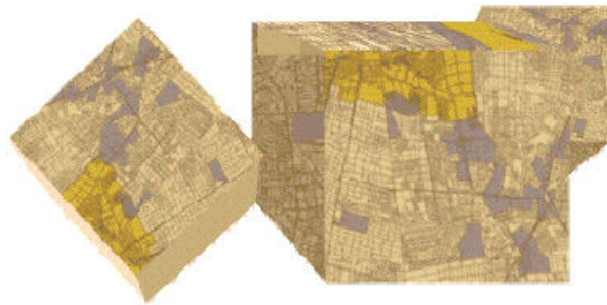


UNIVERSIDAD CENTRAL

FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE

CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



DU&P

DISEÑO URBANO Y PAISAJE

Vladimir Pereda Feliú

¿Ensanches, soterramientos o calles elevadas?

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen X N°26

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Noviembre 2013

¿Ensanches, soterramientos o calles elevadas? VLADIMIR PEREDA FELIÚ

RESUMEN

Frente los problemas de congestión urbana vehicular, la ingeniería vial utiliza soluciones habituales tales como ensanches de calles y soterramientos, las que en muchas oportunidades acarrear consecuencias socio-patrimoniales y económicas negativas a los lugares en que se efectúan.

Desde una visión de la arquitectura entendida como constructora del patrimonio poético, cultural y ambiental del entorno urbano que interviene, propongo solucionar los atochamientos señalados mediante la construcción de vías elevadas de diseños innovativos concebidos para respetar y poner en valor el patrimonio de los lugares que atraviesan y aportar servicios y calidad paisajística a dicho medio.

Este trabajo incluye ejemplos de casos que ilustran la posible aplicación de esta idea en tres comunas de Santiago.

Palabras claves: Congestión vehicular; ensanches de calles, soterramientos de vías, calles elevadas, patrimonio arquitectónico y cultural medio ambiental.

ABSTRACT

In order to solve traffic congestion problems, road engineering disciplines normally use solutions such as street widenings or road burials, measures that in many occasions lead to negative consequences upon social, heritage and economical values of the places involved.

From the point of view of architecture, understood as the building of a poetic and cultural heritage environment, I propose the construction of innovative designed raised streets to solve traffic congestion problems, in conjunction with respecting and emphasising common heritage and contributing with community facilities and landscape quality.

Key Words: urban design, education, architecture, participation.

"We want our children to grow up in a country that lives up to its legacy as the global leader in technology and discovery and innovation, with all the good jobs and new businesses that follow"

Barack Obama, en su discurso de la Victoria del 17 de noviembre del 2012 en Chicago.

Aprovecho esta oportunidad para compartir algunas reflexiones derivadas de investigaciones y publicaciones anteriores mías que contienen propuestas dirigidas a la integración de las autopistas urbanas existentes con los lugares que éstas atraviesan.¹

El origen de dichos trabajos nace de la pregunta sobre si es posible la integración armónica entre las infraestructuras destinadas a la movilidad y la trama urbana y territorial, cuestión derivada de las fuertes discusiones entre los defensores de dichas infraestructuras que sostienen que éstas son indispensable para solucionar los crecientes problemas de congestión y por otro lado sus opositores, que argumentan que las autopistas estimulan el uso del automóvil, crean segregación social y producen contaminación visual, acústica y ambiental.

Junto con la construcción de autopistas, las respuestas actuales utilizadas para enfrentar dichos problemas de congestión vehicular apuntan a soluciones tales como el ensanche de calles para aumentar su capacidad, semaforización, cambios horarios en la dirección del tránsito, propuestas de tarificación y segregación vial con el objeto de estimular el uso de la locomoción colectiva, expropiaciones o hundimientos dirigidas a conseguir continuidad de calles y avenidas, apertura y construcción de vías para bicicletas, macro políticas dirigidas a la

¹ Pereda Feliú, Vladimir E., *"Tramando Nuevas Urdiembres: Estudio activo del paisaje urbano y propuesta de acciones en la generación de nuevas infraestructuras"*, Tesis de Doctorado, Universidad de Sevilla, 2012.

