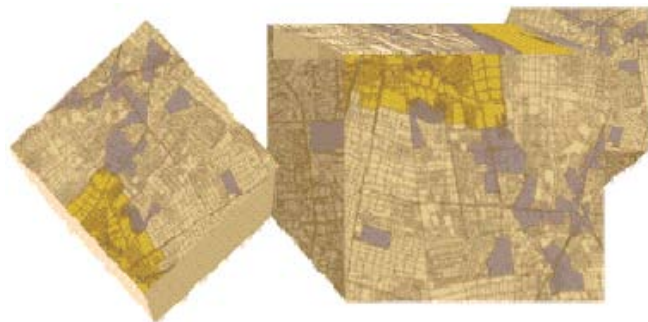


**UNIVERSIDAD CENTRAL**

**FACULTAD DE ARQUITECTURA, URBANISMO Y PAISAJE**

CENTRO DE ESTUDIOS ARQUITECTÓNICOS, URBANÍSTICOS Y DEL PAISAJE



**DU&P**

**DISEÑO URBANO Y PAISAJE**

Vladimir Pereda Feliú - Leonardo Cortés Estay

**Autopistas elevadas y resistencia ciudadana:**

**Imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial.**

Revista Electrónica DU&P. Diseño Urbano y Paisaje Volumen VIII N°21

Centro de Estudios Arquitectónicos, Urbanísticos y del Paisaje.

Universidad Central de Chile

Santiago, Chile. Marzo 2011

## **AUTOPISTAS ELEVADAS Y RESISTENCIA CIUDADANA: IMAGINARIOS E INTOLERANCIA EN TORNO A LAS OBRAS DE INFRAESTRUCTURA VIAL. <sup>1</sup>**

**VLADIMIR E. PEREDA FELIÚ  
LEONARDO CORTÉS ESTAY**

### **RESUMEN**

Este artículo se plantea desde el contexto de la construcción de obras de infraestructura vial en la ciudad de Santiago, Chile. A través de una revisión de prensa y opiniones expuestas en documentos de internet se explora al ámbito de la creación de discursos de oposición contra las autopistas urbanas. Se distinguen los argumentos considerados como responsabilidades propias del diseño de autopistas, así como aquellos que aluden a elementos culturales y estéticos. Es en este último aspecto donde se examinan los discursos de resistencia a las obras de infraestructura vial.

Se examinan casos presentados a la comunidad por diferentes medios informativos. Además se revisa el proyecto de conservación del High Line de Nueva York, pista de trenes elevada que incita la inusitada defensa por parte de la comunidad. Finalmente, se plantea la pregunta respecto a los aspectos requeridos para un diálogo con la comunidad, al momento de diseñar una obra capaz de modificar el paisaje urbano y las formas de vida tradicional asociadas a los barrios.

**Palabras claves:** Diseño Urbano / Participación ciudadana / Infraestructura Vial / Autopistas Urbanas

### **ABSTRACT**

High freeways and civic resistance:  
Imaginary and intolerance around the infrastructure vial works.

This article is outlined from the context of the construction of works of infrastructure vial in Santiago's city, Chile. Through a press revision and opinions exposed in internet documents it is explored the creation environment of opposition speeches to the urban freeways. Are distinguished the arguments considered as own responsibilities of the design of freeways, as well as those that mention cultural and aesthetic elements. It is in this last aspect where the resistance speeches to the works of infrastructure vial are examined.

Cases presented to the community by different informative means are examined. Also the project of conservation of High Line of New York is revised, high track of trains that incites the unusual defense from the community. Finally, it is outlined the question regarding the aspects required for a dialogue with the community, at the time of design a work able to modify the urban landscape and the traditional forms of life associated to the neighborhoods.

**Keywords:** architecture / cinema / city / representation

---

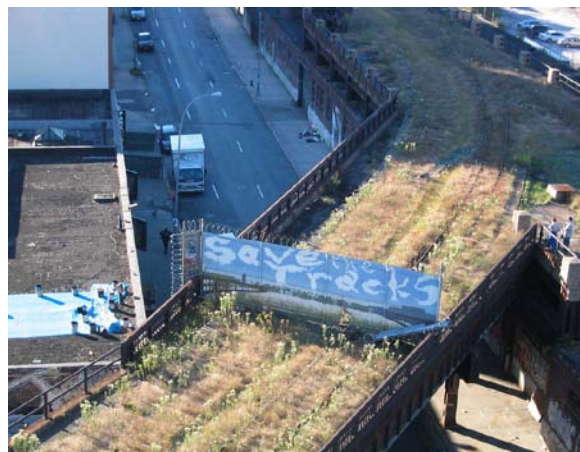
<sup>1</sup> Este texto se realiza en el marco de la investigación VRA – Universidad Central de Chile 2009 “Entrelazando nuevos tejidos: Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿una estrategia posible?” de los arquitectos Vladimir Pereda Feliú, Marcelo Reyes Busch, Leonardo Cortés Estay, Andrés Bustos Araya y Karen Tartakowsky López.

