

Pierre Bélanger quien introdujo la noción de Paisaje como Infraestructura (*Landscape Infrastructure*) como una posibilidad estratégica para la producción de un espacio participativo, inclusivo y de calidad ambiental, que contemple recursos culturales y naturales en el marco de la planificación de un territorio.

Esta evolución proviene de la búsqueda de un diseño estratégico de ecologías infraestructurales, incorporando espacialmente en su diseño sistemas tecnológicos duros (hardware) y procesos biofísicos blandos (software) (*Ver Figura 8*).

El conjunto de sistemas y escalas se expresa a través de procesos y patrones, y la infraestructura es tanto un índice como una interfase entre ellos (P. Bélanger, 2013).

Estas condiciones requieren intervenciones flexibles como procedimiento instrumental, que sintonicen con el crecimiento de las ciudades y la gestión del territorio y nos remita a estrategias distintas de apropiación y producción aplicando alternativas proyectuales novedosas (M. Llopart, 2016).

Una de ellas, por ejemplo, pueden ser los sistemas ecológicos que puedan diseñarse como infraestructuras. A medida que la ecología se convierte en la nueva ingeniería, el paisaje como infraestructura aprovecha sus características como proceso en la transformación espacial contemporánea (*Ver Figura 9*) y supera una dependencia centenaria de corregir, remediar, arreglar las condiciones de la forma urbana.

“Frente a la inercia de la zonificación del uso del suelo y al sobreesfuerzo de los sistemas tecnológicos a finales del siglo XX, se aboga por el diseño estratégico de ecologías infraestructurales, un paisaje sintético de sistemas biofísicos vivos que operan como infraestructuras urbanas para dar forma y dirigir el futuro de las economías urbanas en el siglo XXI” (P. Bélanger, 2013).

Allen escribiría una evolución de sus primeros trabajos sobre urbanismo, reivindicando que las intersecciones interdisciplinarias revisitadas hoy en el marco del nuevo contexto global, deberían necesariamente evolucionar para sintonizar con el nuevo espíritu del tiempo que vivimos, elaborando vías alternativas para avanzar productivamente en el diseño de sistemas e infraestructuras.

Esto permitirá eclosionar hacia el “paisaje como infraestructura”, una integración de la arquitectura del paisaje, la ingeniería civil y la planificación urbana que reafirme la generación de un saber propio y específico en el diseño de sistemas y estructuras a gran escala (*Ver Figura 10*).



7



8



9



10

**Figura 7.** Primeras obras de construcción de la Autopista 25 de Mayo (Buenos Aires). Esta obra demandó entre 1978 y 1980 la demolición de decenas de manzanas. La foto mira hacia el río, de uno y otro lado se halla el Barrio Emilio Mitre en Parque Chacabuco, a la izquierda el Palacio de Aguas del Barrio de Caballito.

**Figura 8.** Boza Arquitectos, Parque fluvial Renato Poblete en Quinta Normal, Santiago de Chile, 2015. Recuperación de la riberas del Río Mapocho a través de la implementación de varias esclusas colapsables a lo largo de 34k, generando distintos nodos de desarrollo a lo largo del recorrido, destacando su carácter de Río navegable.

**Figura 9.** Estación de Energía Geotérmica Svartsengi en el suroeste de Islandia, donde los efluentes geotérmicos se reciclan a través de un spa de salud pública y una laguna rica en algas verdiazules, sales minerales y lodos finos de sílice, 2008.

**Figura 10.** Inundaciones inteligentes: afloramientos del río Danubio a lo largo de los bordes del Donau-Insel, una isla de protección contra inundaciones que desvía las aguas altas del centro histórico de Viena y los cruces de transporte, y las distribuye hacia los parques nacionales río abajo.

## La noción de mediador urbano

“(La arquitectura)  
...es el marco tridimensional de todo acontecimiento social,  
la levadura con la que el espíritu práctico fecunda  
la vida de la colectividad” (H.P.Berlage, 1919).

Consideremos por un momento sustituir en la frase previa “arquitectura” por “ciudad pública”, disciplina que no termina de zanjar la discusión de qué es y qué hace. Y no pensamos que tenga que hacerlo.

