

ESPACIOS RECICLADOS. REFLEXIÓN SOBRE LOS ELEVADOS VIALES EN CARACAS

Leglimar Poleo

Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela
leglipoleo@gmail.com

Fabio Capra

Sector Diseño, Escuela Carlos Raúl Villanueva,
Facultad de Arquitectura y Urbanismo, Universidad Central de Venezuela
caprafabio@gmail.com

RESUMEN

El presente documento se dedica al estudio de los intersticios urbanos, específicamente de elevados viales y los espacios residuales que estos generan, trabajo realizado en la Cátedra de Diseño Arquitectónico por medio de una labor continua entre noveno y décimo semestre. Aunque los elevados generalmente presentan beneficios puntuales para la circulación de vehículos, estos suelen traducirse en un espacio intersticial y aislado de la ciudad, que dificulta los recorridos peatonales y afectan negativamente la imagen urbana. A partir de este problema se plantea la siguiente hipótesis: “Al convertir los espacios residuales en espacios públicos que propicien la presencia del peatón y se motiven las relaciones transversales, los elevados podrían transformarse en nodos e importantes complementos de la ciudad”. Partiendo de estas circunstancias, se plantea ubicar, clasificar y analizar diferentes elevados de la ciudad; asimismo establecer una estructura tipológica que permita determinar sus características y las distintas posibilidades de intervención. Para ello se ha propuesto una estructura mixta teórico-práctica en la cual los razonamientos se confrontan a través de la experimentación, al comparar las condiciones de cada elevado y llevar a cabo la comprobación en uno de ellos. Entre los principales resultados destacan: el análisis gráfico de las circunstancias actuales de los elevados en Caracas; la construcción de tipologías basadas en el nivel de aislamiento, ocupación y potencialidades; y una propuesta de operaciones con diferentes niveles de afectación. Paralelamente, y luego de las comprobaciones, se ha hecho evidente que estos espacios residuales pueden convertirse en espacio público para el aprovechamiento del peatón, planteando nuevas formas de ocupación, aprovechando sus virtudes y, en definitiva, reciclando o reutilizando sus elementos o espacios.

Palabras clave: intersticio urbano, espacio público, elevado vial, conexión peatonal.

INTRODUCCIÓN

Los elevados se presentaron originalmente como una *solución por arriba a los problemas de abajo* y lo que hicieron fue abrir más espacio para la congestión, afear la ciudad y complicar la integración peatonal” (Carvajal, 2013). Estas palabras resumen, de manera muy concreta, la situación problemática de este espacio generalmente intersticial, tema planteado desde un trabajo que se convierte en el tercer eslabón de una línea de investigación que previamente ha contado con los trabajos de *intersticios urbanos* de Cristina Von der Heyde (2007) y seguidamente el estudio de los *límites* de Fabio Capra (2013), todos enfocados en reflexionar sobre las condiciones residuales y de aislamiento en la ciudad de Caracas.

Si es cierto que los elevados representan una solución vial, entonces tal vez habría que pensarlo dos veces antes de prescindir de ellos. ¿Podría considerarse la posibilidad de intervenirlos en función de mantener los flujos a la vez que se integran a la trama de espacios peatonales?, siendo precisamente los peatones los principales perjudicados por la presencia de los elevados, que cortan las relaciones transversales y deterioran la imagen de la ciudad. “En este sentido, la recalificación del suelo como superficie utilizable, manipulable, pareciera ser una operación clave al momento de definir los parámetros con los cuales enfrentar la operación proyectual” (Caraballo, 2004). Tomando en cuenta que el plano por excelencia de la vida pública es el nivel cero, el desprendimiento de la calle para convertirse en elevado tal vez da lugar a un nuevo espacio público, una oportunidad para la ciudad.

Lejos de verse como un trabajo terminado, el presente documento se ha convertido en el primer producto de esta investigación, el cual estuvo enmarcado en principio por los alcances de una experiencia en la Cátedra de Diseño Arquitectónico desarrollada en el último año de la carrera de Arquitectura.

METODOLOGÍA

La presente investigación se desarrolla en un marco teórico-práctico, donde el discurso y la construcción de esquemas y diagramas se complementan mutuamente. A través de la interacción entre estos dos mecanismos, se tejen las nociones, reflexiones y conclusiones alcanzadas a lo largo del proceso. Esta perspectiva se desarrolla a través de la denominada *argumentación lógica* y se dirige hacia la elaboración de un *sistema de amplia aplicabilidad*, ambos desde la visión expuesta por Linda Groat y David Wang (2002).