Pereda Feliú, Vladimir E., Reyes Busch Marcelo C. y Cortés Estay, Leonardo A., *"Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿una estrategia posible?"*, Investigación Universidad Central de Chile, 2009

Reyes Busch Marcelo C., Pereda Feliú, Vladimir E. y Cortés Estay, Leonardo A., *"Grandes Artefactos Urbanos (GAU): estudio activo del paisaje urbano y propuestas de diseño urbano en la generación de nuevas infraestructuras"*, Investigación Universidad Central de Chile, 2012

Pereda Feliú, Vladimir E. y Cortés Estay, Leonardo A., *"Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial"*, Revista electrónica DU&P VOL. III N° 21, CEAUP, FAUP, Universidad Central de Chile 2011

"Cinco miradas, a propósito de soluciones a problemas de infraestructura vial en la ciudad contemporánea", Revista electrónica DU&P VOL. III N° 22, CEAUP, FAUP, Universidad Central de Chile 2011

Pereda Feliú, Vladimir E., Reyes Busch Marcelo C. y Cortés Estay, Leonardo A., *"La Autopista como Espacio Arquitectónico: oportunidad para integrar las infraestructuras de la movilidad con el tejido urbano"* Ediciones Universidad Central de Chile, CEAUP, FAUP, Gráfica Prisma, Santiago, 2012.

limitación del crecimiento urbano y a solucionar los problemas de segregación social y de falta de actividades productivas y servicios para evitar traslados innecesarios, etc.

Sin negar la validez ni la necesidad de implementar las soluciones antedichas, mis trabajos anteriores se enfocaron en buscar soluciones a los brutales cortes, segregación y contaminación que ocasionan las autopistas a los medios urbanos que atraviesan, a partir de la aceptación de que las autopistas son parte de las soluciones de los problemas de vialidad, como asimismo reconociendo el valor que tienen para el hombre la velocidad y libertad que entrega el automóvil y también comprendiendo que el peatón y el automovilista son la misma persona sólo que en circunstancias y roles distintos.

En dicho marco, los estudios se centraron en abordar los problemas creados por las autopistas urbanas a través de la definición de estrategias de diseño y gestión que posibilitaran la integración espacial de situaciones de tránsito veloz con las de paso lento y situaciones de estadía ocasional con las de permanencia, permitiendo así transferencias mutuas de valores de una y otra realidad, hoy representativas de dos formas de vida en conflicto. Fue así como surgió la hipótesis cuya formulación señala que “los espacios aéreos, residuales y soterrados de las autopistas urbanas tienen el potencial para entregar conectividad, servicios metropolitanos e identidad a los lugares que atraviesan”², supuesto que mostró ser factible de poder ser llevado a cabo tras sortear con éxito los correspondientes procesos de refutación crítica o falsabilidad a que fue sometido.³

A diferencia del enfoque de los trabajos anteriores, las reflexiones que aquí se vuelcan no se refieren a intervenciones sobre autopistas urbanas existentes, sino a la posibilidad de utilizar los espacios aéreos de algunas calles y avenidas para solucionar ciertos problemas de tránsito vehicular con un menor costo financiero comparado con el de otras soluciones habituales, sin afectar sus posibles valores patrimoniales y eventualmente aportando identidad y servicios a los lugares que atraviesan.

El apoyo teórico de este escrito sobre el uso de los espacios aéreos para solucionar problemas que no se pueden resolver a nivel de suelo se apoya en la Teoría de los Umbrales de Boleslaw Malelisz, quien observó que “*el crecimiento espacial de los pueblos tropieza con limitaciones físicas de carácter topográfico o debidas a las características tecnológicas de los diversos servicios de utilidad pública*”. Estos límites físicos, que denominó Umbrales, no tienen por qué aparecer restringidos sólo a la existencia de límites exteriores de la ciudad, sino que puede ser extendida a otros factores que, de un modo u otro, se convierten en limitaciones al cambio de funciones o intensidad de uso en el interior de las ciudades. En dicho contexto, si consideramos a los espacios aéreos de las calles y avenidas como un “umbral” que puede ser traspasado “hacia arriba”, la Teoría de los Umbrales de Malelisz nos entrega las herramientas de análisis económico necesarios para estudiar la factibilidad de superar las limitaciones infraestructurales que impiden el crecimiento hacia estos espacios aéreos.