La necesidad *in crescendo* de incorporar, no solamente avances tecnológicos, sino también aprendizajes de otras disciplinas que amplíen, enriquezcan y desdibujen positivamente aún más los límites difusos de nuestra disciplina, son una necesidad mayor y de mucha incidencia cuando pensamos en la ciudad como un sistema interconectado y no en una colección de objetos constreñidos en una red urbana diseñada por parámetros de llenovacío.

Se plantea Hernández Pezzi, luego de superado el confinamiento pandémico, sobre cómo esa experiencia nos ha hecho más conscientes de las carencias de nuestras formas de vida urbana que, por restricciones obligatorias, reconsideró el valor del espacio público como lugar detonante de ocio, cultura y libertad (Hernández Pezzi, M. 2023).

Beigel habla de *“conjunto más que de fenómenos singulares, de horizontalidad más que de verticalidad, de flujo y cambio, de anticipación originada por lo dado más que por colocar un artificio”* (Beigel, F. 1996), una reflexión blanda, flexible, entendiendo la necesidad de absorber lo imprevisto, estableciendo vínculos que promuevan maneras distintas de convivir en la ciudad pública.

Rebatir ideas preconcebidas con críticas y propuestas eficientes y sencillas, pero removeadoras, experimentando en proyectos que renueven y transformen, y finalmente, se tornen en dispositivos de mediación e intercambio social y cultural (Hernández Pezzi, M. 2023).

- *Genealogías arquitectónicas*

Experimentando con la idea del juego como medio para involucrar a los usuarios, el colectivo Haus-Rucker-Co, elaboró una serie de intervenciones urbanas en donde las personas se convirtieran en “participantes”, convirtiéndose en algo más que espectadores pasivos, como forma física y declaración simbólica de que los ciudadanos pueden influir positivamente en sus propios entornos y manifestar las transformaciones que desean para los mismos.

*“Oasis no. 7 fue una intervención arquitectónica temporal aportada por el colectivo experimental austriaco Haus-Rucker-Co a la quinta edición de Documenta, una exposición de arte contemporáneo en Kassel, Alemania (Ver Figura 11). Concebida como “una salida de emergencia que lleva a la gente a otro reino”, la obra consistía en una esfera inflable translúcida que sobresalía precariamente de la fachada clásica del siglo XVIII del Fridericianum de Kassel. Representado teatralmente como un oasis artificial, el orbe contenía dos palmeras de plástico, una*

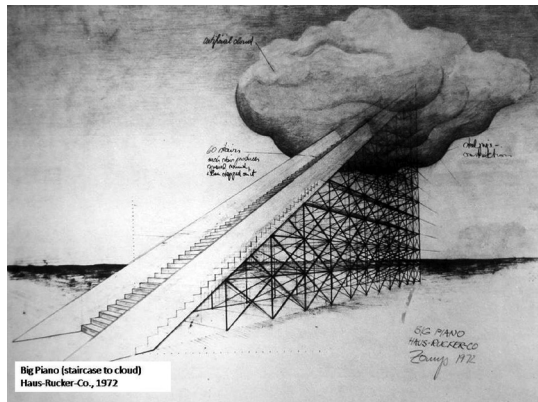
*hamaca y una bandera roja. Al ampliar temporalmente el espacio institucional del museo más allá de sus límites arquitectónicos, Haus-Rucker-Co alteró las experiencias de los visitantes y cuestionó la demarcación artificial entre el entorno natural y el creado por el hombre” (MoMA, 2023).*

- *Big Piano* fue otro de los proyectos (no realizado) presentado en la misma Documenta 5 de 1972 en Kassel. La propuesta fue definida por los autores como un “instrumento musical urbano”, indicando en la perspectiva que presentan una serie de anotaciones en inglés, señalando los diferentes componentes del objeto. Se puede leer entonces (en inglés): Estructura de tubos de acero / 60 escalones. Esta escalera produce sonidos “cromáticos” cuando te subes / Nube artificial (Ver Figura 12).