## TEMARIO

- 1. Introducción
- 2. Antecedentes
  - Las autopistas urbanas en Santiago de Chile
  - Argumentos en contra de las autopistas urbanas
  - Entrelazando nuevos tejidos. Una estrategia posible
- 3. La cuestionada belleza de las autopistas
  - Voces de la Resistencia
  - El Caso del High Line de Nueva York
- 4. Construcciones del imaginario urbano (Conclusiones)



Fotomontaje en artículo de sitio web  
Plataforma Urbana



“Salven las pistas” .Fotografía que muestra la  
campana a favor de la conservación de la Pista  
Elevada como parque urbano.

## 1. INTRODUCCIÓN

¿Cómo se elaboran los discursos de resistencia contra las obras de infraestructura que han cambiado el paisaje urbano de la ciudad contemporánea?

A través de una revisión de imágenes, artículos de prensa y opiniones expuestas en internet este artículo pretende señalar componentes de discursos en oposición contra algunas obras de infraestructura urbana, en este caso específico, las autopistas urbanas en la ciudad de Santiago. En este sentido, se intentarán distinguir argumentos que enjuician estéticamente estos proyectos, de otros que a nuestro parecer, contienen relevantes y atendibles denuncias respecto a las externalidades negativas que genera la infraestructura vial en el actual estado de diseño con que han sido pensadas y construidas las autopistas urbanas.

Como caso paradigmático, respecto a la valoración ciudadana en torno a las estructuras elevadas, se revisará el proyecto del High Line en Nueva York, ante el cual nos preguntamos ¿en qué se diferencia este proyecto de otros proyectos de infraestructura vial elevada? ¿Cuáles son los aspectos que le otorgan una valoración positiva por parte de la ciudadanía?

Estos discursos cobran vigencia en el contexto de las grandes transformaciones a las que se somete la ciudad contemporánea, ya sea cuando proyectamos su innegable expansión, o por medio del diseño y construcción de obras de infraestructura, sobre todo vial, las que han logrado transformar el paisaje urbano y modificar su carácter, especialmente en barrios y zonas residenciales.

Se presentarán entonces, algunos de los argumentos que constituyen el discurso de quienes se resisten a proyectos urbanos que comprometen la integridad de la ciudad. De este modo, se intenta explorar una componente cultural que, basándose en la imagen que evocan los proyectos urbanos y con esto, su diseño y presentación ante la comunidad, pudiese contribuir a la discusión sobre el valor estético y programático que poseen las obras de infraestructuras, pasando de una fase de diseño ingenieril a uno arquitectónico que entregue nuevos valores a las obras de la ciudad.

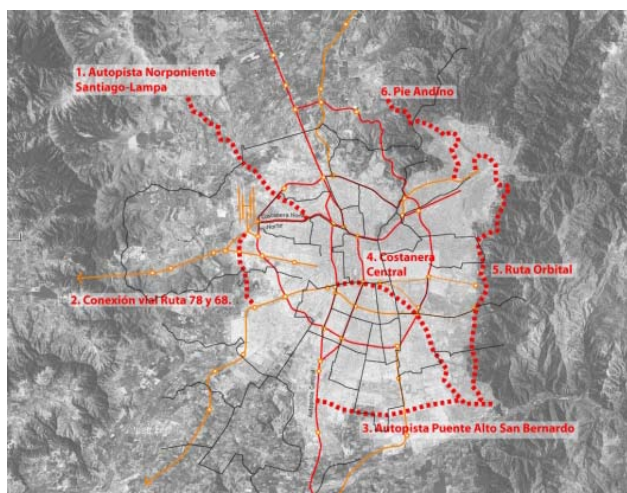
Estos planteamientos se encuentran contenidos en la investigación VRA – Universidad Central de Chile 2009 *“Entrelazando nuevos tejidos: Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿una estrategia posible?”* del arquitecto Vladimir Pereda Feliú, cuyo objeto de estudio finca en las obras de infraestructura vial existentes que se propone arquitecturizar a través de un diseño de lo que denomina *“edificios autopísticos”* o *“autopistas edificadas”*.

Si bien dicha investigación, cuyos resultados serán resumidos en un capítulo de antecedentes, busca una respuesta en el campo del diseño arquitectónico para el problema – oportunidad generado por las autopistas urbanas, ¿qué programas, imágenes y beneficios debe aportar una propuesta de estas características para ser considerada beneficiosa y lograr el respaldo de la comunidad?, ¿Cómo dialogar con la comunidad? Es una de las preguntas pendientes de esta investigación, para lo cual se explorarán los imaginarios de los *“grupos de resistencia”*.