² Doctor Arquitecto Pereda Feliú, Vladimir E., “0.03 Resumen del Prefacio de la Tesis *Tramando Nuevas Urdiembras*”, Tesis de Doctorado, Universidad de Sevilla, 2012, p.13

³ MALISZ Boleslaw, “*La formation des systèmes d’habitat; esquisse de la théorie de Sueils*”, Traduit par Jerzy Wolf, Dunod, Paris, 1972

Martínez Lemoine René, “*Los Umbrales de Desarrollo de Santiago 1541-1941, Aplicación de la Teoría de los Umbrales al caso de Santiago*”, en Volumen 1 de “*Santiago: Historia, Arquitectura y Urbanismo en la ciudad*”, comité Editorial FAUP, Universidad Central de Chile, Santiago, 2011

En dicho escenario sería factible su realización si los beneficios asociados de las vías aéreas superan los de las soluciones habituales y sus costos son menores o iguales a los involucrados en efectuar ensanches o construir vías subterráneas.⁴

En ese marco, esta propuesta se limita por ahora a ilustrar ciertas ideas de posibles soluciones para tres casos específicos, sin abordar los problemas propios de la ingeniería vial tales como la velocidad, flujo y densidad vehicular, ni los pertenecientes a la planificación territorial y urbana referidos a la congestión vehicular debido a que el volumen de tráfico y la distribución del transporte superan el espacio disponible en las calles puesto que su trazado es inadecuado e insuficiente y a que la segregación de actividades en la ciudad obliga a sus habitantes a realizar largos recorridos diarios; y finalmente tampoco los temas asociados a las disciplinas ambientales tales como la contaminación acústica y atmosférica que produce daños directos a la salud de las personas atrapadas en los embotellamientos y de sus vecinos adyacentes y que a la vez perjudican la vegetación y ecosistemas. Y no se trata que no considere esencial el estudio de estos aspectos y muchos otros de carácter social, antropológico, económico, de gestión y cultural, sino de que aquí simplemente expongo de modo no científico ni técnico unas primeras ideas de diseño vial arquitectónico urbano con el objeto de abrir una conversación sobre ellas.

Por ello, debo dejar previamente en claro que de aceptarse como plausible las propuestas aquí señaladas, la tarea de desarrollo siguiente debería necesariamente ser abordada por un equipo multidisciplinar que incluya los puntos de vista del Urbanismo, la Ecología, la Sociología urbana y ambiental, la Antropología, la Geografía, la Economía, la Ingeniería estructural y del tránsito, etc., y por cierto contar con la participación activa de los vecinos afectados. En consecuencia, la propuesta expuesta en este texto es sólo un punto de vista parcial visto sólo desde una perspectiva de un arquitecto. Dicho de modo coloquial, se trata de unos “monos” u “ocurrencias” dirigidas a incentivar la imaginación que no buscan la salvación a través de la negación crítica ni en el rescate unilateral de los valores de la ingeniería vial o de la trama urbana, sino en una propuesta creativa que potencie lo que hay de nuevo, inesperado y genial en las calles elevadas desde sus márgenes de posibilidad. Y no es que el enfoque urbanístico no se considere importante (podría incursionar como urbanistas amateur en estos problemas), si no que el asunto de esta publicación y lo que nos interesa, es el destino actual que las formas urbanas pueden desempeñar en estas zonas de conflicto, y explorar las posibilidades factibles de respuestas técnicas capaces de incluir las dimensiones emotivas y evocativas.

Para comenzar señalaremos que las soluciones directas más recurrentes para solucionar problemas de congestión vehicular y con mayor apoyo ciudadano, apuntan a hundir bajo tierra vías urbanas alternativas, remedio de muy alto costo económico que si bien resuelve los impactos negativos de la intromisión de dichas estructuras a nivel de suelo, no solucionan los aspectos de segregación al separar las calles de su entorno ni dan cuenta en la ciudad del valor de la cultura de la velocidad del hombre del siglo XXI. Es por ello que esta reflexión se pregunta si sería posible, en ciertos casos puntuales y basados en las investigaciones antes citadas, solucionar dicho problema mediante la construcción de calles elevadas que permitiesen absorber en parte la falta de capacidad existente de algunas vías estructurantes y a la vez agregar otros valores a los lugares que atravesasen. Soy consciente de las dificultades que conllevaría implementar una propuesta de este tipo, no tanto de orden técnico sino debido a la alta probabilidad que tiene de generar fuertes objeciones de carácter cultural por parte de grupos de resistencia ciudadana altamente organizados y fuerte poder político⁵. Debo dejar en claro que encuentro totalmente comprensible el rechazo de dichos vecinos a este tipo de obras debido a que la experiencia les señala que las soluciones en altura que el MOP eventualmente

⁴ Vladimir Pereda Feliú y Leonardo Cortés Estay “Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial”, Revista electrónica DU&P VOL. III N° 21, CEAUP, FAUP, Universidad Central de Chile 2011