Exactamente 30 años después, el estudio Diller Scofidio + Renfo, inauguran el Pabellón *The Blur* en el lago Neuchâtel, para la Expo Suiza 2002 (Ver Figura 13). Esta construcción está definida por: Una estructura de soporte metálica / una infraestructura de movilidad, formada por 2 puentes de acceso / un “espacio gaseoso” y artificial de remate.



11



12



13

**Figura 11.** Haus-Rucker-Co, *Oasis no. 7*, 1972.

**Figura 12.** Haus-Rucker-Co, *Big Piano*, 1972.

**Figura 13.** Diller Scofidio + Renfo, Pabellón “The Blur”, Yverdon-les-Bains, Suiza, 2002.

Resumiendo, se proyectaron dos Infraestructuras con bases conceptuales y técnico/constructivas muy similares para su desarrollo, ofreciendo prácticas lúdicas y experiencias inmersivas que involucran activamente al usuario como participante y no como espectador, finalizando en diseños completamente distintos y responsivos con entorno en el que fueron implantadas.

- *Prácticas de mediación*

El espacio público contemporáneo se ha convertido en un territorio en disputa. Los medios de transporte ya no comparten el espacio público de la ciudad como sucedía a comienzos del siglo XX. Por el contrario, su desarrollo ha colaborado para que éste se haya ido fragmentando cada vez más hasta alcanzar grados de segregación social y problemáticas ambientales inusitadas, particularmente por la insistencia en el desarrollo de infraestructuras de movilidad vectoriales y monofuncionales como estrategia de crecimiento de las ciudades, provocando un uso desmedido del automóvil particular.

Es impostergable poner en discusión el par Movilidad/Ciudad en el contexto urbano del S.XXI, en este caso, planteando estrategias de mediación que ofrezcan otras alternativas para el diseño de la ciudad pública contemporánea.

Mediar implica conectar, o sugerir una conexión mediante espacios o elementos intermedios que manifiesten intencionadamente una voluntad de cohesión de determinadas circunstancias urbanas (Rodríguez, 2016). Crear *Piezas de Paisaje*, como resume Fernández (Fernández, R. 2023).

Este punto de vista implica repensar las prácticas disciplinares actuales, estableciendo un conjunto de nuevas relaciones entre elementos urbanos y las diversas necesidades de vinculación física que coexisten en un entorno dado.

En estas circunstancias, se deberían lograr sinergias en el uso del espacio público, pensando en estrategias de mediación urbana que logren equilibrios en las desigualdades del uso del espacio público, contemplando en primer lugar a los modos de movilidad más vulnerables (peatones, bicicletas, livianos eléctricos o eléctricos de última milla), frente a otros más demandantes como el automóvil particular, logrando resolver técnicamente los requerimientos funcionales de la movilidad motorizada y construir simultáneamente una espacialidad pública inclusiva, diversa y de calidad.

- *Metaproyectos situados: procedimientos sistémicos para la inclusión, el ambiente y su enclave*

La noción de *Mediador Urbano* que sostenemos propone un giro en las prácticas arquitectónica/infraestructural y paisajísticas y las relaciones de elementos urbanos o necesidades colectivas diversas que coexisten en un entorno dado.

Con un carácter herramental e instrumental, establece *lineamientos operativos* de diseño primarios, pero no su formalización definitiva, colocando argumentos y concepciones graficadas en forma sintética por delante de intervenciones formalmente terminadas.

Esta metodología implica identificar las problemáticas situadas de un enclave urbano y graficar los lineamientos operativos a implementar, utilizando expresión y técnicas gráficas de carácter neutro, flexibles y sin rigideces de diseño o “estilo”, coherentes con las problemáticas identificadas.



Estas graficaciones indicativas, deberán conformar una serie de lineamientos de diseño que en su conjunto configuren lo que denominaremos *Metaproyectos*.