La *argumentación lógica* busca interconectar fenómenos aparentemente heterogéneos a través de un sistema explicativo (Groat y Wang, 2002); en este caso se utiliza para organizar un gran número de factores que rodean e intervienen en el tema seleccionado, como las condiciones del contexto y particularidades de los casos estudiados. Considerando las múltiples fuentes y naturalezas de estos, se pretende profundizar en su comprensión al proponer un orden que explicita específicamente su relación con elevados. Por otro lado, la ambición de plantear un *sistema de amplia aplicabilidad* se dirige a alcanzar un sistema de análisis y representación que pueda ser aplicado en otros análisis de elevados e, incluso, para el estudio de otros intersticios de naturaleza vehicular.

Dentro de este marco, se utiliza la *categorización* como método central y recurrente en el trabajo. Para llevarse a cabo se han establecido clasificaciones que comparan las diferentes características de los casos de estudio para, posteriormente, asociar los resultados de esta primera etapa con la información obtenida por medio de la percepción y vivencia de estos espacios. De esta forma, prácticamente toda la investigación se desarrolla por medio de cuadros que pretenden organizar los planteamientos y sacar conclusiones de cada etapa del proceso. Las conclusiones de cada una de estas etapas alimentará los pasos siguientes hasta que se construyan, a partir de los problemas y análisis establecidos, los criterios con los cuales llevar a cabo las exploraciones.

PLANTEAMIENTO DE LA INVESTIGACIÓN

Algunas de las intervenciones que hoy en día se posan en la ciudad parecen abrazar un énfasis por la pieza, la masa, la cosa, dejando de lado o prestando menos atención a su contexto, a los vacíos y al *que vendrá después*. Koolhaas expresa una preocupación semejante afirmando: “Cuando pensamos en el espacio, sólo miramos sus contenedores. Como si el propio espacio fuese invisible, toda la teoría para la producción de espacio se basa en una preocupación obsesiva por lo opuesto: la masa y los objetos, es decir, la arquitectura. Los arquitectos nunca pudieron explicar el espacio; el “espacio basura” es nuestro castigo por sus confusiones” (Koolhaas, 2007).

En este pensamiento se resume algo de lo que recoge en ese manifiesto que denominado precisamente *espacio basura*, el cual sirve de punto de partida para reflexionar sobre los espacios y las consecuencias que los elevados viales dejan a su paso. Resulta fácil caer en la misma trampa que cae la rigurosidad con que se redacta el título de esta investigación y centrar la atención en el objeto, en el elevado, pero, como se verá de ahora en adelante, los cuestionamientos que estos objetos plantean en el ámbito urbano están más asociados al vacío que al lleno.

La investigación se circunscribe en torno a un problema que ciertamente tiene varias aristas pero cuyo centro gira en torno a la condición intersticial que suelen adquirir los espacios aledaños a los elevados en la ciudad de Caracas. La profesora Cristina Von der Heyde (2007) señala que las características de los espacios intersticiales suelen ser: carencia de la noción de lugar, morfología producto del residuo, presencia en discontinuidades de la trama urbana, situación residual, indefinición, tienden a ser anárquicos o pueden ser ocupados desde lo anárquico. Para evidenciar la relación entre estas características y la presencia de los elevados, se lee en la prensa nacional: “Rompen el paisaje, generan espacios residuales, desvinculan uno y otro lado de la avenida” (Carvajal, 2013). Sumando comentarios como estos con la experiencia y observaciones realizadas, es posible consolidar el problema central de este trabajo, en la gran mayoría de los casos, señalando que la presencia de los elevados propicia la condición intersticial de los espacios aledaños.

Complementariamente, y tal vez asociado a la cantidad y variedad de elevados que pueden señalarse en la metrópoli, surgen otras situaciones problemáticas. Su condición de puente suele motivar una fuerte desconexión en el sentido transversal. Aunque su postura esencial de elevado permite en teoría el flujo en dos direcciones, esto ocurre solamente en un porcentaje de su recorrido asociado a las dimensiones del mismo; las distancias necesarias para ascender se convierten en importantes barreras para cualquier tipo de relación.

Continuando con el tema de conexiones o desconexiones es necesario nombrar a los tipos de transporte porque, aunque el elevado pretende funcionar como una importante solución vial, poco contribuye al desplazamiento del peatón; tal vez ahí significa un obstáculo realmente importante. “Si nos detenemos a considerar que el conjunto vial de una ciudad ocupa, aproximadamente, una tercera parte de la superficie de la misma, podremos tener idea de la pérdida de espacio producida por la mecanización que, en nuestra época, nos agobia” (Cullen, 1974), afirmaba Gordon Cullen hace casi cincuenta años.