⁵ Vladimir Pereda Feliú y Leonardo Cortés Estay “Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial”, Revista electrónica DU&P VOL. III N° 21, CEAUP, FAUP, Universidad Central de Chile 2011

construyese tendría con muy alta probabilidad las mismas características a aquellas que se muestran en las gigantografías de rechazo colocadas en Vespucio Oriente, (Figuras 1 y 2) y peor aún el temor ante el evidente desastre que se avecina a los propietarios objeto de expropiación cuando sean lanzados impotentes al mercado inmobiliario, sin ayuda ni compensación alguna por los valores emotivos que no tienen precio asociados a sus propiedades. (Figura 3) Mi diferencia con ellos radica en que, al arremeter contra las autopistas elevadas, yerran de adversario y optan por soluciones inadecuadas, al no comprender que el enemigo no es la vía elevada, sino que su diseño inapropiado debido a que sólo se aborda desde la perspectiva de la ingeniería vial y económica, sin considerar el impacto en la calidad de vida del medio que atraviesan. Por ello, corro gustoso el riesgo de proponer estas ideas distintas, puesto que en vez de afirmar que las soluciones viales en altura son contaminantes y destructoras de la vida y del medio urbano, declaro que si se lleva la vialidad a su lógica extrema, el resultado puede ser plausible como modo de vida integrado. En consecuencia, postulo ir hasta el límite privilegiando sin reserva la integración, la circulación y la velocidad sobre todas las cosas. Es una apuesta en la que busco traspasar la frontera de lo políticamente correcto para internarme en un mundo de horizontes brumosos que en paralelo compone la vida contemporánea.



Figura 1 y 2. Gigantografías de rechazo colocadas en Vespucio Oriente.
Fig. 1: Fotografías del autor, Fig. 2: Coordinadora la reina blogspot.com

EXPROPIACIONES
de **NUESTROS HOGARES**
NO
AUTOPISTA VESPUCIO ORIENTE
destruyendo nuestra comuna

Figura 3. Coordinadora la reina blogspot.com, diciembre 2012

Por curiosidad busco pasar a ese más allá y descubrir lo que sucede y en el que tal vez, el diseño urbano adquiera un carácter extraño, de superposición de situaciones imprevistas, de

sorpresas inquietantes, de liquidez y de circulación similares a esa especie de valor instantáneo y fugaz de la mercancía.

En consecuencia, el problema planteado en este escrito no apunta a estudiar estrategias alternativas de planificación y de transporte urbano, sino a explorar imaginaria y creativamente nuevas formas de diseño urbano frente a los problemas y desajustes causados por la irrupción masiva y creciente de los vehículos motorizados en la ciudad.

En mi condición de arquitecto, mi acercamiento al asunto no se funda a partir de estudios ni supuestos técnicos, lo que no significa que los ignore, sino en las vivencias experimentadas en los lugares en que se producen dichos conflictos y con el afán por preservar ciertos valores identitarios y de belleza paisajística que considero fundamentales como soporte de nuestra memoria colectiva y calidad de vida. Así, a partir del desarrollo inicial de imágenes arquitectónicas intuitivas que nacen de croquis y esquemas surgidos de observaciones e interpretaciones de estos lugares en conflicto, surgen formas arquitectónicas que generan hipótesis, las que quedarían provisoriamente confirmadas si es que no prosperan los intentos de refutarla por medio de objeciones rigurosas.

Por otro lado declaro que mi propuesta no es completamente original y que además podría colindar con lo obvio y tal vez con lo trivial,⁶ porque autopistas elevadas y bellas existen por muchos lados, (Figura 4) como así también servicios instalados bajo ellas (Figura 5) y algunas con soluciones ajardinadas. (Figura 6) Tal vez lo novedoso de la propuesta adjunta radica en acometerlo desde su origen como un proyecto arquitectura patrimonial desde una perspectiva poética, que busca dar cuenta de la velocidad vehicular con énfasis en su integración amable con el entorno que atraviesa, no sólo resolviendo sus efectos negativos con meras soluciones de amortiguación, sino abordando su diseño desde su inicio con formas dirigidas a aportarles valor e identidad.



Figura 4. Las autopistas pueden ser bellas. Llegada al terminal N° 8 del aeropuerto Kennedy en N.Y.

Figura 5. Food Emporium bajo el puente de Queensboro en NY.