Este artículo presenta como antecedentes una breve exposición respecto al estado actual de las autopistas urbanas en Santiago y sus externalidades negativas y la visión sobre el diseño de las autopistas urbanas desde la investigación, para luego dar cuenta de las imágenes utilizadas en el discurso de oposición a éstas y el paradigmático caso del High Line en Nueva York, donde se explorarán las claves que influyeron en un cambio de valoración ciudadana respecto a esta obra de ingeniería vial.



Nudo Vivaceta – Espacio ocupado por las autopistas. Recuadro indica 100 metros por lado.



Autopistas urbanas construidas y 115 km proyectados. Imagen de artículo 115 km. Nuevos de autopistas. Fuente: Plataforma Urbana

## 2. ANTECEDENTES

### LAS AUTOPISTAS URBANAS EN SANTIAGO DE CHILE

La ciudad de Santiago, desde los últimos diez años ha incorporado dentro su sistema vial la tipología de Autopistas Urbanas Concesionadas, modelo que ha permitido que éstas estructuras de transporte, si bien ya presentes como por ejemplo, es el caso de la Avenida Norte – Sur (actual Autopista Central), proliferen dentro de la ciudad renovando su morfología, sus patrones de crecimiento, su paisaje y segregando barrios y cortando el tejido urbano de amplias áreas urbanas. Esta irrupción no cuenta con un masivo respaldo ciudadano, aunque los beneficios que genera han permitido mejoras para la calidad de vida de los habitantes de la ciudad al acortar los tiempos de traslado entre sectores alejados y ampliar la posibilidad de localización residencial en áreas suburbanas en base al mismo tiempo de desplazamiento que se tenía dentro de la ciudad con el sistema vial tradicional.

Por otro lado, estas obras, criticadas debido a los conflictos urbanos que han generado, ya contaban para octubre del año 2010 con un incremento del 6% de flujo vehicular (respecto al año anterior) debido al ingreso de 130 mil nuevos vehículos al parque automotriz de la capital<sup>2</sup>. Actualmente se poseen aproximadamente 110 kilómetros de autopistas urbanas en Santiago que con un ancho promedio de 50 metros arrojan una superficie de 5 millones de m<sup>2</sup> de suelo urbano destinado al tránsito en velocidad<sup>3</sup>.

Frente a este escenario, donde las autopistas se presentan como una innegable realidad de nuestras ciudades contemporáneas, se ha desarrollado la investigación VRA – Universidad Central de Chile 2009 “*Entrelazando nuevos tejidos: Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿una estrategia posible?*”, la cual considera posible enmendar, a través de un diseño integral, tridimensional y espacial de las infraestructuras de transporte, las externalidades negativas que producen las autopistas en el entorno urbano en que se emplazan y simultáneamente aprovechar sus potencialidades para entregar servicios y conectividad metropolitana a los barrios que atraviesan.

<sup>2</sup>En: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/11/08/%C2%BFque-hacer-con-la-congestion-vehicular-en-santiago/> Recuperado el 03 de Marzo del 2011.

<sup>3</sup> Cálculo realizado por el arquitecto Vladimir Pereda Feliú



Autopistas señaladas como límites espaciales.  
Se les atañe la causa de la segregación espacial.



Se argumenta que causan externalidades negativas afectando la calidad ambiental de su entorno.



Autopistas como responsables de segmentar espacialmente la extensión de la ciudad – convirtiéndose en barreras – En este caso, para el borde costero de un sector de Viña del Mar.

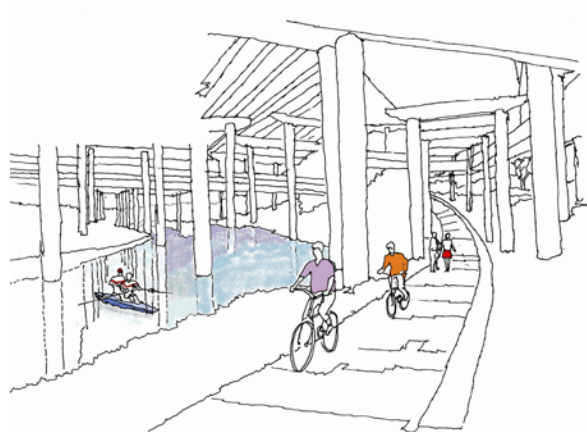
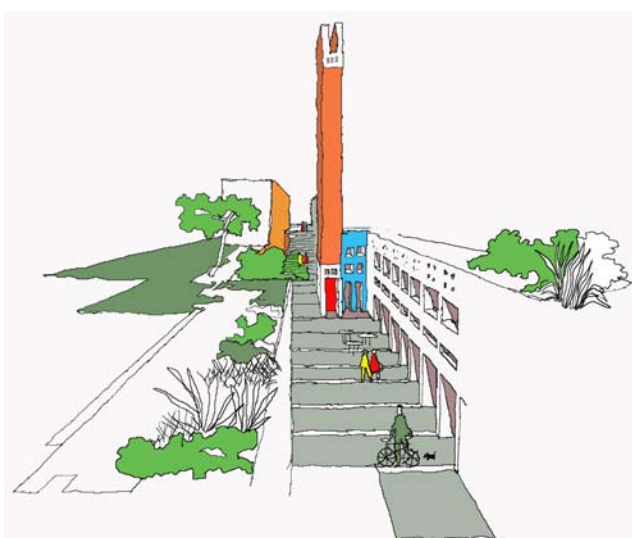
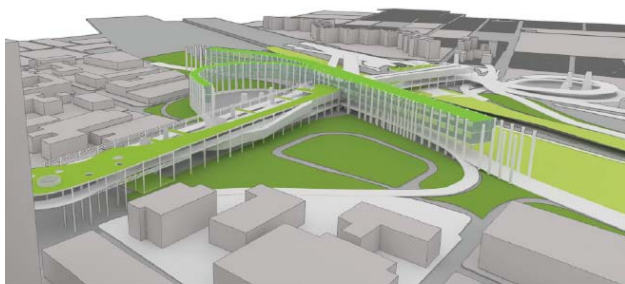
## ARGUMENTOS CONTRA LAS AUTOPISTAS URBANAS

