ciudad de San Antonio. Imagen puerto que muestra deterioro.

La imagen primera es de un llano bordeado por morros. El Puerto se esconde a la vida urbana a nivel del mar.

Un enorme morro que divide a la ciudad en dos, una parte relacionada con la función portuaria, la otra relacionada con el borde como franja urbana de recreación. Se suma a esta matriz un trazado transversal compuesto por siete canales que dividen el borde y construyen sus segmentos.

UN CENTRO ALARGADO

El primer contacto con la ciudad es *LA PLAZA* ubicada a un costado del terminal de buses. Desde el interior de la plaza, una vista lateral en la que toma presencia el *MORRO*.

El entorno de la plaza son edificios antiguos y deteriorados.

De alguna manera muy similar al Barrio Puerto de Valparaíso. Calles angostas y torcidas bordeadas por edificios de estilos variados. Luego nos trasladamos a otra plaza con un monumento central. Nuevamente el centro alargado y vinculado mediante plazas. En este pequeño recorrido no es posible percibir el puerto.



Monte Serrat, morro más alto de la ciudad de Santos.

HABITAR INCRUSTADO EN EL MORRO Y VINCULADO AL PUERTO

Decidimos subir al *MONTE SERRAT* para visualizar el puerto. Nos adentramos en un mundo interior vinculado públicamente por una extensa escalera. En los descansos, un monolito religioso, casi una peregrinación hacia la cima.

La escalera es una espina dorsal a partir de la cual se desprende la vivienda que se va incrustando en las laderas del morro. Un habitar aterrazado como el de Valparaíso. La ventana de la vivienda directamente relacionada con el puerto y sus movimientos.

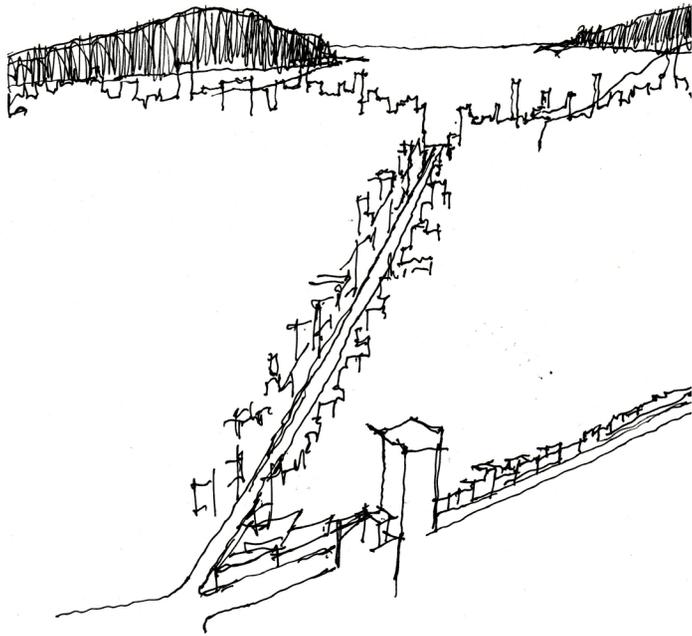


(Fuente: Imágenes Rodrigo Torreblanca).



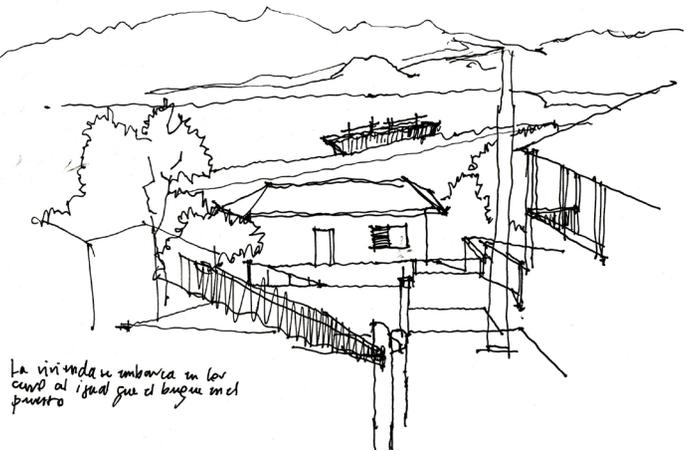
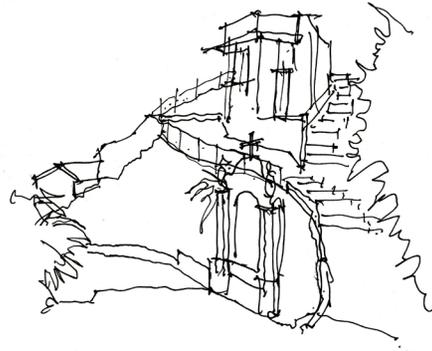
Un tejido urbano similar al de Valparaíso. En las laderas y cima del morro un tejido orgánico y ojival. En el plano de la ciudad un tejido regular con presencia de extensas avenidas transversales a la línea de borde costero. Algunas avenidas diagonales.
(Fuente: <https://www.google.com/earth/>)

MIRADOR MONTE SERRAT



Desde el mirador la ciudad compacta
hacia el borde mar los edificios altos
son grandes y sacan vital orden hacia
y desde el mar.

Desde la cima del Monte Serrat, el plano de la ciudad con su trazado regular fisurado por la extensa Avenida Ana Costa que comunica el pie del morro con el borde costero. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).