Fig. 4: Fotografía cortesía de mi hijo Rodrigo José Pereda Beuchat. Fig. 5: [www.flickr, 2730241799_f5c1ab3b91_o,](http://www.flickr.com/photos/2730241799_f5c1ab3b91_o/)

⁶ Barthes Roland, "Lo obvio y lo obtuso. Imágenes, gestos, voces", Editorial Paidós Ibérica SA, Barcelona, 1986

"Do you have a new invention idea?", [Http://www.ipwatchdog.com/ 2012/06/09/ patentability-overview-obviousness-and-adequate-description/id=25191/](http://www.ipwatchdog.com/2012/06/09/patentability-overview-obviousness-and-adequate-description/id=25191/)



Figura 6. Jardín colgante sobre una autopista. Fuente: www.mediambiente.org, Octubre 2013

LA PROPUESTA

La solución general que se ejemplifica en los tres casos ilustrados más abajo propone la construcción de una vía elevada de tránsito de mediana velocidad a nueve metros de altura por sobre de algunas calles o avenidas, cuando sus costos y externalidades negativas sean menores y a la vez más oportunas y viables que otras soluciones alternativas.

El construirla a nueve metros de altura permite que las salidas e ingresos se produzcan desplazándose hacia un costado y luego por debajo de las pistas, evitándose así la construcción de extensos tréboles y al mismo tiempo permitiendo la existencia de parques arbolados bajo ellas, una mayor continuidad paisajística y una no segregación física a nivel peatonal. (Figuras 7 y 8)



Figura 7. Columnas-y-esqueleto-viaducto-izbor-en-a44_119133. Figura 8. Collonade Singletrack Seattle, cranked mag word press.com, 441039167_4de842fa84_o

Estas vías no serán para un tránsito vehicular rápido, sino mediano, evitando así la excesiva intrusión de rampas excesivamente largas de ingreso y salida.

Dichas pistas elevadas irían provistas de escudos para evitar la contaminación acústica del vecindario que atraviesan, en los cuales se plantarían jardines colgantes para así configurar avenidas y calles parque. Estos escudos también podrían ser traslúcidos en los lugares donde se desee hacer presente las vistas del gigantesco trasfondo cordillerano que constituye el símbolo identitario de Santiago.(Figura 9) Cuando fuesen opacos y sin jardineras, podrían convertirse en un espectáculo de luz con gigantescas pantallas digitales que transmitiesen información o propaganda. Asimismo, cuando la situación lo ameritase, bajo ellas podrían colgar tranvías eléctricos y pistas para ciclistas o de paseo y trote para peatones. Para evitar estaciones elevadas para el tranvía elevado con sus correspondientes escaleras y ascensores o intrusivas rampas, he imaginado que éste podría contar con un sistema mecánico que le permitiese subir y bajar en las estaciones, ocupando sólo en dicho sito el mismo lugar que ocupa un bus de superficie. Esto debiese ir complementado con semáforos que avisasen su bajada y de barreras que oportunamente impidiesen el paso de otros vehículos para evitar accidentes. Además, los costados de dichos tranvías podrían desplazarse completamente hacia arriba para permitir la salida y entrada simultánea de los pasajeros en toda su extensión, disminuyendo así los tiempos de parada.



Figura 9. Vista de la cordillera desde el tren a La Florida de la Línea 5 del Metro.
Fotografía cortesía de mi hijo Francisco Javier Pereda Beuchat.

También, bajo las subidas y bajadas, podrían instalarse servicios urbanos tales como mini mercados, farmacias, estaciones de policía, estacionamientos de bicicletas, centros de reciclaje y tratamiento de basuras y bajadas a estacionamientos subterráneos, cuyos pagos por el uso concesionado de dichos espacios públicos podrían generar ingresos para contribuir con el financiamiento y conservación de dichas infraestructuras.

Como la resistencia ciudadana a estas infraestructuras radica fundamentalmente en su supuesta y posibles externalidades negativas, estos proyectos debiesen ser llamados a concurso de ingeniería y arquitectura, constituyendo su valor estético un aspecto fundamental para su elección. También, al igual que cualquier otro emprendimiento inmobiliario o de infraestructura, su aprobación final tendría que ser previamente sometida a una evaluación vecinal con el objeto de introducirles modificaciones o de tener que realizar compensaciones para mitigar posibles daños medio ambientales, paisajísticos o patrimoniales.

