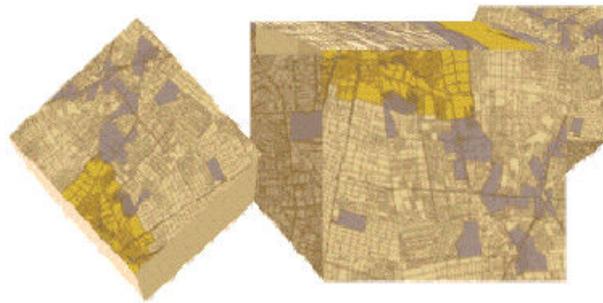


**UNIVERSIDAD CENTRAL**  
**FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE**  
CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



**DU&P**

**DISEÑO URBANO Y PAISAJE**

Leonardo Cortés Estay

**Más allá de la mitigación de impactos. Oportunidades ante un diálogo ciudadano frente a proyectos de diseño de infraestructura vial<sup>1</sup>**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen X N°25

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Mayo 2013

---

<sup>1</sup> Este artículo se inscribe en el marco de la investigación Grandes Artefactos Urbanos: Estudio activo del paisaje urbano y propuestas de diseño urbano en la generación de nuevas infraestructuras asociadas a la red de autopistas urbanas. Equipo de investigación: Marcelo Reyes Busch, Vladimir Pereda Feliú, Leonardo Cortés Estay, Reinaldo Cifuentes Calderón, Daniela Boccardo Apablaza, Andrés Bustos Araya y Luis Gajardo Guevara. Universidad Central de Chile, Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje, CEAUP.

**Más allá de la mitigación de impactos.  
Oportunidades ante un diálogo ciudadano frente a proyectos de  
diseño de infraestructura vial**  
**LEONARDO CORTÉS ESTAY**

**RESUMEN**

La implementación de proyectos de infraestructura vial experimentada en la ciudad de Santiago de Chile ha generado externalidades negativas que afectan en diversos grados los barrios por los que atraviesan. Si bien, no son el origen de estas problemáticas, no logran contribuir al desarrollo de los territorios. Actualmente, la industria de las concesiones y el Estado disminuyen los impactos de la infraestructura a través de la lógica de las mitigaciones. Proyectos que aprovechen el espacio aéreo de la autopista, sumados a una activa participación de la comunidad en la definición programática en estos, se vislumbran como posibles perspectivas para un desarrollo urbano que afecte positivamente a las comunidades, de la mano de la infraestructura vial de escala metropolitana.

**Palabras claves:** Desarrollo urbano, participación ciudadana, desarrollo local, diseño urbano.

**ABSTRACT**

The implementation of road infrastructure projects experienced in the city of Santiago, Chile has generated negative externalities in varying degrees affect the neighborhoods that traverse. While they are not the source of these problems, fail to contribute to the development of the territories. Currently, concessions industry and state reduce the impacts of infrastructure through the logic of the mitigations. Projects that use the airspace of the highway, added to the active participation of the community in these programmatic definition, are seen as potential prospects for urban development positively affecting communities hand of the road infrastructure of metropolitan scale.

**Key Words:** Urban Design, connectivity, urban infrastructure, urban regeneration.

## INTRODUCCIÓN

Este artículo comprende un esfuerzo por presentar los resultados y conclusiones de un ejercicio investigativo, en el ámbito de la participación ciudadana frente a los proyectos de infraestructura vial. Reconociendo cierto territorio teórico dentro del cual se enmarca el concepto de participación ciudadana, se establecerá un paralelo entre algunos elementos de las escalas de participación ciudadana (Arnstein, 1969; Gramberger, 2001) y los resultados de un ejercicio de encuestas y focus group, cuyo objetivo principal fue el reconocer elementos programáticos emergentes a nivel local, además de detectar niveles de satisfacción y demandas frente a las actuales obras de infraestructura urbana que cruzan los territorios urbanos.

La producción del espacio urbano contemporáneo, tiene como a uno de sus más reconocibles componentes, a la autopista en su versión urbana. Este “artefacto de la modernidad” ha destacado en el discurso urbanístico, en el desarrollo inmobiliario y la sociedad civil. Ya sea por sus cualidades estructurales en el crecimiento de las ciudades para los primeros, por la capacidad de habilitar suelos para uso urbano, mejorando su plusvalía y de esta forma posibilitar negocios inmobiliarios para los segundos o por ser una fuente de externalidades negativas como el ruido, la contaminación del aire, la segregación de barrios y afectar la calidad de estos para los últimos.