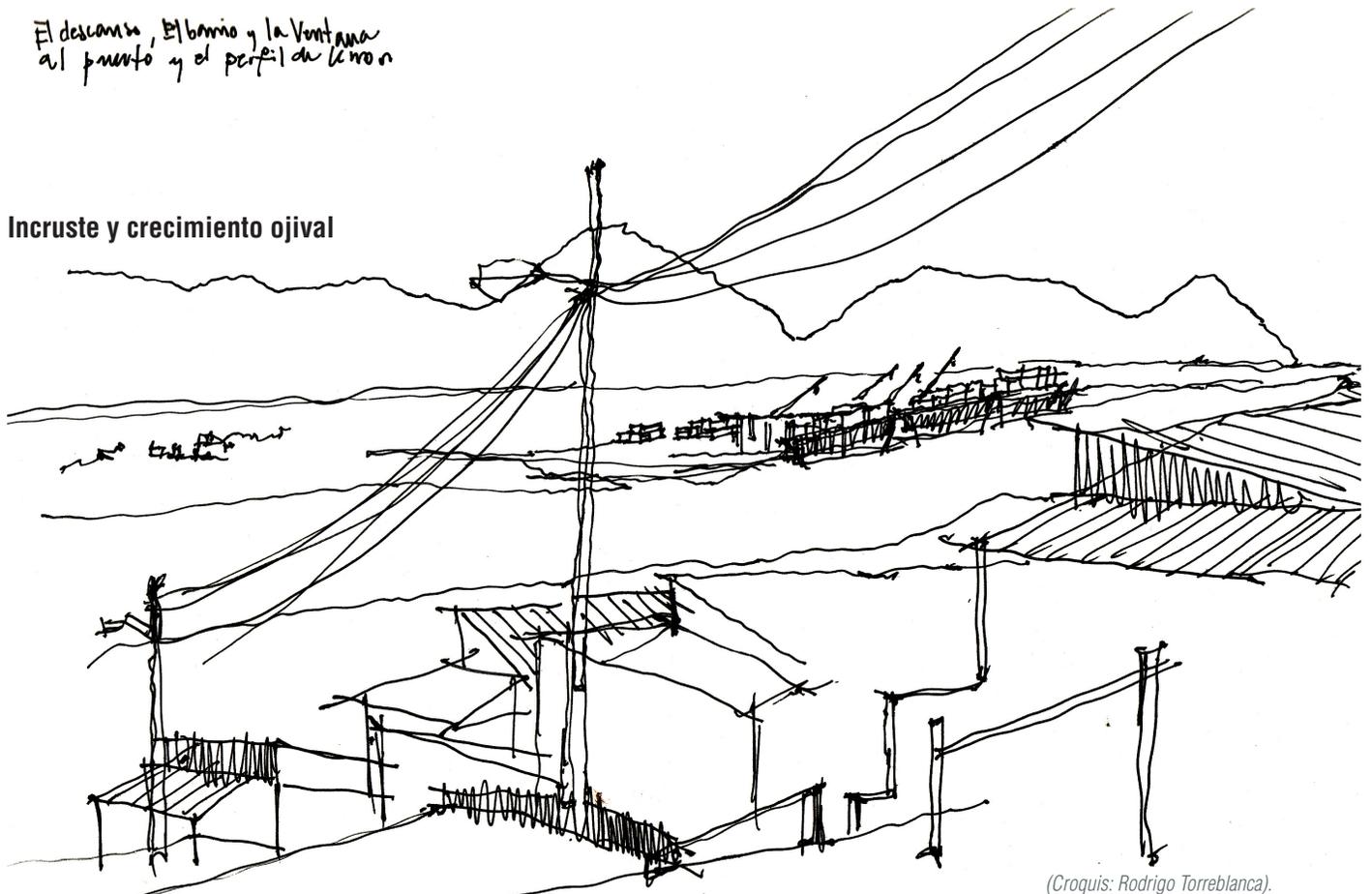


La vivienda se embarca en los
curvos al igual que el buque en el
puerto

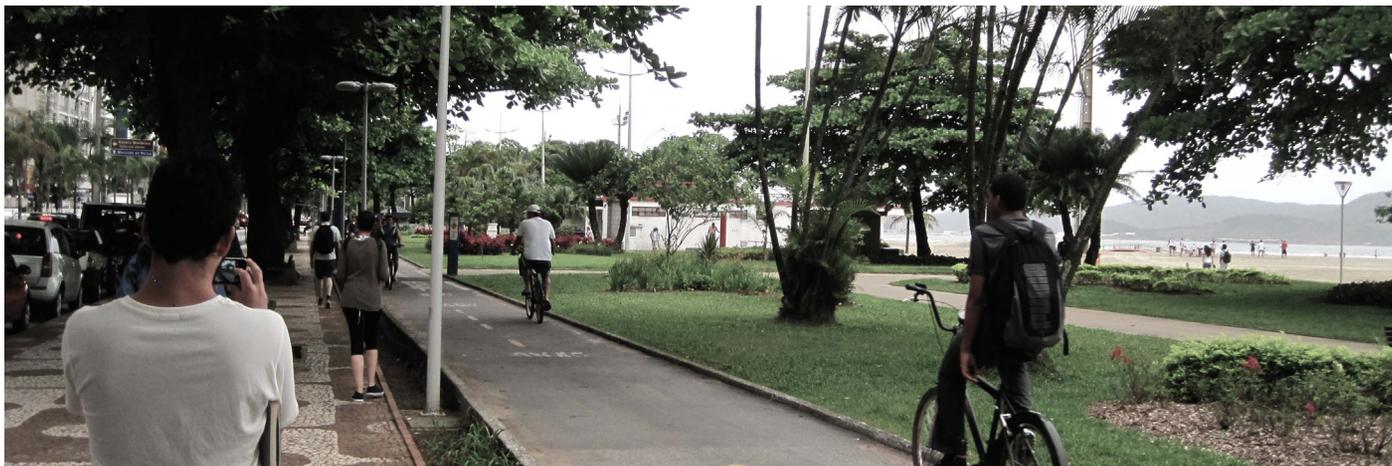
Un escenario análogo a la condición de Valparaíso. Viviendas incrustadas con un crecimiento orgánico. La posición en diálogo visual con el puerto. Viviendas compactas que encuentran su espacio patio en la escalera central que actúa como una espina de pescado entregando orden al desborde. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).

El descanso, El baño y la Ventana
al puerto y el perfil de la roca

Incruste y crecimiento ojival



(Croquis: Rodrigo Torreblanca).



Jardines Costanera de Santos.



Canales de la ciudad de Santos. (Fuente: Imágenes Rodrigo Torreblanca).

Al llegar al borde costero de Santos, lo primero que resalta es el espesor de la franja. Uno que se construye por el circular y la detención. Un circular a pie pero también en bicicleta. Luego una detención en los jardines en donde se puede descansar bajo los árboles y protegerse del sol por unos momentos.

Luego, otro paseo peatonal por el cual también se puede caminar, ahora junto a la playa y al mar y junto a los jardines. El espesor de la playa en Santos es mucho mayor que el espesor de las playas en Viña del Mar.

Este recorrido me recordó el estudio que realizamos sobre las franjas recreativas en el borde costero desde Valparaíso a Con-Con, y particularmente el estudio del segmento en el cual planteamos que siempre existían ciertos elementos que de alguna manera marcaban la unión entre un segmento y otro. Acá en Santos, los segmentos del borde están marcados por 7 canales que llegan perpendiculares al mar.

Los canales son abiertos y en torno a ellos se puede caminar por largas avenidas rodeadas de árboles. De alguna manera el agua de lluvia se hace presente en la ciudad, no se esconde como en Valparaíso.

Este borde costero me recordó mucho al borde de San Martín en Viña del Mar, en torno al Muelle Vergara. Tienen mucha similitud por la presencia de los jardines en torno a la playa y gran actividad humana en torno a ello.

Es un borde costero para la recreación, para el descanso, la contemplación del mar y los morros. Un borde vivo porque mucha gente llega ahí. Es de una enorme extensión y en el corto tramo que hemos recorrido se presentan equipamientos como: Baños públicos (muy limpios), puesto donde venden comida y otros bebidas. La ciclo vía tiene mucho movimiento lo que denota que el urbanismo ha permitido la presencia de un nuevo medio de transporte tan válido como el auto.

El suelo de los paseos peatonales, al igual que en Sao Paulo, está construido con mosaicos, figuras y colores, lo que denota una preocupación particular por la "acera" como un elemento de vida urbana. Hay una comprensión de que el peatón no sólo mira su horizonte y lateralidades, sino también el suelo y se le construye esa mirada.

En torno al borde costero, están los edificios más altos de Santos y una avenida por la que circulan vehículos y también muchos buses y micros de transporte público. Esto denota que el borde mar no es usado sólo para la recreación, sino que forma parte del recorrido diario de muchas personas que quizás se dirigen de su trabajo a la casa.