En algunas oportunidades la condición de desconexión se torna extrema y comienzan a generarse importantes quiebres en la trama urbana. Situaciones como estas suelen darse cuando son acompañados por importantes vías expresas que refuerzan la división, las cuales se anudan o entrelazan incluso por debajo de él, mientras que, normalmente, se encuentran bastante deteriorados, contando además con que muchos de ellos se constituyeron a partir de estructuras meramente provisionales, lo que dificulta y encarece aun más su perdurabilidad en el tiempo.

Cuando se suman estas condiciones de aislamiento y división, se pueden reconocer otras circunstancias que se suman al problema, por ejemplo: suelen estar desprovistos de usos, deterioran de manera significativa el paisaje urbano y finalmente se tornan como puntos especialmente inseguros dentro de una urbe ya bastante peligrosa. Existe un número significativo de espacios intersticiales en la ciudad de Caracas, pero los elevados se han convertido en un obstáculo recurrente, sobre todo para el desenvolvimiento del peatón, y además promovido desde los entes gubernamentales.

Partiendo de una situación como esta, y centrando la mirada en el peatón como principal afectado por la presencia de estas intervenciones, el trabajo se plantea las siguientes interrogantes: ¿Será posible establecer un conjunto de categorías y características similares de los elevados que contribuyan a su mejor entendimiento? ¿Puede un espacio no planificado y anónimo como el residuo, producto de los elevados, convertirse en un punto de encuentro y relación? ¿Puede esta interrupción o fisura ser ocupada o simplemente su destino es permanecer aislada de la ciudad? ¿Cuáles serán los posibles mecanismos para tornar los espacios intersticiales como lugares integrados con el entorno? ¿Podrá el peatón convertirse en protagonista de los elevados, desplazando o acompañando al vehículo?

Los cuestionamientos comienzan a detonar unas primeras hipótesis, centradas en reconocer oportunidades en los problemas. “En sentido territorial, la ciudad contemporánea, llena de agujeros, de *terrain vagues*, se nos presenta abierta a la posibilidad de nuevas apropiaciones, llena de territorios disponibles para el espacio público” (Caraballo, 2004). Se puede a entrever una apropiación por partes con el peatón como actor principal en la dinámica urbana, adaptando pasos, niveles y espacios de circulación y permanencia.

Desde este punto de vista resaltan los espacios bajo el elevado. Si estos pudieran contar con usos y condiciones que atraigan la atención del peatón, dejarían de ser anónimos, al mismo tiempo que podrían respaldar las actividades que se dan en el contexto inmediato. Además, de esta manera se puede relacionar el área ocupada por el elevado con el resto de la ciudad, una imagen que se asocia de cerca a una postura que se refleja en el trabajo de Vladimir Pereda, donde se integra una autopista elevada con espacios para el disfrute (figura 1).

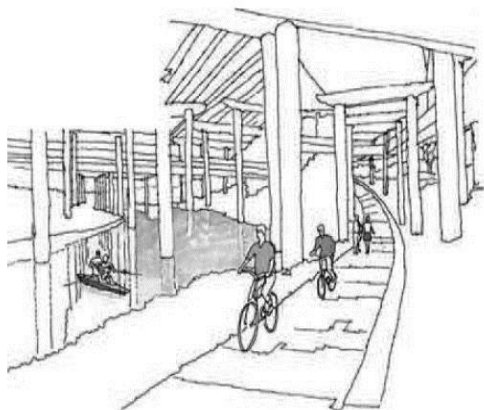


Figura 1. Autopista arquitecturizada, nudo. Vivaceta, Santiago de Chile (Vladimir Cortés, 2011)

Para alcanzar las ideas planteadas, se ha propuesto primero profundizar en el entendimiento de las vías que se elevan sobre otros espacios vehiculares, nombradas comúnmente como *elevados*. Posteriormente complementar las metas con algunos puntos más específicos: (1) estudiar la condición de espacio intersticial asociada a la presencia de los elevados, (2) analizar un conjunto representativo de elevados en la Gran Caracas, (3) establecer características tipológicas que agrupen a los elevados existentes según las consecuencias que estos generan en la ciudad, (4) proponer una serie de criterios de diseño que permitan intervenir los elevados y sus áreas aledañas y, por último, (5) poner a prueba los criterios establecidos a través de la intervención de un caso de estudio específico.