En palabras de Roberto Kuri

*“un Metaproyecto acentúa la relación y participación de los componentes múltiples, adaptables, inestables. No pone el acento en el “Objeto” (estereotipos transcritos con autonomía figurativa previa), sino como mecánica que coordina, y pone en juego un sistema de relaciones provenientes de los subsistemas convergentes. Su condición más relevante es la versatilidad alternativa frente a cualquier grado de definición que revele uno cualquiera, o varios de sus aspectos esenciales” (Kuri, R, 2020).*

## Inclusión

Los desplazamientos urbanos son una capacidad individual que no deriva solamente de la voluntad de las personas, sino que depende de las redes construidas que posibilitan finalmente los traslados demandados (Booth, R. 2013).

Se entiende que la movilidad urbana es un derecho, en donde residen una gran parte de las necesidades personales y deseos de vinculación social o laboral que tienen los ciudadanos. Esta situación plantea requerimientos diferenciados, ya sea en la organización como en la oferta y formalización de infraestructuras que sean aptas a cada una de las distintas formas y demandas de desplazamiento (Herce, M. 2009) a carencia de infraestructuras acordes o sus errores de diseño son el germen de la exclusión social y espacial del acceso a la ciudad, generalmente de ciudadanos más vulnerables y de menores recursos.

Frente a situaciones problemáticas de vinculación urbana por falta de infraestructuras de movilidad, han surgido experiencias proyectuales que logran articular condiciones arquitectónico/infraestructural y paisajística, utilizando decisiones proyectuales novedosas en contextos de exclusión.

## Sistema

De las múltiples definiciones de sistema nos interesa lo que consideraba Bertalanffy sobre “la tendencia a estudiar sistemas como entidades más que como conglomerados de partes [...] y no aislar ya fenómenos en contextos estrechamente confinados sino, al contrario, abrir interacciones para examinarlas y examinar segmentos de la naturaleza cada vez mayores” (Bertalanffy, L. 1968).

## Existe

“[...] la idea de un sistema como “un todo” y la idea de un sistema “generador” [...]. En el primer caso, la palabra sistema se refiere al aspecto particular holístico de una única cosa. En el segundo, no se refiere en absoluto a una sola cosa, sino a un conjunto de partes y leyes combinatorias en grado de generar muchas otras” (Alexander, C. 1971).

Un metaproyecto puede interpretarse como una intervención acotada, beneficiosa para un determinado contexto urbano, pero tiene en su genética un componente sistémico que, al activarse, potencia sus posibilidades a distintas escalas cuando trabaja conectado y en red con entornos cercanos u otros metaproyectos.

## Ambiente

Los nuevos espacios públicos que se han diseñado en Montevideo, manifiestan un cambio de la concepción más tradicional de “plaza” o “espacio de recreación” que habitualmente se mantuvo como modelo hasta hace no mucho tiempo atrás. Las perspectivas de género o las valoraciones intergeneracionales, son algunas de las variables que comenzaron a visibilizarse en el diseño y la materialidad de estos lugares públicos.

Los aspectos lúdicos, de ocio y esparcimiento que quedan generalmente establecidos en su configuración, deberían ser permeables y complementarios a las actuales inquietudes medioambientales.

Aprovechando su potencial para convertirse en *espacios practicados* y a la vez eficaces en medidas ambientales sostenibles, sería deseable el aumento de la superficie de áreas verdes, la elección de determinadas especies vegetales que aumenten el nivel de absorción de monóxido y dióxido de carbono o dióxido de nitrógeno, unos causantes de problemas globales a causa de las emisiones de gases contaminantes y otros de escala local, que están causando un deterioro en la calidad del aire y el aumento de enfermedades respiratorias. Con una visión multiescalar, que promueva la generación de nuevas áreas verdes, considerando especialmente vegetación nativa, alternativas naturales como jardines de agua y muros verdes o nuevas innovaciones tecnológicas, podremos robustecer su capacidad de incidencia medioambiental.

## Enclave

El enclave y su entorno situado en un metaproyecto, es la textura que combina las consideraciones anteriores. Los lineamientos operativos pueden ser globales, pero su implementación no es generalizada o estándar, si no específica y eficiente para cada enclave particular, independientemente de su escala y/o complejidad.