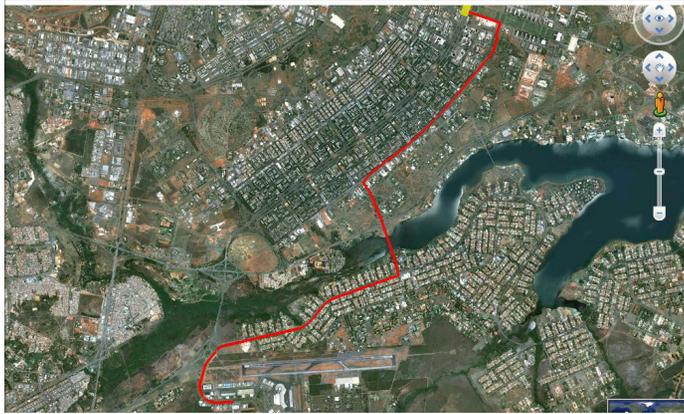
BRASILIA

BITÁCORA DÍA 5 / MARTES 25 DE OCTUBRE DE 2012

Llegada al aeropuerto Presidente Juscelino Kubitschek

Traslado al hostel internacional

Visita al eje central o EJE MONUMENTAL de la ciudad



Primer recorrido del aeropuerto al hostel. (Fuente: googlemaps.com)

Imagen Rodoviario de Brasília. (Fuente : Imágenes Rodrigo Torreblanca).

Brasília es la capital federal de Brasil y la sede del gobierno del Distrito Federal, localizada en la región Centro-Oeste del país.

La construcción de la ciudad se inicia en 1956 y fue proyectada o planificada por los urbanistas Lúcio Costa y Oscar Niemeyer bajo los principios establecidos en la Carta de Atenas de 1933.

DEL AEROPUERTO AL HOSTAL; PRIMER ENCUENTRO CON EL ORIGEN DE LA CIUDAD

Hemos llegado al Aeropuerto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, su nombre como una primera aproximación al origen de la ciudad.

Nos trasladamos por una avenida con arboledas central desde el aeropuerto al hostel. En los bordes de la avenida, viviendas grandes con techos de arcilla. Solo se puede ver su cubierta ya que todas están bastante protegidas con cierres naturales. Se aprecia que están emplazadas en terrenos amplios por la distancia entre una construcción y otra. Estamos ante el primer borde de ciudad. La periferia de Brasília.

A lo lejos se puede visualizar un perfil de ciudad con edificios en altura. Hasta ahora solo casas lujosas, la calle solo ocupada por automóviles y micros.

DEL BORDE AL CENTRO DE LA CIUDAD

Al continuar el recorrido; el encuentro con el lago. Algo que nos comienza a hablar sobre una nueva matriz ambiental. Si en Sao Paulo era el altiplano y los dos ríos; en Santos el morro, el llano, los 7 canales y el mar. Aquí en Brasília es, entonces, el llano y el lago. Hemos cruzado el puente donde podemos ver el aparecer del brazo sur del lago. Un borde del lago que en la extensión solo es habitado por una carretera y viviendas privadas. Al menos en este sector de la ciudad eso es lo que se puede apreciar.

Luego nos internamos nuevamente en una avenida arbolada en cuyos bordes, unos bloques rectangulares de vivienda colectiva de 3 a 4 pisos. El primer piso liberado al traspaso peatonal. Volúmenes insertos en un entorno natural. Suelos de tierra y arboledas, de inmediato surge el recuerdo de los principios planteados por Le Corbusier que serán estudiados más adelante. El conjunto de bloques se torna homogéneo en su tipología en cuanto es una imagen paisaje que se extiende por varias cuadras.

La homogeneidad recién se rompe al encuentro perpendicular con el gran eje central de la ciudad o eje monumental. En la mirada lateral actúa como primer referente de lugaridad la catedral de Brasília.

Luego, nos sumergimos en un nivel soterrado y es en este momento el encuentro con el terminal de buses de Brasília. A simple vista se visualiza un tumulto de buses y de personas. Se percibe la condición e identidad pública de este lugar. De la escala del automóvil damos paso al uso humano extremo. Dos escalas que nos hablan de una condición de centro.



Imagen Rodoviario de Brasília.



Imagen Rodoviario de Brasília.

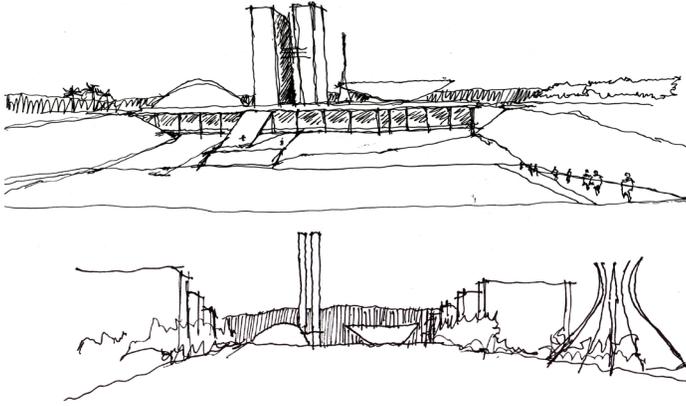


(Fuente: Imágenes Rodrigo Torreblanca)

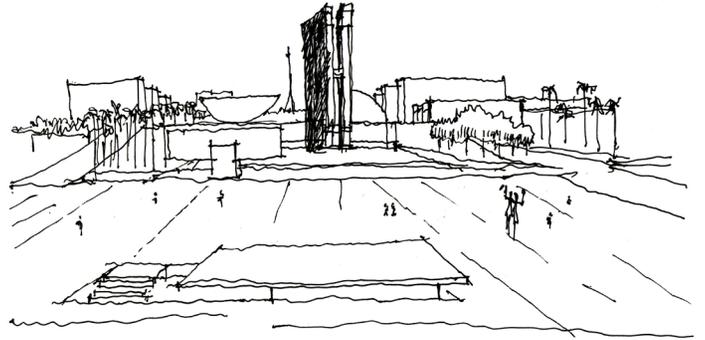
El terminal es un verdadero edificio social con un uso intenso como para afirmar que es corazón de ciudad. La escala humana en plenitud. Aquí no solo está el acceso al desplazamiento urbano sino también el equipamiento y el comercio. Una serie de restaurantes, tiendas comerciales, baños públicos, cajeros automáticos. Queda la sensación de que este punto es muy necesario como preámbulo a la decisión de trasladarse a la vivienda. Un atisbo de zonificación de las funciones humanas.

"El corazón de la ciudad se encuentra en su punto intenso y sagrado de la ciudad. En muchos casos un veredicto dictado por la geografía y la historia."