Una concordancia posible entre estos actores del desarrollo urbano, es que la autopista ha adquirido gran relevancia, articulando posiciones a favor y en contra en los discursos presentes en la opinión pública. A pesar de este ámbito de confrontación, el parque automotriz sigue en aumento y la presencia de autopistas urbanas se asume como una presencia de largo aliento en nuestro paisaje cotidiano. La palabra autopista ha logrado establecer un imaginario propio y como tal, se ha cargado de connotaciones, las cuales, han permitido articular acciones de resistencia a su implementación, modificaciones a los trazados originales o una mayor presencia de obras de mitigación de sus externalidades.

¿Cuál ha sido la experiencia ciudadana frente a las obras de infraestructura vial que han adquirido una fuerte presencia en los últimos 10 años? Lo primero que se debe indicar, es que no existe un marco institucional que vincule la participación ciudadana con la planificación e implementación de las autopistas urbanas. Sin embargo, conflictos puntuales han provocado la articulación de movimientos ciudadanos, cuyos impactos en estos proyectos no son despreciables. Sin embargo, y de acuerdo a Poduje (2008), la capacidad de lograr modificaciones por parte de los movimientos ciudadanos, está altamente relacionada, al nivel de vinculación de sus integrantes a quienes toman las decisiones. Según el mismo autor, un 66% de los ciudadanos que conforman este tipo de movimiento social, corresponde al estrato ABC1 y su nivel de éxito es de alrededor de un 50%.

Estos datos nos permiten reconocer una situación altamente desigual respecto a la capacidad de las comunidades, de atender y enfrentar las amenazas para sus barrios y calidad de vida. La ausencia de un marco institucional que formalice la participación ciudadana, la deja a expensas de un actuar reaccionario, frente a las propuestas (o imposiciones) y una incapacidad por parte del total de la población afectada, de actuar en instancias que consideren su posición frente a determinados proyectos.

Este carácter reactivo frente a las propuestas del Estado, no solo puntualiza el nivel de intervención de las comunidades a un ámbito de acciones mitigantes de las externalidades negativas que una autopista produce a escala local, sino que, contribuye a instalar un imaginario dentro de las empresas concesionarias de autopistas, de que sus políticas de responsabilidad social empresarial, deben enfocarse a los espacios residuales de esta, como área de acción para paisajismo, mejoras leves en el espacio público o acciones focalizadas en algunas comunidades.



Fig. 1. Parque Domingo Tocornal, Puente Alto, a un costado de la Autopista Acceso Sur. "Esta es una de las medidas de mitigación derivadas de la construcción y operación de esta carretera urbana... Ahí, se construirán cuatro canchas de tenis y dos de futbolito de 45 x 20 metros cada una y de pasto sintético. Además, habrá un sector con máquinas para hacer ejercicios y juegos infantiles, que beneficiarán a 15 mil vecinos." (La Tercera, 19 Junio, 2012).



Fig. 2. Autopista Central con Américo Vespucio Sur. Paisajismo y diseño de áreas verdes en los nudos frente a grandes zonas obsoletas en su entorno ¿Áreas verdes sin usuarios? (Googlemaps, 2013).

Todas estas acciones, no mejoran de forma sustancial los grados de vulnerabilidad de muchos de los sectores por los cuales la autopista atraviesa. ¿Es posible concebir, a través de estrategias de diseño urbano, que las autopistas se transformen en espacios de oportunidad a nivel local y metropolitano, posibilitando una mejora sustancial en las áreas que afectan?

De acuerdo a las conclusiones de la investigación Grandes Artefactos Urbanos: Estudio activo del paisaje urbano y propuestas de diseño urbano en la generación de nuevas infraestructuras asociadas a la red de autopistas urbanas (Reyes, Pereda, Cortés, 2012), la intervención de

esta infraestructura, a través de proyectos de diseño urbano en su espacio aéreo, posibilitaría la introducción de programa cuyo alcance sea a nivel metropolitano (terminales de buses, bodegaje, bomberos, etc.) o a nivel local (servicios, comercio de menor escala, espacio público, áreas verdes, etc.).