CASO 1. CALLE COPIAPÓ

La propuesta imaginaria para el primer caso que ilustraré se refiere a la calle Copiapó, tema que apareció a raíz de estudios que estábamos realizando en torno a la Avenida Bulnes y el Parque Santa Isabel en el Taller de Urbanismo del Profesor Patricio Hermosilla Gallardo, quien en su condición de urbanista propuso extender los límites del estudio hasta dicha calle por constituir una vía oriente poniente que, con muy pocas expropiaciones podría conectarse con Irrazaval, Larraín y la Cordillera y por el otro lado, cruzando la Norte Sur empalmar con La

Avenida Manuel Blanco Encalada, enlazándose así con 5 de abril y así extendiéndose hasta llegar a la Mar Océano. (Figura 10)

Cómo el problema más serio que enfrenta dicha calle para convertirse en una alternativa viable para la Alameda lo constituye su estrechez, para que fuese plausible sería necesario efectuarle un importante ensanche con el objeto de ampliar su capacidad vehicular. Pero dicho procedimiento se enfrentaría con fuertes dificultades económicas y de resistencia ciudadana para ser llevada a cabo, de donde surgió la idea de resolver dicho problema ampliando la calle hacia arriba, evitando así los costos políticos y económicos de las expropiaciones como asimismo los mayores valores involucrados en una construcción bajo tierra. Claro está que de todos modos habría que hacer algunas expropiaciones puntuales para resolver las bajadas y subidas en ciertos cruces importantes. (Figura 11)



Figura 10. Trazado del autor para calle Copiapó sobre plano de Google Maps.



Figura 11. Propuesta para calle Copiapó. 3D dibujado por el licenciado UCEN Felipe Ignacio Flores Munizaga.

CASO 2. AVENIDA VESPUCIO ORIENTE

El proyecto de completar el anillo Vespucio en el sector que atraviesa por la Comuna La Reina, se ha visto detenido debido a la fortísima oposición de sus vecinos de altos ingresos apoyados en su muy fuerte poder organizativo, político, económico y social, contrastando así con el pobrísimo poder de defensa de los habitantes de las demás comunas por donde cruza esta importante circunvalación urbana produciendo violentos cortes y segregaciones sin aportar ningún beneficio a los lugares que atraviesa. (Figura 12)

Frente a la propuesta de hacer dicha autopista elevada para eludir hacerla en superficie o en trinchera evitando así los cortes que acarrearía a la trama urbana, los vecinos han exigido que ésta se construya en túnel minero, ignorando que sus altos costos que implica dicha solución, utilizando como argumento fundamental a su rechazo a factores estrictamente estéticos. A falta de referentes, por su desconocimiento, o por el permanente encuentro con las infraestructuras que la ciudad presenta en su acontecer cotidiano, las *"imágenes de la resistencia"* parecieran querer evocar sólo una visión colmada de factores negativos, como la desigualdad social, ineficacia del sistema vial y contaminación, donde la ciudad pertenece a los vehículos y a las industrias, dejando al hombre un papel residual.



Figura 12. Trazado del autor para Américo Vespucio Oriente sobre plano de Google Maps.

En el caso de la Comuna de la Reina es interesante constatar cómo las acciones de resistencia llevadas a cabo por los vecinos exigiendo la construcción en túnel minero de la autopista, su oposición sólo se sustenta en fotografías que muestran una poco estética solución en altura con títulos tales como *"no + moles de cemento"*. En esta postura se hace evidente un fuerte prejuicio cultural, en este caso, respaldado por desagradables imágenes de malas soluciones de autopistas, estigmatizando la solución de las estructuras aéreas e ignorando de forma tal vez no consciente la posibilidad de que se pueda generar arquitectura de calidad para este tipo de obras y que necesariamente no acarrearán una baja en la calidad de vida a sus usuarios y al entorno donde se emplazan.

En dicho hostil escenario, fui a recorrer el sector involucrado, donde pude constatar con sorpresa que el tramo que va desde el término sur de la actual vía elevada hasta Bilbao, no presentaba en su bandejón central ningún obstáculo ni especie arbórea importante que permitiese construir a nueve metros sobre nivel de suelo una infraestructura como la señalada

en mi propuesta. Por el contrario, el ancho de su vía, la falta de áreas verdes centrales, de vías para ciclistas o pistas para trote, de estacionamientos subterráneos frente al Cine Hoyts y de un tranvía elevado, entregaban una tremenda oportunidad para levantar allí una autopista elevada de hermoso diseño que constituyese un muy valioso aporte que además entregase los servicios faltantes a este sector de la ciudad. (Figuras 13 y 14)



Figura 13. Propuesta para Américo Vespucio Oriente.
3D dibujado por los arquitectos UCEN Gabriel A. Henríquez R. y David Herrera S.