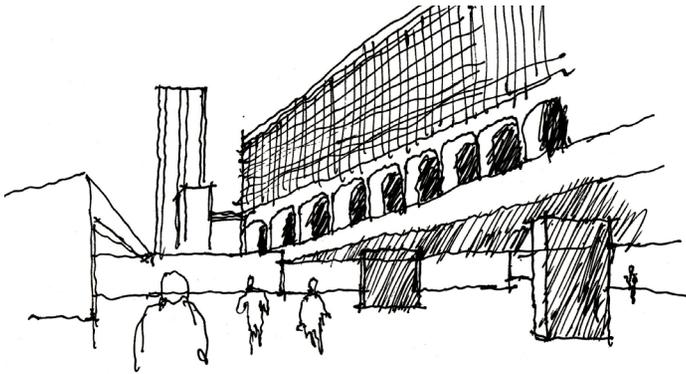
"El centro se instala allí donde las cosas se usan y se carcomen".



Croquis eje Monumental. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



Croquis Congreso Nacional. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



Croquis Biblioteca. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



Croquis Catedral de Brasília. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).

EJE MONUMENTAL / CONTRASTE ENTRE LA CONDICIÓN MATERIAL Y MORAL DE LA ARQUITECTURA

El primer encuentro con el eje central es el contraste de la escala humana y su relación con la obra de arquitectura. El eje central es un verdadero atrio de peregrinación que coloca como tema central la relación entre la extensión del suelo, el paisaje y la monumentalidad de la obra de arquitectura. Una monumentalidad vertical como mediador entre lo terrenal y lo divino. La tierra y el cielo. Un espacio solemne pero al filo de la deshabitación humana.

Es impresionante enfrentarse visualmente a lo monumental del conjunto, sin embargo es agotador caminar por esta extensa explanada, a pleno sol, sin una lugaridad que te cobije. Una percepción de que algo favorable a la vista se puede tornar desfavorable a la escala humana. En el eje central una serie de obras puntuales bajo la premisa de la “particularidad arquitectónica” y en donde la continuidad esta únicamente dada por el suelo. En este sentido la envolvente material de la obra no logra construir la envolvente humana. De ahí un contraste entre la condición material de la arquitectura y su condición moral. Esta última que acoge el acto humano. Una relación entre forma y fenómeno equilibrada. En el eje central esta más presente la forma.

Un espacio urbano monumental en el cual prima el “estar” por sobre el “ser”. En este sentido una obra muy cercana a la ruina por su condición de obra museo.

DE LO PARTICULAR A LO HOMOGÉNEO

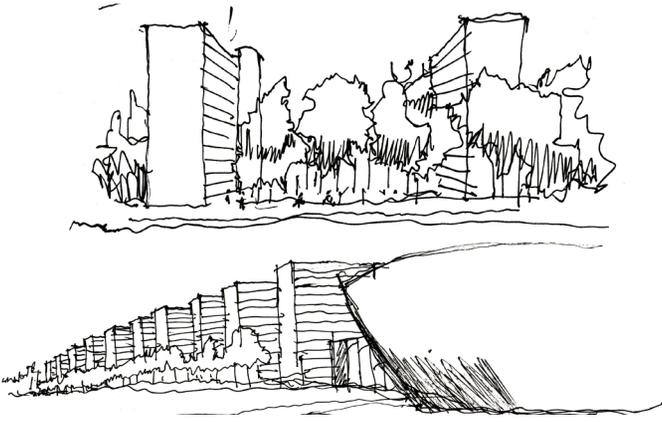
Ya hemos pasado por las obras particulares como la catedral, el museo de arte y la biblioteca. Al continuar, me llama la atención que este gran suelo de pasto esté tan expuesto al sol, sin asientos y el cobijo mínimo de sombra que permita su uso pleno y el descanso. Es un espacio libre en el cual la persona debe construir su propia lugaridad.

A la vez es tan ancho y tan extenso que no da cabida al recorrido humano, sino más bien pensado para recorrerlo en automóvil.

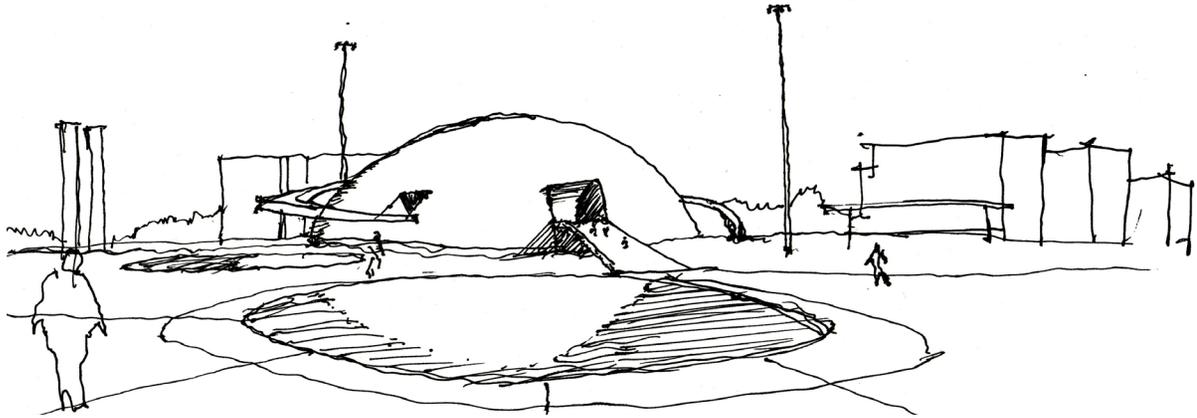
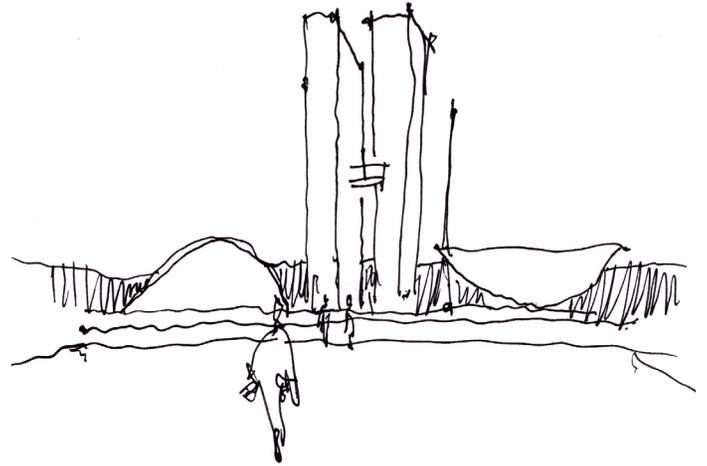
El aparecer de los edificios ministeriales es el encuentro con la secuencia de bloques homogénea que van construyendo el preámbulo al edificio central del Congreso Nacional. Una homogeneidad y profundidad necesaria para el resalte del edificio central.

EL “ENTRE” EDIFICIOS MINISTERIALES

El “entre” edificios ministeriales es construido por plazas públicas con altos árboles. Entonces ahí está el cobijo que tanto buscaba. Unas plazas que solo son ocupadas por quienes trabajan en los ministerios ya que el común de los habitantes no tiene motivo alguno para estar en este lugar si es que no requiere realizar algún trámite particular. Esto nos habla de Zonificación de las funciones humanas. Efectivamente Brasilia fué construida en un período de la historia en la que la planificación urbana apuntaba a que los establecimientos humanos debían estar ordenados en zonas particulares;



Croquis edificio de los Ministerios. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).