Sin embargo, estos programas deben ser reconocidos, consensuados y discutidos con la comunidad, activando mecanismos de participación ciudadana. Este cambio de visión, frente a la posibilidad de implementar programas urbanos de mayor envergadura, implica un transcurso desde las lógicas de la mitigación de impactos, a la de creación de oportunidades.

En la experiencia chilena de la última década, la falta de visión respecto al diseño funcional de las autopistas ha propiciado la percepción de cierta resistencia ciudadana frente a estos proyectos (Pereda, Cortés, 2011), construyéndose un imaginario proporcionado por la propia autopista, mediante expresiones materiales de muy mala calidad, las cuales ejemplifican el tipo de deterioro que la infraestructura generaría para el entorno barrial. Fotomontajes, caricaturas y fotografías reales otorgan una visualidad catastrófica. Sin embargo, los argumentos en contra de la autopista, si bien, exaltados desde la visualidad, provienen de críticas ajustadas a la realidad, donde la segregación espacial de los barrios, la congestión y la pérdida de calidad de vida son argumentos veraces de una realidad contemporánea.



Fig. 3. Oposición a la autopista elevada en Vespucio. Fotografía Vladimir Pereda.



Fig. 4. Fotomontaje del sitio Plataforma Urbana.

La implementación de autopistas en un contexto urbano ha sido realizada desde una perspectiva asimétrica en cuanto a los conocimientos y capacidades que poseen los promotores de estas iniciativas (el Estado y la inversión privada), frente a los principales afectados, las comunidades, quienes han perdido cuotas de beneficio local, en aras de una mejora en la conectividad a nivel metropolitano. Es precisamente esta asimetría de poder, así como de participación la que se advierte como un factor negativizante, en cuanto invisibiliza la posibilidad de desarrollo local, a partir de infraestructura metropolitana.

## ESCALAS Y ESPACIOS DE PARTICIPACIÓN CIUDADANA.

Una primera aproximación al concepto de participación ciudadana, de acuerdo a Arnstein (1969) implica entenderla como redistribución del poder, el cual es traspasado en parte, a quienes se encuentran excluidos de las instancias de toma de decisiones. Dentro de este marco, el ciudadano, como individuo activo de su comunidad, puede delegar estas responsabilidades a las autoridades, decididas de forma consensuada (participación indirecta), o bien, formar parte activa en la toma de decisiones. Esta forma de relación entre los miembros de una comunidad requiere de la existencia de un espacio en donde se constituya lo público (Mujica, s/f).

Sin embargo, dentro de un contexto contemporáneo de globalización de los mercados, y alta participación de lo privado en la construcción de ciudad, este espacio (institucional, por ejemplo) desde el cual se constituya la participación ciudadana, tiende a difuminarse. Como resultado, las planificaciones e implementaciones de las autopistas urbanas, nacen y se desarrollan en el seno de un diálogo entre las autoridades de gobierno y la empresa privada, excluyendo a la ciudadanía de una posible participación activa en ámbitos de la planificación urbana.

Para Arnstein existe una escala subdividida en 8 etapas, que va desde la no participación hasta el empoderamiento de las comunidades. De acuerdo a Alenda esta puede descomponerse en tres categorías generales como son la de "Imposición" (instrumentalización o clientelismo); "Desarrollo de Capital Social" y "Empoderamiento" (Alenda, 2003).

Si bien, de esta forma se tiende a simplificar la escala en sus factores más predominantes (imponer, desarrollar o empoderar), existen esfuerzos similares que tienden a sintetizar la relación entre Gobiernos y Ciudadanos (en un contexto democrático) y a pesar de que muchos de estos se enfocan a una escala nacional, en la cual se desarrollan políticas públicas, cabe mencionar que la esfera de acción de la participación ciudadana no se agota ahí, si no que se encuentra presente tanto en la creación de políticas como en el consumo de espacio público (Gramberger, 2001). La OECD ha redefinido estos niveles de participación en "Información"; "Consulta"; "Participación Activa" el cual incluye importantes procesos de diálogo.