## La Rambla de Montevideo como laboratorio de experimentación

La Rambla de Montevideo, un estructurador primario de movilidad urbana y a su vez el espacio público por excelencia de la ciudad, presenta diferentes situaciones problemáticas en su trayecto en cuanto a congestión, contaminación ambiental y sonora, falta de equipamientos y potenciales paisajísticos desaprovechados.

- *Caso Balcón Buceo: situación inicial*

En el balcón Buceo, la infraestructura vial de la Rambla tiene una doble curva sucesiva y pronunciada de solo dos sendas por carril, con veredas muy angostas, imposibilitadas de incorporar una bicisenda y constreñida por una semaforización excesiva en un tramo de longitud acotada. Este panorama es causal de múltiples problemas de movilidad, congestiones de tránsito muy severos, riesgo para los peatones y dificultades para el disfrute de un balcón natural privilegiado sobre el borde costero.

Cabe destacar del entorno, la presencia de una serie de servicios, viviendas informales y equipamientos gastronómicos y deportivos que se ubican de forma más o menos espontánea, con falta de planificación general.

A su vez la salida al río del arroyo Malvín entubado se resuelve a cielo abierto, agregando una complejidad extra, sobre todo por la ubicación de sus infraestructuras de bombeo anexas (*Ver Figura 14*).

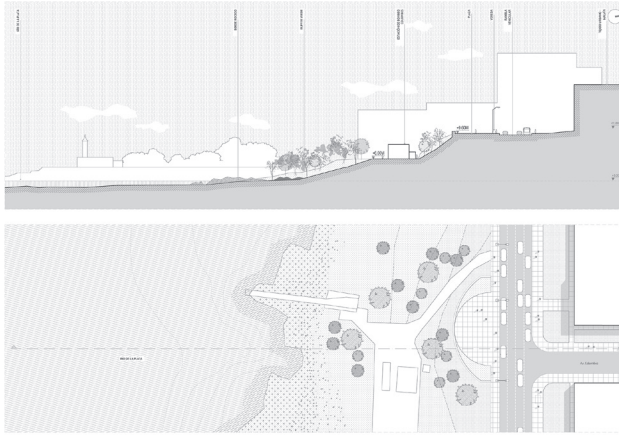
- *Lineamientos metaproyectuales*

El metaproyecto situado en el balcón Buceo soterra los carriles vehiculares del tramo, genera ciclovías y paseos marítimos, propone un nuevo Parque/Jardín y coloca una pieza infraestructural equipada que vincula estrechamente el borde urbano con la franja costera, creando un balcón urbano de contemplación, descanso y paseo.

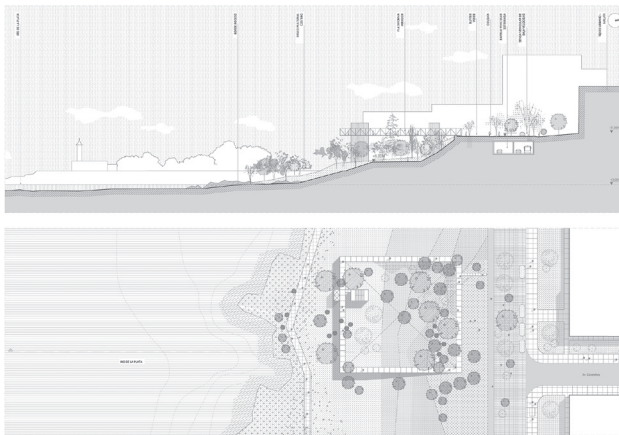
Siendo más precisos, los lineamientos operativos de esta intervención se definen en un cambio en el nivel altimétrico de la circulación vehicular, una infraestructura equipada como vínculo ciudad/ paisaje, un nuevo parque/jardín verde y la incorporación de infraestructuras para bicicletas y peatones.

Esta configuración metaproyectual debe entenderse como una de muchas representaciones formales que podrían diseñarse siguiendo los lineamientos operativos establecidos, utilizando una expresión gráfica que refuerce especialmente esta condición provisoria, siendo esta una de las “claves indispensables” para la interpretación ajustada, tanto visual como conceptual de la condición metaproyectual del diseño (*Ver Figura 15*).