Croquis Museo de Arte. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).

el espacio para el trabajo en un lugar, el de la residencia en otro, el esparcimiento en otro. Esto lleva a que la ciudad se racionalmente muy ordenada pero poéticamente muy carente de mixtura en el acto urbano.

En Valparaíso por ejemplo, el edificio de la Intendencia es un hito que marca el centro cívico de la ciudad, sin embargo no es una zona de exclusividad para el trabajo, sino que en torno a ella se desarrollan actividades de recreación, muchas actividades comerciales y también residenciales. Esto lleva a que este lugar o "hecho urbano" en Valparaíso tenga una intensa vida urbana y en donde la acera de alguna manera sobre pasa el uso básico para el cuál fué pensado (circular) y surga lo "casual" de otras actividades como el encuentro, el descanso, los vendedores ambulantes, las protestas de los estudiantes, gente tomándose un café, mirando las revistas de un quiosco, etc. Esto anterior no ocurre para nada en Brasilia ya que el centro cívico es solo eso y entonces los habitantes no tienen muchos motivos para estar ahí. Así las aceras y los suelos urbanos aparecen vacíos o con muy pocas personas. Quizás algunas delegaciones o turistas que visitan las obras de Niemeyer.

Hemos llegado al edificio del Congreso, un esbelto volumen vertical que sube del subsuelo casi para alcanzar el cielo. Una obra bastante simbólica y que conmueve por su solemnidad, su contraste escalar entre lo material y lo humano. ¿Que quiere mostrar Brasilia con estas obras?. Sin duda una imagen de poder. Una conquista que va del suelo al cielo.



Imagen Congreso Nacional.



Congreso Nacional y Ministerio de Relaciones Exteriores.
(Fuente: Imágenes Rodrigo Torreblanca).



LA ASPIRACIÓN AL ESPLENDOR ARQUITECTÓNICO Y URBANO

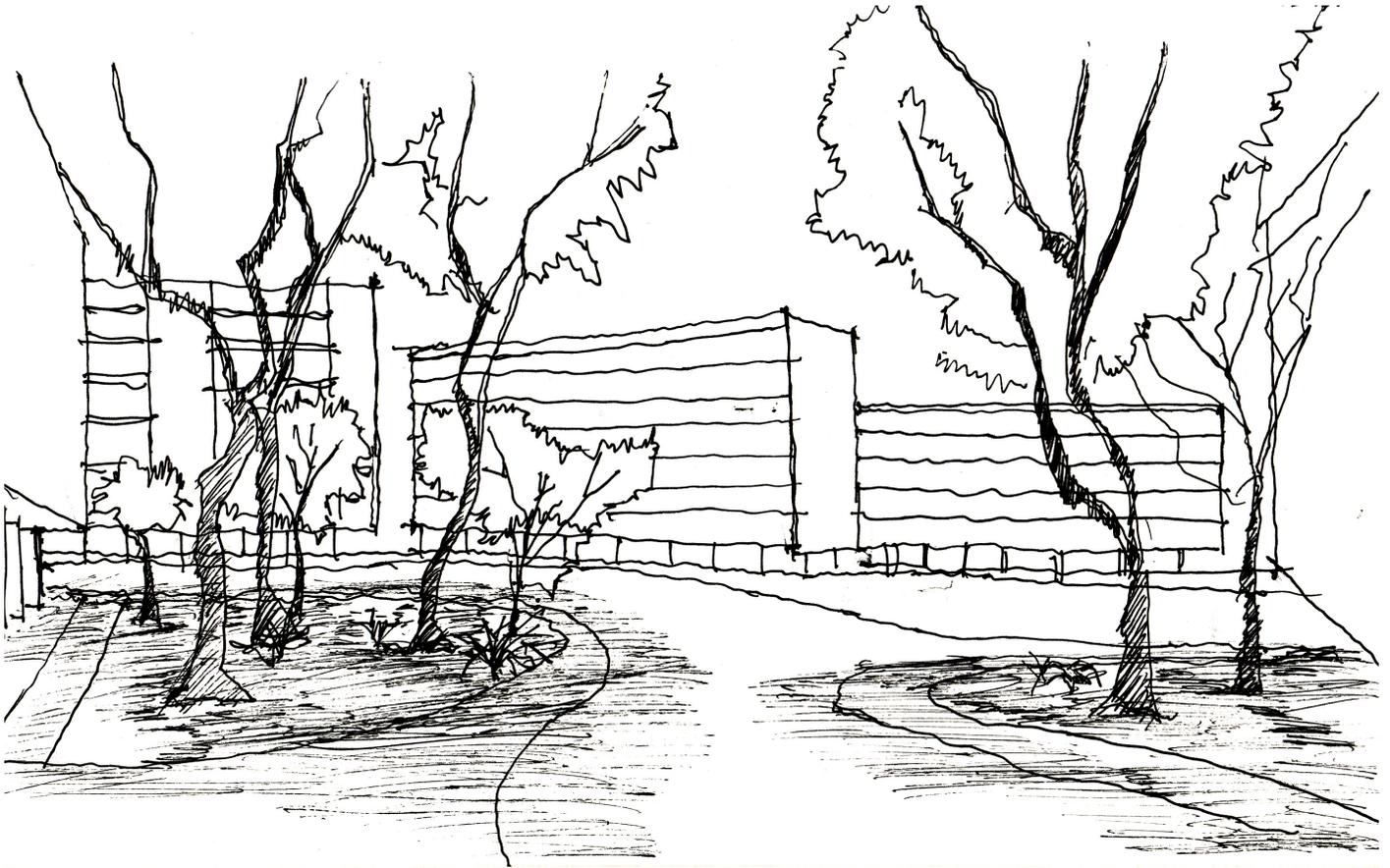
En el eje central de Brasilia, la obra arquitectónica aspira a la monumentalidad. Son tan grandes las obras y tan extensas en su verticalidad como horizontalidad que necesitábamos a cada momento retirarnos de ellas para poder verlas en su completitud. Es ahí cuando toma sentido la explanada, esos enormes suelos de hormigón y de pasto que te permiten dialogar con la completitud de la obra arquitectónica en su máxima escala. Una que claramente quiere transmitir algo al peatón, una sensación de pequeñez que coloca a la obra como monumental.

Son obras que hacen aparecer al suelo y al cielo y ahí se entienden como mediadoras.

El Congreso con sus dos volúmenes verticales que quieren alcanzar el cielo, mientras el recipiente blanco y enorme que quiere recibir algo del cielo. Entonces la obra algo quiere decirnos del cielo. Quizás una especie de obra divina que quiere transmitir algo al mundo.

En la mayoría de las obras aparece el espejo de agua en el suelo. Uno que quiere, mediante el reflejo, prolongar el edificio y mostrar su relación con el cielo.

Entre cada una de las obras tuvimos que caminar largas distancias, un agotamiento físico que nos dice algo. Este eje central está definitivamente pensado para el automóvil.



Croquis de los patios interiores en los conjunto de vivienda. (Croquis: Rodrigo Torreblanca).

Nos hemos trasladado en metro a uno de los extremos de la ciudad. Acá está ubicada la zona de las viviendas las que en general son edificios de 3 a 4 pisos. Los bloques son rectangulares y algunos se ubican adosados a la avenida principal, mientras que otros, en sentido perpendicular.