Contextualizando la discusión, frente a los proyectos de infraestructura vial, se reconoce que estos obedecen a directrices desarrolladas desde la planificación del sistema de transporte en el seno del Ministerio de Transporte y Telecomunicaciones y del Ministerio de Obras Públicas. Esta planificación obedece a criterios técnicos que se enfrentan, en sus dimensiones locales, con la comunidad afectada por los trazados viales. Es en esta escala donde se propone un enfoque participativo cuando la autopista se vuelve oportunidad de desarrollo, a través de proyectos de diseño urbano que no solo revertan la segregación espacial causada por la autopista, si no que alberguen programas cuyo potencial sea capaz de fomentar actividades productivas y otorgar espacios públicos de calidad.

Este espacio de oportunidad tiene un carácter local, y para garantizar los beneficios hacia las comunidades, desde la perspectiva de la participación ciudadana, solo puede implementarse a partir de un diálogo horizontal, reconocido bajo el concepto de "Asociación", de acuerdo a la interpretación que Vargas (2010) hace de Arnstein, donde la información es retroalimentada y los intercambios son bidireccionales, compartiendo responsabilidades bajo estructuras formales.

Mayores grados de participación, a nivel de "Empoderamiento" (Arnstein, 1969) o "Participación Activa" (Gramberger, 2001) no son desechados a priori, pero sus consideraciones requieren reflexión en torno al ámbito de planificación general de la autopista y la articulación de por lo menos los tres actores que sostienen el desarrollo de la infraestructura vial en el último decenio: Estado, Sociedad Civil y Empresa Privada, a través del sistema de Concesiones.

Por otro lado, existe consenso en que el nivel local es el espacio que mejor representa la participación, constituyendo un espacio de encuentro entre ciudadanos y representantes (Fernández, 2006). Sin embargo, una obra de infraestructura vial se encuentra más allá de la dimensión local, asume un tamaño metropolitano, por otro lado, muchos de sus impactos son a nivel local. Esta dualidad de los proyectos, nos puede dar luces respecto a cuales son las escalas y mecanismos de participación ciudadana que podrían implementarse, pues si bien, es materia pública, el trazado en su dimensión metropolitana, lo es también su impacto, en escala local. Actualmente, la implementación de autopistas, obedece a una visión instrumental de la planificación, donde “Se trata de procesos de participación conducidos ‘de arriba hacia abajo’, donde el Estado invita a los ciudadanos a sumarse a su gestión dentro de márgenes predefinidos” (Fernández, 2006). Es efectivamente, esta visión, la que nos insta a realizar una aproximación, desde el diálogo, con las comunidades afectadas actualmente por la autopista urbana, frente a las que se plantea un hipotético diseño sobre el espacio aéreo de la autopista urbana. Los resultados de esta, se indican a continuación.

### CASO DE ESTUDIO: NUDO PÉRGOLA DE LAS FLORES. MÁS ALLÁ DE LA MITIGACIÓN

Durante la investigación Grandes Artefactos Urbanos: Estudio activo del paisaje urbano y propuestas de diseño urbano en la generación de nuevas infraestructuras asociadas a la red de autopistas urbanas (Reyes, Pereda, Cortés, 2012), se tomó como caso de estudio el proyecto de una infraestructura aérea sobre la intersección entre la Autopista Américo Vespucio Sur y la Autopista Central (Santiago de Chile).

El anteproyecto realizado busca vincular los espacios segregados físicamente por las autopistas, entregando soporte a la actividad relacionada con el cementerio (floristerías, cementerio y marmolerías), además de otras propuestas programáticas hechas por el equipo investigador, y aquellas que resultaron del diálogo con representantes del sector circundante a la intervención, mediante la técnica del Focus Group.



Fig. 5. Ficha de ubicación de nudo vial y entorno. Elementos relevantes: Sector residencial segregado comuna de Cerrillos y terminal Pesquero y Cementerio Metropolitano en comuna de Lo Espejo. Fuente: Pereda, 2012.



Fig. 6. Segregación espacial a partir de la autopista. Fuente: Francisco Pereda, 2012.



Fig. 7. Esquema de elementos significativos del entorno. Fuente: Pereda, 2012.  
Fig. 8. Esquema de programas clave de la propuesta. Fuente: Pereda, 2012.