La inserción de las autopistas en los tejidos urbanos inicia un proceso de diálogo y conflicto territorial hombre – máquina – paisaje cultural urbano ambiental, lo que conlleva a discusiones entre los defensores y detractores de este tipo de infraestructura.

¿Qué problemáticas se generan a partir de la construcción de Autopistas Urbanas en la ciudad de Santiago?

Los detractores a estos sistemas indican una serie de atendibles argumentos. Brevemente se nombrarán los más relevantes respecto a los posibles planteamientos que permitan enfrentarse desde el punto de vista del diseño arquitectónico. Entre otros el no solucionar el problema de congestión vehicular, alentando el uso de automóviles privados; aumentar la contaminación acústica, visual y atmosférica; cortar la trama de los barrios que atraviesan, haciéndoles perder continuidad e integración con el resto de la ciudad y aumentar la segregación social y espacial al incorporar un sistema de transporte que desconoce el entorno por el que pasa.

## ENTRELAZANDO NUEVOS TEJIDOS: UNA ESTRATEGIA POSIBLE



Imágenes Autopista Arquitecturizada, nudo Vivaceta, Santiago. Proyecto de investigación Vladimir Pereda

La investigación señalada intenta avanzar hacia la solución de los problemas derivados de la construcción de autopistas urbanas, promoviendo la posibilidad que proviene de un **diseño arquitectónico** con sentido y programas que permitan vincular la ciudad y sus espacios, a las infraestructuras de la velocidad.

Reconociendo las externalidades negativas de una autopista urbana, la investigación se sitúa en una postura conciliadora entre quienes promueven su uso –además de reconocerla como una realidad actual de nuestra ciudad– y quienes se oponen a estas iniciativas sobre la base a las externalidades negativas señaladas con anterioridad. En este contexto, se busca conciliar ambas visiones, desarrollando un proyecto de arquitectura, el cual indicaría que **si es posible entrelazar estos nuevos tejidos** (de la velocidad, a la trama urbana tradicional), dando cuenta de un proceso que reconoce y devela la realidad subyacente de estos territorios donde se emplazan las autopistas, logrando la buscada interacción entre el ámbito local del barrio y el metropolitano de la velocidad.

El producto final de la investigación es un anteproyecto del modelo de *autopista arquitecturizada*, o *edificio autopístico*, emplazado en el nudo Vivaceta (Santiago Centro). Este posee un programa relacionado a los requerimientos del sector, además de generar un espacio para infraestructura metropolitana denominado Hípervial que cobija un terminal de buses intercomunal, una estación de transferencia, estación del Metro, estación de un tren liviano suspendido que corre desde el terminal aéreo hasta las pistas de ski en la cordillera, un puerto seco Norte de la Capital, un centro comercial y un Parque de Diversiones asociado al paso ampliado del Parque de los Reyes. Desde el punto de vista patrimonial, la obra busca relacionarse con el sentido del lugar recuperando la función y la memoria ciudadana cumplida por la antigua Estación Mapocho al convertirse en la Nueva Puerta y Puerto de la ciudad.

Lograr este propósito no solo requiere de la imaginación y capacidad técnica de la arquitectura e ingeniería, sino que también de un programa de gestión, en el cual se ha detectado que uno de los procesos claves para la



concreción de los proyectos de autopistas en su versión arquitecturizada propuesta, es el de la participación ciudadana durante su proceso de diseño.

Si bien la investigación desarrolla un proyecto, a modo de propuesta prospectiva, sus conclusiones apuntan entre otras cosas, a la necesidad de proyectar en conjunto a la comunidad, abordar las temáticas y estéticas que son de su interés, mejorando los actuales patrones de diseño que no incorporan su relación con el entorno. Se plantea una nueva forma arquitectónica de una autopista que dialoga con su entorno.