Lo más generoso del emplazamiento de los bloques es que no ocupan la cuadra completa como los trazados regulares de Valparaíso, sino que van dejando vacíos o espacios interiores llenos de vegetación. Se suma a lo anterior la posibilidad de traspaso peatonal desde el perímetro de la cuadra a los patios interiores. Traspaso que se realiza a nivel del primer piso el cuál se encuentra liberado a la circulación peatonal.

El hecho de que el edificio no llegue hasta el suelo permite que este último se mantenga como un conjunto. Una situación de continuidad visual y peatonal entre un exterior relacionado con la calle, y un interior relacionado con el patio interior de las viviendas.

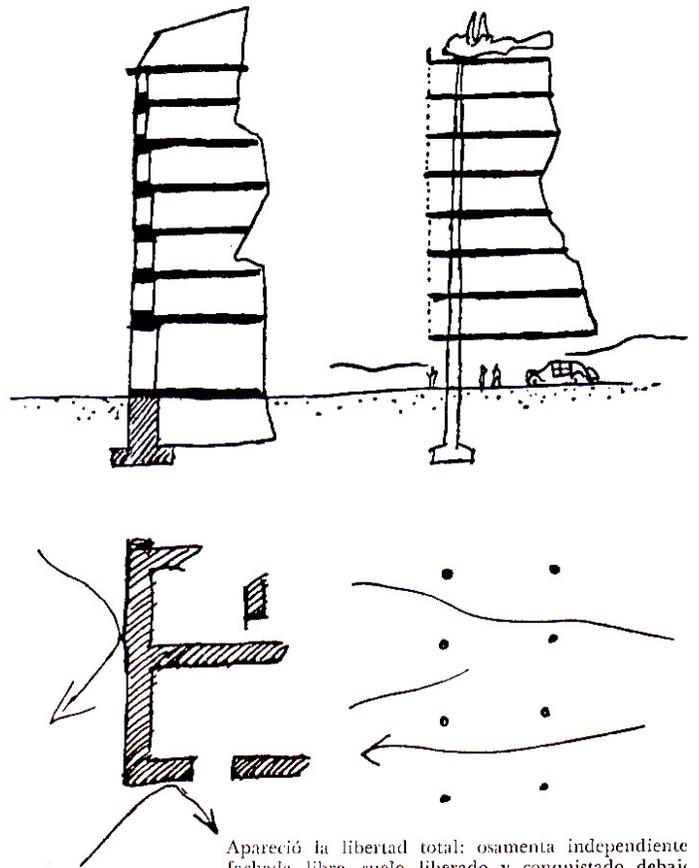
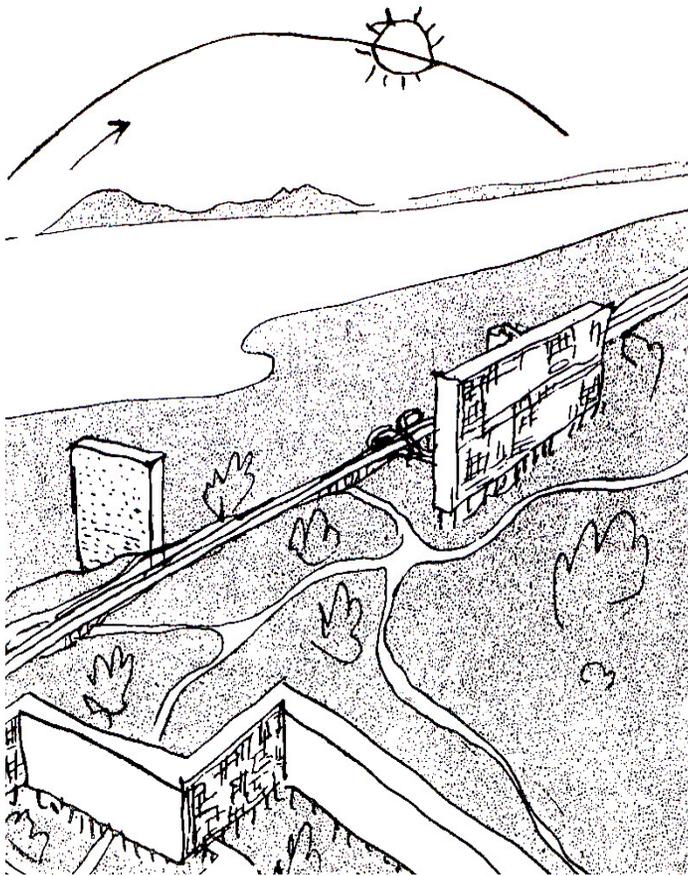
Le Corbusier plantea: *“Las viviendas reunidas en altura y su concentración, al mismo tiempo que aseguran una gran densidad de población, ocupan solamente una ínfima parte del suelo”.*

Lo anterior nos habla de un “nuevo modo de vivir” que surge con el urbanismo moderno y que se ve plasmado en Brasilia.

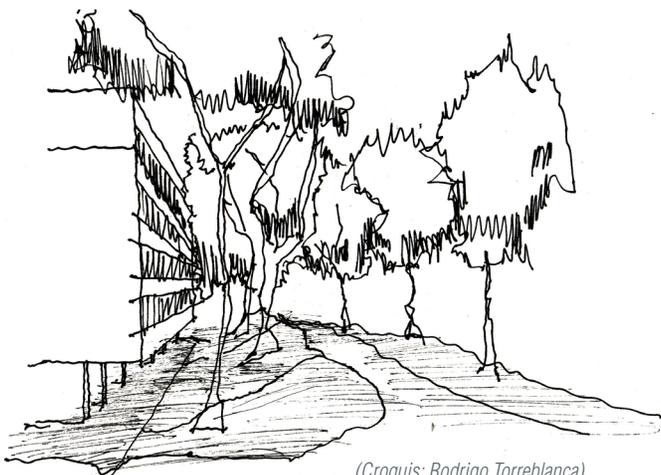
En el recorrido por los vacíos interiores de los conjuntos de vivienda, se hace siempre presente el sonido silvestre de los grillos y una serie de insectos desconocidos en las ciudades chilenas. Esto me hace sentir parte de un clima y un medio ambiente muy distinto, relacionado con la selva.

La vivienda está en todo momento rodeada por vegetación. Árboles altos que proyectan mucha sombra en el suelo, aquella tan necesaria para cobijarse de sol y del calor. El suelo se convierte en un manto natural soportado por un suelo de tierra en donde el hormigón solo aparece para construir los senderos peatonales. Acá entonces otro nuevo concepto incorporado por los planteamientos urbanos modernos: “La ciudad verde, sol, espacio verdor”.