Fig. 9 - 10. Proyecto de infraestructura sobre el nudo vial. Fuente: Pereda y Mira, 2012.



Fig 11. Estructura que recibe los diversos programas propuestos y pista elevada. Fuente: Pereda, 2012.

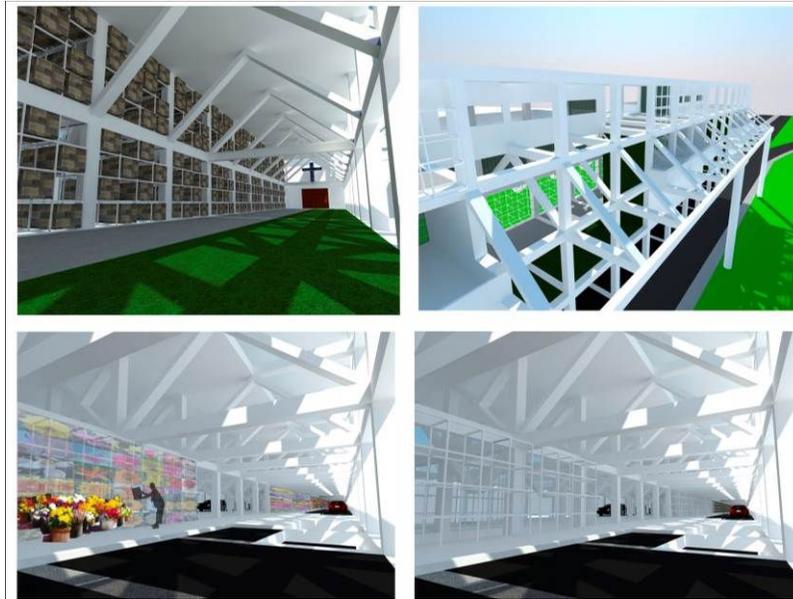


Fig 12 - 15. Espacios destinados a capilla, nichos y florerías. Espacios vacíos para recibir otros programas. Fuente: Pereda, 2012.

El proyecto presentado para este emplazamiento busca potenciar y hacer presente las actividades rituales relacionadas con los entierros y memoria de los muertos. Además se busca proporcionar usos de los cuales el barrio presenta evidentes carencias. Estos son: Pérgola de las Flores; Parque productivo especializado en especies florales; ampliación del cementerio para urnas de cenizas, cinerario y capilla; Servicios asociados al cementerio tales como oficinas, funerarias y marmolerías; Tranvía liviano aéreo que conecta los sectores con las líneas de metro; Estacionamientos. Los programas propuestos por los vecinos son: Barrio rojo como solución a la inseguridad asociada a la presencia de prostitución en el sector; Servicios bancarios, de seguro social y médicos locales; Áreas de esparcimiento.

Los programas propuestos por el equipo de investigación y por parte de los vecinos entrevistados, reconociendo los elementos y relaciones significativas del entorno, buscan generar espacios que potencien las actividades productivas y reduzcan la segregación, estableciéndose como puentes entre las áreas segregadas. La propuesta aprovecha el espacio aéreo sin uso de la autopista para generar mejoras significativas en el entorno urbano. Estas mejoras van más allá de la mitigación, cuya finalidad es la reducción de externalidades negativas, apuntando a la generación de oportunidades y disminución de la vulnerabilidad de los barrios comprometidos.

## INSTANCIAS DE PARTICIPACIÓN. DETECCIÓN DE OPORTUNIDADES

Durante la investigación Grandes Artefactos Urbanos se realizó un ejercicio de Focus Group y pre-test en base a encuestas que se distribuyeron a vecinos del entorno al proyecto señalado anteriormente. Si bien, el método de encuesta permitió la detección de carencias, preferencias, intensidades de uso y percepción de los espacios comunales, es durante el Focus Group que se conversó con integrantes de la comunidad respecto a propuestas de diseño y programas para el nudo Pégola de las Flores. A pesar de presentar ciertas definiciones formales respecto al proyecto que se mostró a los representantes de la comunidad, se buscó percibir la receptividad de esta hacia el proyecto y explorar la posibilidad de generar un diálogo desde el cual reconocer carencias y programas susceptibles a ser incorporados en la propuesta, cuyo planteamiento obedezca a necesidades detectadas por la misma comunidad. Esta experiencia se sintetizará a continuación:

En términos generales, la dinámica consistió en la presentación inicial de antecedentes, por parte de los investigadores del proyecto, acerca de diversas experiencias internacionales, relacionadas con la implementación de estrategias de conectividad urbana entre espacios poblados que fueron escindidos por la construcción de autopistas, generando importantes consecuencias negativas en la experiencia vital cotidiana de los habitantes de aquellos sectores, los que fueron superados a través de la implementación de diversas estrategias.