¿Cómo dialogar con la comunidad? Es una de las preguntas pendientes de esta investigación, para lo cual se explorarán los imaginarios de la “resistencia”. Estos se encuentran presentes, en forma de prejuicios formales y funcionales en muchos ciudadanos que consideran a priori que las obras de infraestructura, que implican cambios profundos en la morfología, paisaje y modos de habitar la ciudad tradicional conllevan necesariamente consecuencias altamente negativas para la comunidad.

### 3. LA CUESTIONADA BELLEZA DE LAS AUTOPISTAS



Imagen del “fotógrafo de autopistas” Ken Ohyama

#### LOS IMAGINARIOS DE LA RESISTENCIA: CONTRIBUCIÓN VISUAL AL DISCURSO DE LA OPOSICIÓN O DISCURSOS DE LA INTOLERANCIA.

Hemos examinado brevemente cuales son los argumentos de mayor consistencia para oponerse a proyectos de autopistas urbanas tradicionales. Estos representan cuestionamientos atendibles que deben necesariamente considerar los diseños de estas infraestructuras, en el contexto de la creciente participación de movimientos ciudadanos teniendo como meta la búsqueda de una ciudad con mejor calidad de vida.

Por otro lado, pareciera existir un criterio dentro de sectores en esta oposición que alude 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 una visión colmada de factores negativos, como la desigualdad social, ineficacia del sistema vial y contaminación, donde la ciudad pertenece a los vehículos y las industrias, dejando al hombre un papel residual.

A continuación se dará cuenta de algunas de las expresiones utilizadas en el discurso opuesto al caso específico de las autopistas elevadas.

### Caso 1: Autopista Elevada – Comuna de La Reina



Imagen para la oposición de la autopista elevada en Vespucio, en su trayecto por la Comuna de La Reina  
Fotografía de Vladimir Pereda.

En el caso de Santiago, es interesante constatar las acciones de resistencia llevadas a cabo por los vecinos de la Comuna de la Reina exigiendo la construcción en túnel minero de la autopista proyectada para pasar por su vecindario. Cabe hacer notar que la oposición 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.

### Caso 2: Autopista Elevada – Acceso Sur



Fotomontaje en artículo de Plataforma Urbana

Este caso, correspondiente al artículo “No desperdiciar oportunidades: Nuevo acceso Sur a Santiago”, presentado en el sitio web Plataforma Urbana, donde si bien, existe gran afinidad a los argumentos expuestos en el artículo, es el fotomontaje el que como discurso presenta una idea dramática asociada a la infraestructura vial. Nuevamente, son las representaciones de las soluciones viales las que instalan una visión negativa, en un artículo que postula que la construcción de las infraestructuras viales para Santiago debiesen ir acompañadas de obras secundarias que permitan en sus espacios residuales contener programas locales apropiados para las zonas que atraviesan, tales como lugares para ferias libres, etc.

Artículo\_ Autopistas elevadas y resistencia ciudadana  
Vladimir Pereda Feliú – Leonardo Cortés Estay

### Caso 3: Infraestructura subterránea vs elevada

Esta imagen corresponde al artículo “*Inequidades urbanas: Cómo se hace ciudad hoy*” del sitio web Plataforma Urbana, cuyo argumento alude a la diferencia de calidad y tipología de solución para obras de infraestructura vial que se han realizado para zonas de altos ingresos en comparación a los proyectos que se ubican en zonas de mayor pobreza. Si bien, el artículo es contundente en demostrar cómo esta calidad es efectivamente desigual, se termina estigmatizando la solución de las estructuras aéreas, ignorando de forma no consciente la posibilidad de que se pueda generar arquitectura de calidad para este tipo de obras de infraestructura, que éstas necesariamente no acarrearán una baja en la calidad de vida de sus usuarios y del entorno donde se emplazan.



Imagen del artículo “*Inequidades urbanas: Cómo se hace ciudad hoy*” del sitio web Plataforma Urbana

Otros casos de interés se presentan en la prensa escrita, como por ejemplo la carta expuesta en el sitio web de la Fundación “Defendamos la Ciudad”, respecto al proyecto del arquitecto Cristian Boza, que propone cruzar Vitacura con un edificio-arco por sobre la vía. Si bien, el proyecto puede ser criticado desde el punto de vista arquitectónico y urbanístico, los términos con los que se refieren a este en la prensa, tienden a crear una opinión previa al conocimiento del proyecto. Se adjunta un extracto del comunicado de prensa “*Polémica entre arquitectos por una mole con arco. Respeto de la polémica por una megaconstrucción con un arco en Vitacura propuesta por el arquitecto Cristián Boza y cuestionada por los arquitectos Héctor Valdés y Sebastián Gray, Defendamos la Ciudad entrega su opinión.*”<sup>4</sup>