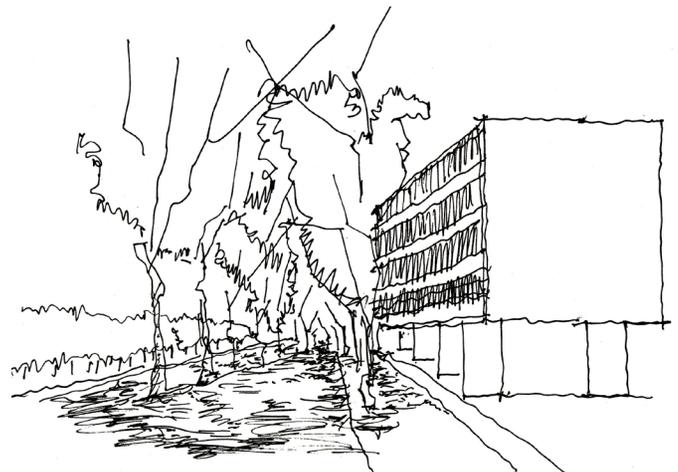
Según Le Corbusier: *“A partir de este momento, las cosas se encuentran de nuevo en la escala humana. La naturaleza ha vuelto a ser tomada en consideración. La ciudad, en lugar de convertirse en un implacable mazacote de piedra, es un vasto parque donde el urbanista repartirá las unidades de vivienda de tamaño conforme, verdaderas comunidades verticales.”*



Apareció la libertad total: osamenta independiente
fachada libre, suelo liberado y conquistado debajo
de la casa.



(Croquis: Rodrigo Torreblanca)





En esta fotografía se puede observar la presencia del parque en el hábitat residencial. Las calles están bordeadas en todo momento por la vegetación. A momentos aparecen algunos pequeños quioscos o negocios.



Senderos de tierra y extensas áreas de pastos. La luz del sol absolutamente tamizada por el follaje de los árboles. Una escala muy humana que alude al descanso y al circular pausado.

Como se mencionaba anteriormente, los edificios aparecen como bloques de líneas muy definidas insertos en una naturaleza a momentos desbordante. El entorno a la vivienda no solo está constituido por parque, sino también por equipamientos deportivos y educacionales. Todo absolutamente relacionado con la residencia lo que nos acentúa la zonificación de la ciudad.

En nuestro recorrido nos encontramos con estos pequeños lugares contruidos por los mismos habitantes. Lugares que propician la permanencia, la reunión y el descanso. Quizás por la hora aún deshabitados.

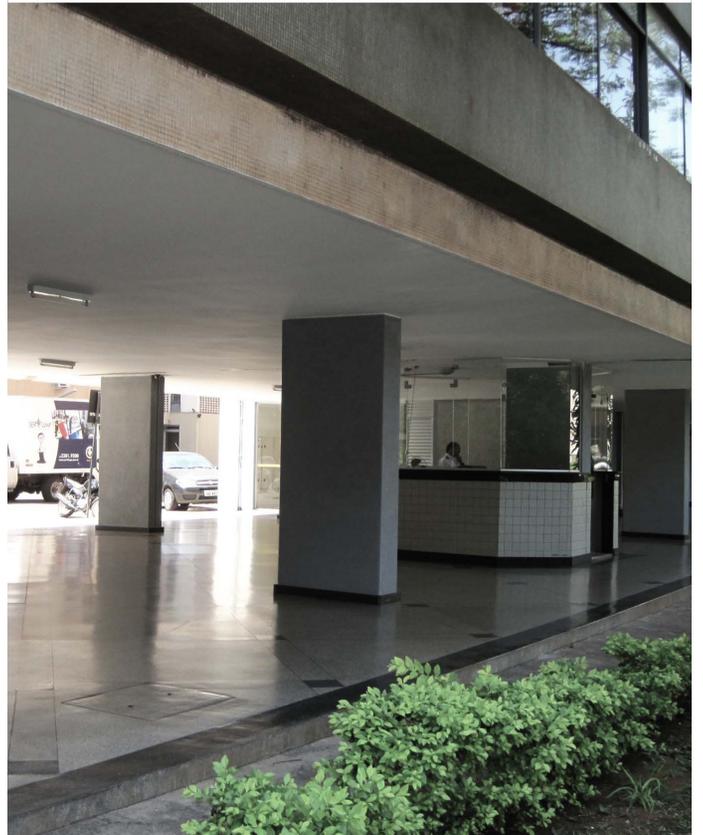


Imagen del suelo libre que genera la continuidad y hace aparecer la vegetación por el contraste entre geometría y espontaneidad. Una arquitectura relacionada con la naturaleza y el espacio exterior. (Fuente: Imágenes Rodrigo Torreblanca).



REFLEXIÓN

MAGÍSTER CIUDAD Y TERRITORIO

Sao Paulo
Santos
Brasilia

REFLEXIÓN FINAL

La travesía a Brasil constituye el encuentro real y vivencial con las materias abordadas en el Magíster. Desde el punto de vista personal, ha significado el encuentro con otras escalas de ciudad; otro clima, otra cultura, otros paisajes, otros ritmos, otra densidad, otros modos de habitar. Y un reconocimiento de un fragmento del territorio americano.

Desde el aire, durante el viaje a Brasil en avión, me sorprendió la extensión del territorio. Enormes espacios de tierra y de agua en donde el habitar humano parece no existir. Es en este momento cuando toma real valor la afirmación de que el territorio es algo inconmensurable y difícil de asimilar, y que la ciudad es solo una pequeña parte o unidad muy acotada en este inmenso mar. El hombre habita entonces solo en partes del territorio, cada una de las cuales presenta características propias. En nuestro paso por Brasil, solo hemos estado en tres inmensas partes a la escala humana pero pequeñas partes a la escala del territorio.

Hemos cruzado la cordillera de Los Andes, sin duda un paso significativo hacia el reconocimiento del mar interior y del Océano Atlántico. Llevamos en nuestra memoria muchas travesías estudiadas y una serie de conocimientos adquiridos, pero estaba la claridad de que el encuentro vivencial nos aportaría nuevas cosas.

Sao Paulo

Desde el aire se aprecia la enorme escala de ciudad diseminada en el territorio. Al bajarnos del avión se percibe de inmediato el cambio climático (mucho calor), un primer indicio de que nos encontramos en otro lugar muy distinto al de nuestro origen.

Luego, a la salida del aeropuerto, una enorme marquesina nos cobija del sol. No es un recibir cualquiera, ya que en esta marquesina, como objeto arquitectónico, está el acto de cobijar, uno que se repetirá luego en toda la ciudad materializado en: aleros, árboles, cabinas telefónicas, enormes cubiertas, plazas públicas, escaleras de los edificios. Así es, bajo la sombra se ve pasar la vida humana en el espacio público de Sao Paulo. Me parece entonces increíble como el clima de esta unidad territorial se presenta a momentos como algo desfavorable y ante lo cual se requiere de una forma que permita aislarse de alguna manera de ella. El árbol entonces es re interpretado por la arquitectura y por el urbanismo de esta ciudad como un elemento favorable al sol.

El claro oscuro de la ciudad paralela, así he definido al sistema metropolitano de transporte público (metrotren). Uno que es acogido por una ciudad soterrada que funciona en paralelo a la ciudad de arriba, al aire libre. La estación entonces se transforma en un vínculo entre el abajo y el arriba.

Una ciudad con calles que suben y bajan entre lomajes, aquella cualidad geomorfológica que se hace forma también construyendo la escala vertical. Calles que pasan a distintos niveles y la aparición del "puente" como lugar de contacto que permite al mirador, uno en el cuál la persona queda puesta ante la extensión de las grandes avenidas. Una ciudad para el automóvil pero también para el peatón. Ambos en equilibrio.