Junto con lo anterior, se expusieron ciertas ideas acerca de cursos de acción específicos en orden a alcanzar la superación de los efectos negativos que la construcción de las autopistas mencionadas produjo en el sector en cuestión.

Dicha exposición presentó como principales ideas la construcción de niveles espaciales en altura sobre el área de intersección Vespucio Sur-Autopista Central en el que se pudiera generar un punto de unión entre los sectores que quedaron separados producto de la construcción de las autopistas urbanas mencionadas, aprovechando el espacio aéreo de la autopista e incorporando equipamiento urbano inexistente en la zona, de modo en que se logre mejorar las condiciones de vida de los habitantes.

Un análisis del discurso de los habitantes participantes del Focus Group se puede agrupar en torno a las siguientes categorías: a.- Carencias del área urbana aledaña; b.- Organizaciones sociales locales; c.- Potenciales obstáculos a la implementación de un proyecto de diseño urbano; d.- Ideas de mejoramiento urbano de los habitantes del sector.

a.- Carencias del área urbana aledaña:

a.1.- Relacionados con la presencia de la autopista:

- Segregación por parte de la autopista, redundando en poca accesibilidad a servicios concentrados en el sector del 25 de Gran Avenida.
- Responsabilidad en el mantenimiento de pasarelas, áreas verdes e iluminación, la cual se reparte entre la municipalidad y los concesionarios de la autopista, incumpliendo ambas instituciones, el mantenimiento óptimo de esta infraestructura.
- Existencia de áreas verdes inaccesibles proporcionadas por la concesionaria de la autopista, pero que sin embargo, al ubicarse en los tréboles de la red vial, son de muy difícil acceso por parte de usuarios del entorno.

a.2.- Carencias del entorno:

- Carencia de espacios públicos para el uso de la comunidad.
- Carencia de infraestructura de carácter recreativo y deportivo. Consecuencia de esto, no hay control social de los espacios, propiciando la participación de la población en actividades delictuales.
- Iluminación y gestión de la basura asociada al Cementerio Metropolitano y Metrotren, contribuyendo a la obsolescencia de estos espacios, los que, descuidados, son percibidos con desconfianza por la comunidad.

b.- Organizaciones sociales locales:

Se detecta una escasa organización y presencia de junta de vecinos y otras organizaciones sociales, centrándose las primeras casi exclusivamente, en la entrega de regalos de navidad para niños del sector.

c.- Potenciales obstáculos a la implementación del plan de mejoramiento urbano:

Carencia de flujos de información, a través de organizaciones sociales locales. De acuerdo al ítem anterior, la falta de redes sociales, redundando en la falta de contactos y flujos de información.

d.- Ideas de mejoramiento urbano de los habitantes del sector:

Aprovechamiento del espacio proyectado por el equipo de investigación para la ubicación de parques y espacios recreativos.

Habilitación de huertos familiares.

Canchas e infraestructura deportiva.

Sistemas de reciclaje de basura e incentivos asociados a este.

Recuperación de los espacios obsoletos.

Miradores.

Algunas conclusiones del equipo de investigación apuntan a que la generación de espacios y el potencial de cobijar nuevos espacios de interacción social entre personas que quedaron separadas por las autopistas facilitarían, al mismo tiempo, el enriquecimiento del tejido social que, a decir de los vecinos, se encontraría debilitado.

Una segunda conclusión respecto a la experiencia es la necesidad de detectar potenciales líderes comunitarios, a la vez que reforzar las aparentemente debilitadas redes sociales para la inclusión activa de la comunidad en el proyecto, con lo que se lograría el sentido de pertenencia necesario que redunde en su compromiso para con la mantención y uso efectivo de los espacios habilitados, posibilitando una suerte de re significación espacial por parte de la comunidad.