Figura 14. Propuesta para Américo Vespucio Oriente.
3D dibujado por los arquitectos UCEN Gabriel A. Henríquez R. y David Herrera S.

CASO 3. AVENIDA LOS LEONES

El ensanche de la calle Holanda llevado a cabo por el MOP conlleva el peligro de dañar los antiguos plátanos orientales que la bordean, cómo asimismo la reducción de su platabanda implica poner en riesgo el valor paisajístico de esta Calle Parque de Providencia. Esta situación, que fue discutida por los vecinos del sector, me hizo reflexionar sobre otras posibles soluciones que pudiesen conciliar los problemas del tránsito vehicular con los del patrimonio físico, cultural y medioambiental de este barrio.

Los motivos aducidos para la ejecución de este ensanche fueron que la instalación de la Universidad San Sebastián en los edificios del Santiago College producirían atascos mayores en las horas pico que los ya muy grandes creados por el colegio, argumento equivocado puesto que las entradas y salidas de estudiantes y profesores en las universidades son diferidos, a diferencia de la de los colegios que son simultáneos. No obstante lo anterior, lo que no se señaló fue los atascos de la calle Holanda desde las cinco de la tarde en adelante se deben a que esta calle es el uno de los corredores intercomunales principales de desagüe desde Costanera hacia el sur, con numerosos e importantes cruces de largas detenciones con semáforos. (Figura 15)



Figura 15. Trazado del autor para Avenida Los Leones sobre plano de Google Maps.

En dicho escenario, pude observar que la Avenida Lyon podría constituir una alternativa vial que con algunas desviaciones y expropiaciones menores empalmar con Macul para seguir por La Florida hasta llegar a Pirque. Esta Avenida, al igual que Vespucio Oriente, tiene un ancho importante y no cuenta con arborización en su platabanda central, lo que tal vez permitiría levantar sobre ésta una pista elevada de características similares a las descritas en el caso anterior. (Figuras 16 y 17)

Doy con esto finalizada la presentación de estas ideas sobre propuestas que, sin descartar la implementación de otras habituales, pudiesen contribuir desde una perspectiva distinta a solucionar en parte los problemas de congestión vehicular y a la vez constituir un aporte a la calidad paisajística y patrimonial de la ciudad. Su texto no busca ser polémico ni pretende utilizar argumentos para convencer a otros que tapan sus oídos porque no están dispuestos a escuchar, sino que procura exponer una solución desde un punto de vista diferente y por ello publicada con la ilusión de que pueda ser objeto de conversaciones y críticas constructivas, ojalá alejadas de posturas ideológicas intransigentes que imponen *rutinas antagónicas con toda gestión creadora, lo que finalmente lleva a la inacción que sólo termine finalmente*

Artículo_ ¿Ensanches, soterramientos o calles elevadas?
Vladimir Pereda Feliú

golpeándonos con una continua, tenaz, mediocre e improvisada manera de asumir la acción pública. Lo importante es estar siempre alertas, con ideas bien recortadas y precisas de una arquitectura centrada en las dimensión poético patrimonial de la arquitectura, procurando salvarnos de esa manera de ver lo urbano para la cual toda ambición, por modesta que sea, constituye un despropósito si no se da en el marco de lo que siempre se está acostumbrado a hacer. En consecuencia, cuidémonos de la desmoralización que siempre nos acecha y no sucumbamos a la tendencia a no seguir luchando, ya que la tristeza podría ganarnos la partida.

Este diálogo puede ser difícil, con separaciones y encuentros; pero debemos mantenerlo si muy convencidos intentamos seguir juntos en la tarea de abrirle paso a la construcción de una ciudad con mejor calidad de vida, aportando para ello nuestra creatividad personal y riguroso conocimiento disciplinario.



Figura 16. Propuesta para Avenida Los Leones. 3D dibujado por los arquitectos UCEN Gabriel A. Henríquez R. y David Herrera S.



Figura 17. Propuesta para Avenida Los Leones. 3D dibujado por los arquitectos UCEN Gabriel A. Henríquez R. y David Herrera S.