A este tipo de comentarios, también podemos sumar el encontrado el mismo sitio “*Hormigón y calidad de vida. Para los neoliberales del hormigón: las torres y las autopistas urbanas no mejoran la calidad de vida de una ciudad, más bien anda por otro lado.*”<sup>5</sup>

<sup>4</sup> En:

<http://www.defendamoslaciudad.cl/modulos.php?mod=noticias&fn=94e679ab46d568928ad91afb91a749bb&id=1679> Recuperado el 2011-01-18

<sup>5</sup> En:

<http://www.defendamoslaciudad.cl/modulos.php?mod=noticias&fn=94e679ab46d568928ad91afb91a749bb&id=1560> Recuperado el 2011-01-18

Tal vez el ejemplo más emblemático del apremio ciudadano para conseguir, es el caso del Big Dig de Boston donde el enorme problema de congestión vial de la Autopista Central Artery más la presión creciente de los comerciantes del lugar que clamaban por un alivio sumado al de los historiadores que solicitaban la reunificación del borde del río con la ciudad y de los residentes vecinos que protestaban por la presencia de este “*monstruo pintado verde mate*”, considerada como la estructura más fea de Boston, llevaron a los ingenieros del MIT y a la Secretaría de Transportes a concebir la idea de dismantelar esta estructura y hundirla totalmente bajo tierra.

Este obcecamiento en contra de la supuesta e inevitable “*fealdad*” de las estructuras aéreas llevó a que el proyecto del Big Dig terminara siendo el más costoso en la historia de las autopistas urbanas de Estados Unidos. Su presupuesto inicial en 1985 actualizado a moneda del año 2006, fue de 6 billones de dólares, cifra que alcanzó un monto final de 14,6 billones de dólares en la fecha de su término el 31 de diciembre del 2007, lo que habría llevado al congresista Barney Frank preguntar si no hubiese sido más económico haber levantado la ciudad que hundir la autopista.

Estos escenarios de resistencia ciudadana han demostrado en muchísimas ocasiones su capacidad para modificar e incluso detener megaproyectos impulsados por las autoridades, al defender valores estéticos e ideológicos no necesariamente incluidos en sus evaluaciones económicas y técnicas. Por otro lado, se carece de contrapropuestas desde el campo del diseño que permitan conciliar estas posturas y los requerimientos metropolitanos que hagan viable el crecimiento natural de la ciudad en función de los valores defendidos por la comunidad que la habita.

Consecuentemente, estamos en condiciones de afirmar que este tipo de resistencia no es marginal, sino que, que pasa a constituirse en una pluralidad de fuerzas operativas activas en el centro de una sociedad, manifestando y haciendo valer sus preferencias y derechos frente a las actuaciones de la gestión pública y los impactos de la actividad privada.

## EL CASO DEL HIGH LINE EN NUEVA YORK



Imágenes del High Line durante los años 90.

Fuente: The High Line [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)

Finalmente, una vez revisadas las imágenes de grupos opositores a las obras de infraestructura vial (es importante indicar que esta oposición se realiza en el contexto de las actuales consideraciones con que estas se diseñan), se vuelve interesante observar el caso del High Line en Nueva York.

No deja de ser contrastante el entusiasmo y orgullo que muestran actualmente los habitantes de Nueva York por la High Line, línea ferroviaria de acero elevada 9 metros sobre el nivel de las calles, ciertamente no muy atractiva, que fue defendida por los vecinos y que fue reconvertida en un parque elevado.

¿En qué momento esta obra de infraestructura vial elevada se vuelve valorada por la ciudadanía? ¿Qué elementos arquitectónicos, históricos y culturales posee que suscitan este apoyo, inédito para obras de este tipo?

Es necesario buscar los antecedentes históricos de la defensa a esta línea ferroviaria para intentar encontrar las claves que permitieron cambiar la visión ciudadana respecto a una infraestructura que en determinado momento, se transforma en patrimonio de un grupo social.

Según el cronograma indicado en el sitio web [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org) esta línea férrea elevada se construye el año 1929, reemplazando la anterior que se situaba a nivel de piso ocasionando gran cantidad de accidentes. Desde 1934 entra en funcionamiento, declinando su uso en los 50's debido al más intenso uso de camiones para el transporte de mercancías. Hacia los 60's gran parte de la pista es demolida y el último tren corre en 1980.

A mediados de 1980 los propietarios de la pista de tren manifiestan su interés por demolerla y hacer inversiones en el suelo bajo ésta, también de su propiedad. Ante estas iniciativas el activista Peter Obletz se opone llevando el caso hasta la corte. Se organizan movimientos ciudadanos paralelos que intentan preservar la pista del tren. En este sentido, es interesante el artículo "*Fighting to save the High Line, before it was chic*"<sup>6</sup> de Michele Herman en el cual se indican los motivos que esta persona tiene para promover la defensa de la línea férrea. Esta se basa principalmente en un argumento nostálgico, de haber vivido junto a la línea, además de querer preservarla junto a la organización West Villagers for Responsible Development, para prevenir futuros impactos de nuevos desarrollos en el suelo sobre el cual se emplaza la línea.