14



15

**Figura 14.**  
Situación actual  
del balcón Buco  
(Elaboración propia,  
2023).

**Figura 15.**  
Metaproyecto para  
el balcón Buco  
(Elaboración propia,  
2023).

## Referencias bibliográficas

- Alexander C. (1971) Sistemas que Generan Sistemas. En La Estructura del Medio Ambiente. Tusquets.
- Allen, S. (1997) From Object to Field. En AD Profile 127 (Architecture after Geometry) Architectural Design vol.67, (pp. 24-31). Academy Editions

- Allen S. (1999) *Points lines: diagrams and projects for the city* (1<sup>st</sup> ed.). Princeton Architectural Press.
- Ascher F. (2004) *Los nuevos principios del urbanismo*. Alianza editorial.
- Bauman Z. (2010) *Modernidad líquida*. Fondo de Cultura Económica.
- Beigel, F. (1996) *La construcción de la exterioridad*. En a+t 8
- Bélangier, P. (2013) *Landscape infrastructure: Urbanism beyond Engineering*. Tesis Doctoral, Wageningen University
- Bélangier, P. (2017) *Landscape as Infrastructure: A Base Primer*. NY: Routledge.
- Berlage, H. (1919) *Architettura come arte sociale*. En *Architettura, urbanistica, estetica*, Zanichelli Editore, (1989).
- Bertalanffy, L. von. (1976) *Teoría general de los sistemas: fundamentos, desarrollo, aplicaciones*. Madrid Fondo de Cultura Económica.
- Booth, Rodrigo. (2009) *Automóviles y Carreteras. Movilidad, Modernización y Transformación Territorial en Chile, 1913-1931*, Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile.
- Cohen A., Nanzer C. (2012) *Hibridación de Infraestructuras Urbanas: Atlas de Conceptos, Tácticas y Estrategias para Fusionar Arquitecturas con Dispositivos de Servicios Urbanos y Territoriales*, Facultad de Arquitectura, Urbanismo y Diseño (Córdoba, Argentina).
- dsrny (2002) *Blur Building*. <http://bit.ly/3nAat9R>
- Fernández, R. (2023) *Habitar Infraestructuras*. En *Revista Thema no.6, FADU/UDELAR*
- Harvey D. (2007) *Espacios del Capital: Hacia una Geografía Crítica*. Akal
- Herce Vallejo M. (2009) *Sobre la movilidad en la ciudad: propuestas para recuperar un derecho ciudadano*. Reverté
- Hernández, M. (2023) *¿Otra ciudad es posible? Arquitectura y mecanismos de regeneración urbana*. En *Revista de Arquitectura No.45*
- Koolhaas R. *et al.* (2001). *Mutaciones*. Actar.
- Kuri, R. (2002) *Metaproyecto: apuntes de cátedra*. En *Revista 88x96 (12/2021)*, Colegio de Arquitectos de La Pampa
- Latour B. Hermant E. (1998) *Paris ville invisible. La Découverte*.
- Llomparte, M. (2013) *El paisaje como infraestructura. Caso de estudio: el río Salí en el sistema metropolitano de Tucumán (SIMET)*. En *Prácticas y Discursos. Cuadernos de Ciencias Sociales Año 2 no.2.*, Universidad Nacional del Nordeste-Centro de Estudios Sociales
- Martin R. (2016) *The urban apparatus: mediapolitics and the city*. University of Minnesota Press.
- Martínez, Oscar (2006) "Sobre los Intercambiadores de Transporte en los Núcleos Urbanos", *TecniRail* N° 49.
- Miralles-Guasch C. (2002) *Ciudad y transporte: el binomio imperfecto* (1a. ed.). Ariel.
- Miralles-Guasch, Carme; Cebollada, Angel (2009) *Movilidad Cotidiana y Sostenibilidad: una Interpretación desde la Geografía Humana*, en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles* N° 50, Madrid: Asociación de Geógrafos Españoles.
- Rodríguez, F. (2016). *Un entendimiento infraestructural del proyecto*. Editorial Nobuko.
- Sassen S. (1999) *La Ciudad Global: Nueva York, Londres, Tokio*. Eudeba
- Soja E. W. (2008) *Postmetrópolis: estudios críticos sobre las ciudades y las regiones* (1a. ed.). *Traficantes de Sueños*.