Los casos de estudio seleccionados para la exploración son: La Candelaria, municipio Libertador, Caracas; redoma de Petare, municipio Sucre, Caracas; Las Mercedes-Bello Monte, municipio Baruta, Caracas; Fuerzas Armadas, municipio Libertador, Caracas; Los Ruices, municipio Sucre, Caracas; Valle abajo, municipio Libertador, Caracas; avenida Libertador, municipio Libertador, Caracas; perimetral de San Antonio, municipio Los Salias, San Antonio de los Altos; Las Minas, municipio Los Salias, San Antonio de los Altos; Los Teques, municipio Guaicaipuro (figura 2).

ANÁLISIS Y CATEGORIZACIONES

Para ahondar en el entendimiento de los elevados, se plantea ubicar, clasificar y analizar una selección de estas estructuras, junto a sus espacios aledaños, con el fin de establecer una estructura tipológica que permita determinar sus características y posibilidades de intervención (figura 2). Esta parte del estudio se llevó a cabo tomando en cuenta dos grupos de condiciones: cuatro variables de condicionantes urbanas y cuatro variables de orden fenomenológico, referidas a las visitas de los diferentes elevados.

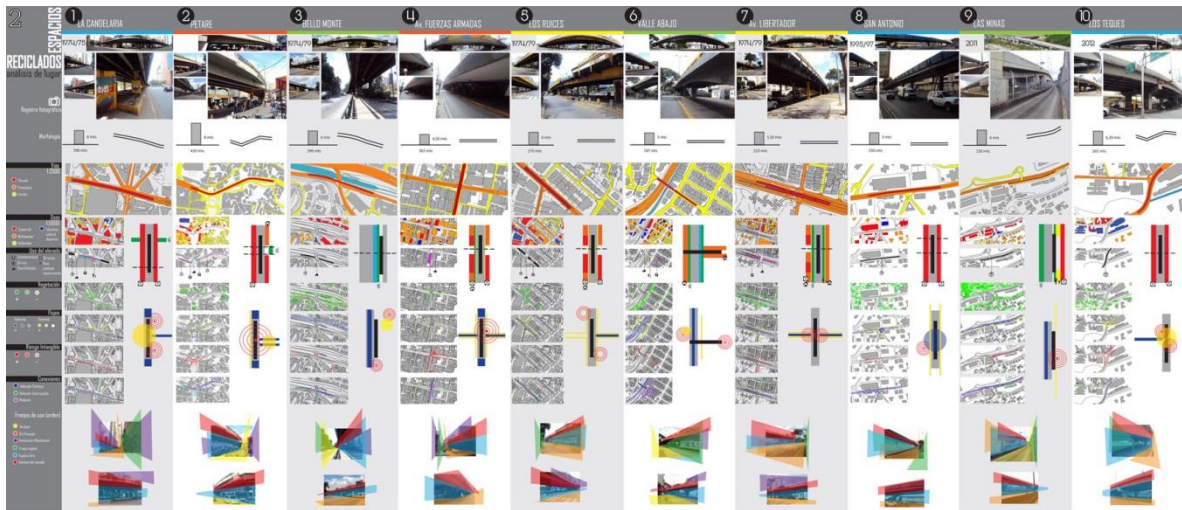


Figura 2. Análisis de los casos de estudio

En el primer grupo se tomaron en cuenta: las vías vehiculares, una clasificación de las vías aledañas a los elevados según su condición, dimensiones y densidad de tráfico; los usos de las edificaciones cercanas; el uso del elevado, las actividades que actualmente se desarrollan en el espacio específico que ocupa la estructura, generalmente asociado al nivel inferior; la vegetación, la proximidad de áreas verdes y como estas se relacionan o no con el espacio del elevado. La conjunción de estos puntos hace referencia a las dinámicas de apropiación del elevado y su contexto inmediato.

En el segundo grupo se registraron: los flujos, tomando en cuenta el vehicular y el peatonal, en ambos casos considerando puntos típicos de concentración y desplazamiento; riesgo intangible, representación de los índices de seguridad/inseguridad que se sienten al recorrer el espacio; conexiones, que tiene en consideración las interacciones, continuidades e interrupciones entre el elevado y el resto de la ciudad; franjas, se refiere a los límites, divisiones, barreras, que se forman en el espacio a partir de las estructuras asociadas al elevado u otras aledañas, puntos estos asociados a la experiencia personal y sensorial al recorrer el lugar, y a las contadas visitas a cada uno de los casos de estudio, teniendo en cuenta la cantidad y los alcances del trabajo.