Un elemento que se vuelve central en esta defensa es cuando la autora reconoce la experiencia de subir a la pista y caer en la cuenta del nuevo paisaje que se desarrollaba sobre la vía. Este es el argumento principal de nuevos grupos que con mayor poder económico, promovieron la defensa a la pista, valorándola por constituir un nuevo espacio público, con vegetación propia (que ya había crecido de forma natural en los intersticios de la pista), además de entregar nuevas vistas sobre la ciudad. Posteriormente se organizan concursos de ideas y propuestas arquitectónicas para darle programa y usos urbanos a esta pista que se vuelve masivamente en un patrimonio de los ciudadanos de Nueva York.



Imágenes de Joel Sternfeld sobre la pista en su estado "natural" Fuente: [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)

<sup>6</sup> En: [http://www.thevillager.com/villager\\_328/talkingpoint.html](http://www.thevillager.com/villager_328/talkingpoint.html) Recuperado el 16 de Marzo de 2011

El aprendizaje que se puede tener sobre este proyecto, en virtud de los valores que apoya la ciudadanía, se relaciona a la necesidad de interpretar la carga emotiva que generan ciertos espacios de la ciudad al momento de proyectar nuevas obras que las reemplacen. Por otro lado, se debe conjugar la necesidad de desarrollo con la incorporación de espacios públicos y programas que permitan una mejor calidad urbana a nivel peatonal y barrial.



Imagen de proyectos de arquitectura para el High Line que incorporan accesos y espacios para poder habitar este nuevo espacio natural que se genera sobre la pista de tren.

Es importante recalcar que este proyecto, con el apoyo ciudadano ha podido construirse y desarrollar etapas que siguen implementándose actualmente.

#### **4. CONSTRUCCIONES DEL IMAGINARIO URBANO (Conclusión)**

##### **¿Es la autopista una estructura bella? Reflexiones para una activa participación ciudadana**

Las obras que contribuyen a la transformación del paisaje urbano se han instalado en el itinerario del progreso. Sin lugar a dudas, la forma en que este proceso se ha llevado a cabo forma parte de un aprendizaje para los gestores de los proyectos, estos ya no son sólo las entidades gubernamentales, si no también, los actores privados, en mayor medida los dueños del capital y en menor medida la ciudadanía.

Se vuelve necesario reconocer el poder ciudadano en la toma de decisiones, pues la comunidad organizada es capaz de validar o desaprobado proyectos que los afecten, en este sentido, los sistemas de Participación Ciudadana, requieren un rol activo desde el origen del proyecto, incluyendo sus opiniones y expectativas.

Dentro de este contexto, los gestores de proyectos urbanos deben reconocer entre las aristas que dan realidad a una obra de gran impacto, elementos como el patrimonio, la nostalgia por una forma de vida que parece perderse y la necesidad de recobrar espacios públicos para la comunidad.

Si bien, en el ámbito de las autopistas urbanas, la primera generación de éstas ha desconocido estas variables en el diseño de sus estructuras, es importante que las externalidades negativas que han producido sean reformuladas. La investigación propuesta por el profesor Vladimir Pereda "*Entrelazando nuevos tejidos: Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿una estrategia posible?*" contribuye a un cambio en la perspectiva del diseño, incluyendo programas que intentan vincular las dimensiones metropolitanas de la autopista con las locales del barrio. Pero estas modificaciones en el campo del diseño, por si solas, no bastan para que proyectos como este sean recibidos por la comunidad y por los gestores de proyectos.

Se requiere avanzar en la forma en que los proyectos son originados, en un diálogo permanente con la comunidad que son los usuarios de estas obras.

Hemos revisado como la comunidad ha generado su propio repertorio de imágenes en contra de obras de infraestructura, llevándolas a una postura casi ideológica respecto a las negatividades que éstas conllevan.

Comprendiendo el potencial que posee la imagen dentro de las expectativas que genera una obra para la comunidad, se ha revisado un caso paradigmático como es el del High Line, una estructura que si bien, podría conservar todos los defectos de las infraestructuras elevadas. Al conmovir en sus aspectos nostálgico - sentimentales, y ser la ocasión de recobrar un espacio público verde para la ciudadanía, se vuelve un proyecto emblemático que debe ser defendido.

¿Es la autopista una estructura bella?

Este cuestionamiento ha sido abordado por el artista Catherine Opie en el set de fotografías de la serie *Freeway*.



Opie incorpora a la estructura vial como objeto de arte, revelando su condición de belleza.

¿Qué elementos debe incorporar una autopista para ser considerada bella?