BIBLIOGRAFÍA

Barthes Roland, ***“Lo obvio y lo obtuso. Imágenes, gestos, voces”***, Editorial Paidós Ibérica SA, Barcelona, 1986

MALISZ Boleslaw, ***“La formation des systèmes d’ habitat; esquisse de la théorie de Sueils”***, Traduit par Jerzy Wolf, Dunod, Paris, 1972

Martínez Lemoine René, ***“Los Umbrales de Desarrollo de Santiago 1541-1941, Aplicación de la Teoría de los Umbrales al caso de Santiago”***, en Volumen 1 de ***“Santiago: Historia, Arquitectura y Urbanismo en la ciudad”***, comité Editorial FAUP, Universidad Central de Chile, Santiago, 2011

Pereda Feliú, Vladimir, ***“Tramando Nuevas Urdiembres: Estudio activo del paisaje urbano y propuesta de acciones en la generación de nuevas infraestructuras”***, Tesis de Doctorado, Universidad de Sevilla, 2012.

Pereda Feliú, Vladimir E., Reyes Busch Marcelo C. y Cortés Estay, Leonardo A., ***“Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿una estrategia posible?”***, Investigación Universidad Central de Chile, 2009

Pereda Feliú, Vladimir E. y Cortés Estay, Leonardo A., ***“Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial”***, Revista electrónica DU&P VOL. III N° 21, CEAUP, FAUP, Universidad Central de Chile 2011

“Cinco miradas, a propósito de soluciones a problemas de infraestructura vial en la ciudad contemporánea”, Revista electrónica DU&P VOL. III N° 22, CEAUP, FAUP, Universidad Central de Chile 2011

Pereda Feliú, Vladimir E., Reyes Busch Marcelo C. y Cortés Estay, Leonardo A., ***“La Autopista como Espacio Arquitectónico: oportunidad para integrar las infraestructuras de la movilidad con el tejido urbano”*** Ediciones Universidad Central de Chile, CEAUP, FAUP, Gráfica Prisma, Santiago, 2012.

Reyes Busch Marcelo C., Pereda Feliú, Vladimir E. y Cortés Estay, Leonardo A., ***“Grandes Artefactos Urbanos (GAU): estudio activo del paisaje urbano y propuestas de diseño urbano en la generación de nuevas infraestructuras”***, Investigación Universidad Central de Chile, 2012

Pereda Feliú, Vladimir E., ***“0.03 Resumen del Prefacio de la Tesis Tramando Nuevas Urdiembres”***, Tesis de Doctorado, Universidad de Sevilla, 2012, p.13

CRÉDITO DE LAS IMÁGENES

Figura 1. Fotografía del autor.

Figura 2. Coordinadora la reina blogspot.com, diciembre 2012

Figura 3. Coordinadora la reina blogspot.com, diciembre 2012

Figura 4. Las autopistas pueden ser bellas. Llegada al terminal N° 8 del aeropuerto Kennedy en N.Y. Fotografía cortesía de mi hijo Rodrigo José Pereda Beuchat.

Figura 5. Food Emporium bajo el puente de Queensboro en NY. [www.flickr, 2730241799_f5c1ab3b91_o](http://www.flickr.com/photos/2730241799_f5c1ab3b91_o/), octubre 2013

Figura 6. Jardín colgante sobre una autopista. www.mediambiente.org, Octubre 2013

Figura 7. Columnas-y-esqueleto-viaducto-izbor-en-a44_119133

Figura 8. Collonade Singletrack Seattle, cranked mag word press.com, 441039167_4de842fa84_o

Figura 9. Vista de la cordillera desde el tren a La Florida de la Línea 5 del Metro. Fotografía cortesía de mi hijo Francisco Javier Pereda Beuchat.

Figura 10. Trazado del autor para calle Copiapó sobre plano de Google Maps.

Figura 11. Propuesta para calle Copiapó. 3D dibujado por el licenciado UCEN Felipe Ignacio Flores Munizaga.

Figura 12. Trazado del autor para Américo Vespucio Oriente sobre plano de Google Maps.

Figura 13. Propuesta para Américo Vespucio Oriente. 3D dibujado por los arquitectos UCEN Gabriel A. Henríquez R. y David Herrera S.

Figura 14. Propuesta para Américo Vespucio Oriente. 3D dibujado por los arquitectos UCEN Gabriel A. Henríquez R. y David Herrera S.

Figura 15. Trazado del autor para Avenida Los Leones sobre plano de Google Maps.

Figura 16. Propuesta para Avenida Los Leones. 3D dibujado por los arquitectos UCEN Gabriel A. Henríquez R. y David Herrera S.

Figura 17. Propuesta para Avenida Los Leones. 3D dibujado por los arquitectos UCEN Gabriel A. Henríquez R. y David Herrera S.