## CONCLUSIONES

Frente a la experiencia de autopistas urbanas en Chile, existe un magro panorama respecto a la implementación de programas anexos, los que, por lo general, solo se remiten a obras de mitigación, áreas verdes, y a veces, canchas deportivas, radicándose como práctica inscrita en el concepto de Responsabilidad Social Empresarial. Esta visión resta posibilidades de construir o proyectar programas novedosos en el espacio de la autopista, desde los cuales contribuir al desarrollo de oportunidades para las comunidades locales. Sin embargo, se vislumbra como posibilidad, que la participación activa de la población, en las propuestas programáticas y a la vez, con soluciones arquitectónicas cuyo componente estético posee mayor grado de logro, contribuyen a una mejor percepción hacia la obra de infraestructura. Se avanza en la construcción de espacios socialmente apropiados e identitarios con valores positivos.

El pre - test y focus group realizado a una muestra de población próxima al nudo Pégola de las Flores (Comuna de Lo Espejo) demuestra un cambio en la valoración a este tipo de obras, la cual considera propuestas novedosas y atractivas, consultando programas propuestos por la población y demandas que estos tienen para sus entornos (y que pueden ser implementados a través del proyecto GAU).

Si bien, el caso arrojó un conjunto de demandas específicas para este sector, como es infraestructura pública, mejora de la aislación y fragmentación urbana, calidad ambiental y seguridad, entre otras, también arrojó propuestas no contempladas como huertos urbanos, miradores, propuestas que se hagan cargo de la problemática de la percepción de seguridad, además de valorar las ideas de florerías para el cementerio.

Bajo este aspecto, se considera que un nivel base de participación ciudadana, frente a proyectos cuyas características locales y metropolitanas sean similares a las presentadas en el artículo, es el que corresponde al de "Asociación" (de acuerdo a Arnstein), tendiendo hacia el "Empoderamiento" o a la "Participación Activa" en términos de la OECD. Esta perspectiva permite considerar que los proyectos de infraestructura vial deben pasar desde el estatus de la Mitigación, al de la Creación de Oportunidades. Sin embargo, en muchos casos, la construcción de capital social, el fortalecimiento de redes y de interlocutores válidos por parte de la comunidad, requiere estrategias de "Desarrollo de Capital Social".

Los resultados recabados en la investigación demandan estudiar en profundidad las formas de participación ciudadana en las distintas etapas de diseño e implementación de las autopistas urbanas, siendo consideradas un espacio ventajoso para mejorar la relación ciudadanía - autopista, y cambiar la percepción que se tiene de estas, en forma positiva.

## BIBLIOGRAFÍA

ALENDIA, STÉPHANIE (2003). **Evaluación de la participación ciudadana en las experiencias de desarrollo integral del Programa Ciudadanía y Gestión Local.** Serie Seminarios y Conferencias. CEPAL.

ARNSTEIN, SHERRY (1969) **A ladder of citizen participation.** AIP Journal, 216-224.

FERNÁNDEZ, IGNACIA (2006). **Participación ciudadana en el nivel local: Desafíos para la construcción de una ciudadanía activa.** En Foco. Expansiva.

GRAMBERGER, MARC (2001). **Citizens as Partners. OECD Handbook on information, consultation and public participation in policy-making.** OECD, Governance.

MUJICA, PEDRO (s/f). **La participación ciudadana en relación con la gestión pública. Corporación Participa.** Disponible en: [http://www.bcn.cl/carpeta\\_temas/temas\\_portada.2005-10-25.4785762907/folder.2005-10-25.3074147462/23%20pedro%20mujica%20exp%20documento%20p%20ciudadana.pdf](http://www.bcn.cl/carpeta_temas/temas_portada.2005-10-25.4785762907/folder.2005-10-25.3074147462/23%20pedro%20mujica%20exp%20documento%20p%20ciudadana.pdf)

PEREDA, CORTÉS (2011). **Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: Imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial.** Revista Diseño Urbano & Paisaje, Volumen VIII, N°21, Abril 2011.

VARGAS, MARCO (2010) **Niveles de participación ciudadana en las políticas públicas: Una propuesta para el estudio de mecanismos institucionales de participación.** Revista Académica de Investigación TLATEMOANI n°2, Junio 2010.