Ken Ohyama, el fotógrafo de autopistas de Japón, logra captarlas en su belleza, en el despliegue de sus luces, y la gracia de sus estructuras. Es un valor cultural que poco a poco se difunde en la comunidad.

La belleza tal vez consiste en reconocer los valores de lo distinto, lo distinto que en palabras de Eco es lo intolerable, aquello a lo que el cuerpo se resiste. ¿Las autopistas pueden ser bellas? Creemos que lo son, pero también, que sus diseños pueden integrar elementos que han sido obviados, y solo en la difícil relación entre Beneficios e Imágenes es que creemos que estos proyectos pueden ser validados. Esta misma relación es la que en el proceso de Participación Ciudadana, creemos que logra abrir un espacio para su discusión.

Desde la perspectiva de los arquitectos, esta participación es vital pues es en este diálogo donde las imágenes se vuelven portadoras de expectativas positivas para la comunidad.



## BIBLIOGRAFÍA

- Pereda, Vladimir; Reyes, Marcelo, (2009) **Entrelazando nuevos tejidos: Hibridación entre autopistas y trama urbana tradicional: ¿una estrategia posible?** , Santiago: Vicerrectoría Académica, Universidad Central de Chile.
- Herman, Michelle (2009) **Fighting to save the High Line, before it was chic**, Nueva York: The Villager, Volume 79, Number 10 | August 12 - 18, 2009 En: [http://www.thevillager.com/villager\\_328/talkingpoint.html](http://www.thevillager.com/villager_328/talkingpoint.html) Recuperado el 16 de Marzo de 2011
- Mella, Beatriz (2010). **Qué hacer con la congestión vehicular en Santiago**. Santiago: Plataforma Urbana. En: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2010/11/08/%C2%BFque-hacer-con-la-congestion-vehicular-en-santiago/> Recuperado el 03 de Marzo del 2011.
- Herman, Patricio (2010), **Polémica entre arquitectos por una mole con arco**. Santiago: Agrupación Defendamos la Ciudad. En: <http://www.defendamoslaciudad.cl/modulos.php?mod=noticias&fn=94e679ab46d568928ad91afb91a749bb&id=1679> Recuperado el 2011-01-18
- Agrupación Defendamos la Ciudad (2010). **Hormigón y calidad de vida**. Santiago: Agrupación Defendamos la Ciudad. En: <http://www.defendamoslaciudad.cl/modulos.php?mod=noticias&fn=94e679ab46d568928ad91afb91a749bb&id=1560> Recuperado el 2011-01-18
- Ponce, Patricio (2007). **Inequidades urbanas: Cómo se hace ciudad hoy**. Santiago: Plataforma Urbana en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/11/29/inequidades-urbanas-como-se-hace-ciudad-hoy/> Recuperado el 2011-03-03
- Valenzuela, Nicolas (2006). **No desperdiciar oportunidades: Nuevo acceso Sur a Santiago**. Santiago: Plataforma Urbana, en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2006/09/12/no-farrear-se-oportunidades-nuevo-acceso-sur-a-santiago/> Recuperado el 2011-03-03

## FUENTE IMÁGENES

- Imágenes del High Line durante los años 90. Fuente: The High Line [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)
- Imágenes de Joel Sternfeld. Fuente: The High Line [www.thehighline.org](http://www.thehighline.org)
- Texido, Alberto (2007). En: **Inequidades urbanas: Cómo se hace ciudad hoy**. Santiago: Plataforma Urbana en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2007/11/29/inequidades-urbanas-como-se-hace-ciudad-hoy/> Recuperado el 2011-03-03
- Collage (2006). En: **No desperdiciar oportunidades: Nuevo acceso Sur a Santiago**. Santiago: Plataforma Urbana, en: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2006/09/12/no-farrear-se-oportunidades-nuevo-acceso-sur-a-santiago/> Recuperado el 2011-03-03
- Serie de fotografías Freeway, Catherine Opie, en: <http://www.artnet.com/artists/catherine-opie/> Recuperado el 2011-03-03
- Fotografías de autopistas, Ken Ohyama, en Flickr <http://www.flickr.com/photos/20013727@N02/> Recuperado el 2011-03-03
- Imagen autopistas en Santiago. En **115 nuevos km de autopistas**. Santiago: Plataforma Urbana. En: <http://www.plataformaurbana.cl/archive/2009/01/14/115-nuevos-km-de-autopistas/> Recuperado el 03 de Marzo del 2011.
- Imagen de autopista [http://mataderopalma.blogspot.com/2006\\_10\\_01\\_archive.html](http://mataderopalma.blogspot.com/2006_10_01_archive.html)
- Imagen segregación y autopistas en: [www.rodriquezesteban.blogspot.com/2009\\_04\\_01\\_archive](http://www.rodriquezesteban.blogspot.com/2009_04_01_archive)