La acera en Sao Paulo es el contenedor de la vida pública ya que en ella no sólo ocurre aquello para lo cuál fué construida (el circular), sino también una serie de otras situaciones urbanas que le entregan riqueza. Se podría decir que es una ciudad que acoge muy bien la escala de la obra de arquitectura, con la escala urbana. Ambas son colocadas a la tercera y más importante: la escala humana.

Una ciudad que cuida al ser humano, le entrega lo necesario para su desarrollo, el trabajo pero también la cultura del cuerpo y el esparcimiento. Aquel acto que se realiza en el parque y en las plazas públicas las cuales aparecen en forma desordenada en el trazado urbano y siempre como articuladores del recorrido, mesurando el circular con la permanencia, otra cosa necesaria en días de mucho calor.

El parque como un espacio solemne en la ciudad, tal como fueran las dunas en Valparaíso. Un espacio verde y silvestre orientado al descanso pero también al deporte. Mucha gente haciendo deporte, lo que nos habla de otra cultura, otros hábitos cívicos que reclaman espacios públicos.

Santos

El camino a Santos en bus, nos permitió reconocer la periferia de Sao Paulo, aquella que nos recordó nuestro recorrido por la favela de Heliópolis. Un recorrido por un verdadero submundo.

Es algo conmovedor y a la vez aterrador insertarse en la vida de la favela. Que ganas de haber podido conversar con esas personas para saber más sobre la vida cotidiana de ellos, ya que solo a partir de esto se puede dimensionar realmente el riesgo por el cuál han sido “estigmatizados”. Sin duda es el “estigma” el que nos aterra, mucho más que el recorrido mismo que fué bastante pacífico. Algo sorprendente fue ver el nivel de “libertad auto constructiva” que ellos han desarrollado. Una construcción intuitiva de la cuál la ciudad no se pudo desprender, al punto que el gobierno tuvo que construir sus redes y pavimentación de calles, un caso que da cuenta de que el habitante le ganó a la convención, un fenómeno bastante aldeano que nos recuerda el origen indígena de asentamiento humano.

Desde la carretera a Santos, la favela se ve como un bloque compacto de viviendas encaramas unas sobre otras, sin dejar vacío alguno entre ellas. Los techos, una verdadero suelo. Un segmento muy importante de la población que se hizo sitio en las afueras de la ciudad. Un conjunto que nos está diciendo algo; Existe el contraste socioeconómico y no es una cosa menor. Tal como esta ocurriendo en Valparaíso con las tomas de terrenos.

Continuando con el viaje, pudimos visualizar por primera vez la selva, algo que nos recuerda la posición en la que nos encontramos en el continente. Bajamos por unos acantilados para llegar a la ciudad de Santos.

El recibir de la ciudad es tan similar al recibir de San Antonio en Valparaíso que de inmediato hay un sentir de la condición portuaria. Deterioro y pobreza en la llegada pero luego el centro histórico.

Desde el plano de ciudad el puerto prácticamente no existe, no es visible y solo aparece cuando comenzamos a subir un morro. Es, en este momento, cuando aparece la enorme embocadura de agua en torno a la cuál se ubican las embarcaciones y los puntos de carga y descarga, algo enorme comparado al puerto de Valparaíso. Desde el otro lado de la ciudad, el borde costero como una gran franja recreativa. En general la ciudad de Santos marca el retorno al origen histórico de ciudad. La conquista portuguesa que básicamente se constituye en la fundación de puertos.

Brasilia

En Brasilia nos encontramos con los principios de la modernidad. Una ciudad plenamente zonificada pensada para el automóvil. El centro político y administrativo en el eje central, hacia sus lados los dos brazos residencias, extensas áreas parque sobre la cuál se levantan edificios tipo blocks los cuales dejan libre el paso peatonal en su primer piso, siguiendo los parámetros arquitectónicos establecidos por Le Corbusier y el surgimiento del pilote.

Una ciudad en la que no existe mixtura de funciones, lo que lleva a que a cada lugar solo vaya la gente que tiene que ir, eliminando las posibilidades de lo “casual”.

Por otro lado, una ciudad que se construye bajo principios de monumentalidad, plasmados en su eje central. Enormes explanadas cansadoras al pie pero necesarias para contemplar la monumentalidad de las obras arquitectónicas en su horizontalidad y verticalidad. Tanto es así que la única forma de fotografiar en completitud la obra es mediante panorámicos.

Una ciudad sin señalética en sus calles, con escasos pasos peatonales en sus avenidas, sin escaños que permitan el descanso en el caminar, mucho menos la posibilidad de sombra en los extensos suelos expuestos al sol y a la lluvia. Todo gira en torno al automóvil. A ratos entonces una sensación de desamparo en la vastedad. La escala humana solo está en la zona residencial.

Con respecto a su centro, sin duda esta constituido por el rodoviario. Un verdadero submundo donde la gente se encuentra, es un verdadero edificio social que dista mucho de lo que ocurre en toda la ciudad.

En general hemos visitado tres ciudades, cada una de las cuales con una matriz diferente:

San Pablo - Un altiplano rodado por dos ríos.
 Santos - Una ciudad con morros, borde costero y puerto.
 Brasilia - Un llano en torno al lago.

Todas ellas fundadas y levantadas en tiempos distintos.

Hemos reconocido tres modos distintos de:

Centro, Borde y Periferia.

El centro Rodoviario.
 El centro con actividades múltiples o mixturado. El centro Histórico.
 El centro Monumental.
 El centro del Transporte Metropolitano.

Hemos reconocido tres escalas de ciudad:

La escala local.
 La escala regional.
 La escala metropolitana.

Hemos reconocido la expansión de ciudad. Sus zonificación de usos y también si distribución socioeconómica; la riqueza, la condición media y la pobreza. Las tres bajo manifestaciones distintas.

La ciudad espontánea y la ciudad planificada.

Hemos reconocido a qué elemento la ciudad le rinde culto.
 En general una serie de temas abordados en todo el magíster que de alguna manera aparecen en la experiencia vivencial de la travesía y que hoy nos abre caminos a un nuevo paso, un trabajo de investigación que toca intereses y observaciones personales.



EL TALLER

Profesor:
Juan Purcell Fricke

Alumnos:
Pablo Arteché / Arquitecto PUCV
Paul Eaton / Arquitecto PUCV
Pablo Soto / Arquitecto UNIACC
Rodrigo Torreblanca / Arquitecto UVM
Pablo Vásquez / Arquitecto PUCV
Marcelo Velasquez / Diseñador PUCV
Romy Wesp / Arquitecta UVM

Bitácora de Viaje
Brasil.

Rodrigo Torreblanca Contreras
Arquitecto
Magíster en Ciudad y Territorio PUCV
Docente Escuela de Arquitectura y Diseño UVM

Diseño editorial
Eadlab

© de los textos e imágenes: sus autores
© de la edición: Escuela de Arquitectura y Diseño

Viña del Mar, Marzo 2019





eadlab
*escuela de
arquitectura
y diseño*