- Soto M., Álvarez Aránguiz L. & Universidad Técnica Federico Santa María (2010) (Chile). *Infra\_paisajes*. USM.
- Thomson I. Bull A. & Naciones Unidas (2001) *La congestión del tránsito urbano: causas y consecuencias económicas y sociales*. CEPAL División de Recursos Naturales e Infraestructura.
- Urry J. (1999) *The 'System' of Automobility*. En *Theory, Culture & Society* N°.21, SAGE Publications.
- Wright F. L. (1932). *The disappearing city*. W.F. Payson.
- zamp-kelp (1972) *Big Piano*. <http://bit.ly/3G86SGi>

**Abstract:** The contemporary public space is a territory in dispute, tensioned by the right to the city and to mobility, claimed by all citizens for the realization of their desires and needs, usually overlapping. This work brings the Mobility/City pair under discussion, particularly in the urban context of the 21st century, thinking about mediation strategies as operational tools to resolve conflicts. This implies thinking about architectural/infrastructural/landscape practices that shape the relationship or set of relationships between diverse urban elements in a given environment.

The main aim is to achieve synergies that balance inequalities in the use of public space, paying special attention to the most vulnerable modes of mobility such as pedestrians and bicycles, symbolically exposing through design a new understanding of “the public”.

From this scenario, the notion of *Urban Mediator* is proposed as a strategy to deepen the possible design guidelines that - through the proposal of complex, flexible and transversal urban environments - manage to technically resolve mobility conflicts and simultaneously build an inclusive and diverse public spatiality, testing designs for a new generation of innovative urban spaces more ambiguous and richer than the current squares and streets.

Because of its interdisciplinary, tooling and systemic nature, this generation of *Landscape Pieces* has the capacity to absorb into its operational guidelines eventualities that are in tune with the contemporary sustainable environmental agenda.

**Keywords:** Urban Mediator - Inclusion - Sustainability - Rights - Mobility - Public Space - Interdisciplinary - Landscape - Infrastructure - Environment

**Resumo:** O espaço público contemporâneo é um território em disputa, tensionado pelo direito à cidade e à mobilidade, reivindicado por todos os cidadãos para a realização de seus desejos e necessidades, geralmente sobrepostos. Este trabalho coloca em discussão o par Mobilidade/Cidade, particularmente no contexto urbano do século XXI, pensando em estratégias de mediação como ferramentas operacionais para a resolução de conflitos. Isso implica pensar em práticas arquitetônicas/infraestruturais/paisagísticas que moldam a relação ou o conjunto de relações entre diversos elementos urbanos em um determinado ambiente.

O objetivo principal é obter sinergias que equilibrem as desigualdades no uso do espaço público, dando atenção especial aos modos de mobilidade mais vulneráveis, como pedestres e bicicletas, expondo simbolicamente, por meio do design, uma nova compreensão do “público”.

A partir desse cenário, propõe-se a noção de Mediador Urbano como estratégia para aprofundar as possíveis diretrizes de design que - por meio da proposta de ambientes urbanos complexos, flexíveis e transversais - consigam resolver tecnicamente os conflitos de mobilidade e, ao mesmo tempo, construir uma espacialidade pública inclusiva e diversificada, testando projetos para uma nova geração de espaços urbanos inovadores, mais ambíguos e ricos do que as praças e ruas atuais. Devido à sua natureza interdisciplinar, ferramental e sistêmica, essa geração de peças de paisagem tem a capacidade de absorver em suas diretrizes operacionais eventualidades que estejam em sintonia com a agenda ambiental sustentável contemporânea.

**Palavras-chave:** Mediador urbano - Inclusão - Sustentabilidade - Direitos - Mobilidade - Espaço público - Interdisciplinaridade - Paisagem - Infraestrutura - Meio ambiente

---