Ambos análisis se combinaron en gráficos que muestran las relaciones entre ellos y cómo caracterizan el espacio. Por ejemplo, en los primeros tres gráficos, las franjas rojas y naranjas muestran la ubicación del comercio y viviendas multifamiliares, respectivamente, mientras que en los tres últimos los flujos continuos y concentrados de los peatones son representados en color amarillo, a la vez que las ondas rojas señalan zonas de alto riesgo intangible (figura 3). El análisis arroja datos referentes a relaciones con el contexto, morfología, usos, apropiación del espacio, entre otros. Aunque las conclusiones más específicas pueden establecerse al señalar casos específicos, entre los principales resultados de esta sección del trabajo destacan: la construcción de cartilla de identificación de los casos estudiados; el análisis gráfico de las circunstancias actuales de los elevados en Caracas, compuesta por ocho variables fundamentalmente; y, sobre todo, permite la construcción de una tipología que agrupa las características similares de los elevados estudiados.

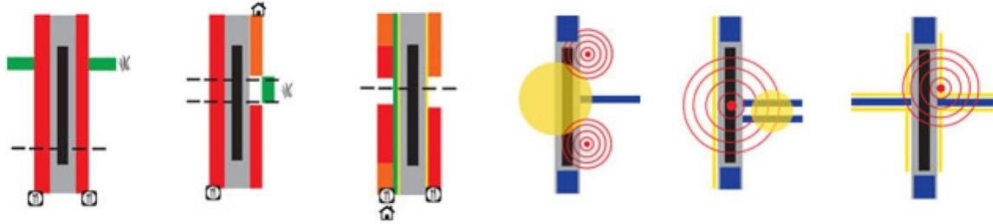


Figura 3. Ejemplo de los gráficos elaborados en el análisis de los casos de estudio

Para configurar dicha tipología, se realiza una clasificación a partir de los índices de relación y aislamiento que posee cada uno, siendo esta una de las características más resaltantes del análisis anterior. Se utiliza, además, una estrategia metafórica para representarlos: (1) Islote: se define como pequeñas islas normalmente no habitadas. En el cuadro está representado con el color verde; es el elevado que no está habitado ni cuenta con usos específicos. (2) Isla: se define como una zona de tierra firme, más o menos extensa, ubicada en mares abiertos. En el cuadro está representada con el color naranja; son los elevados con un espacio demarcado y de paso, totalmente aislado de su contexto. (3) Bajo: se define como una elevación brusca del fondo del mar. En el cuadro está representado con el color amarillo; son los elevados donde se observa una apropiación del espacio dada por los usos de los bordes. (4) Archipiélago: se define como una cadena o conjunto de islas. En el cuadro está representado con el color azul; son los elevados en los que se da una serie de actividades en la misma área (figura 4).

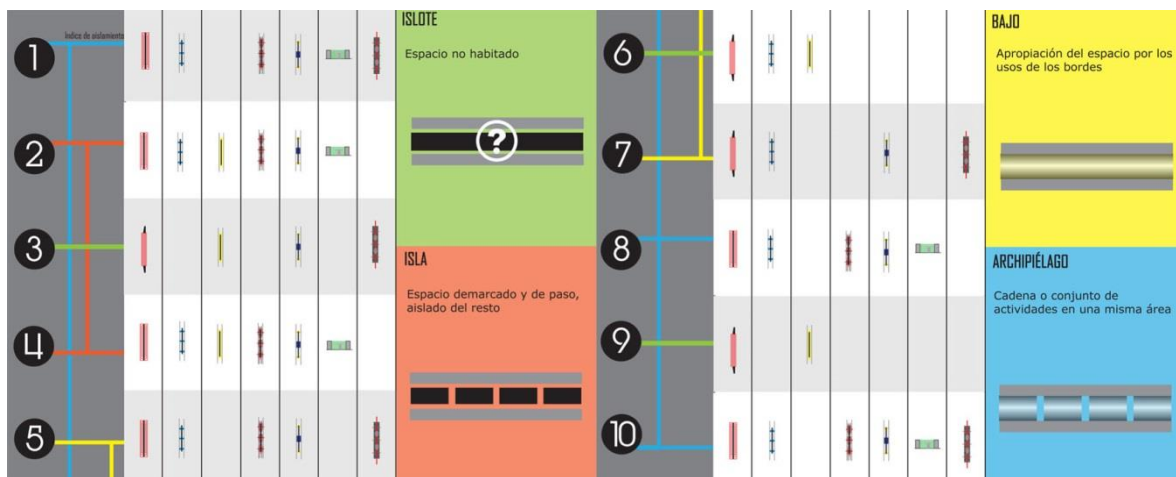


Figura 4. Clasificación de los elevados.

A partir de aquí se comienzan a establecer algunas de las variables que podrían condicionar las intervenciones y comprobaciones llevadas a cabo más adelante, dirigidas a debilitar la condición intersticial y de aislamiento presente de una manera u otra en los elevados. Estas acciones van desde una mínima afectación, con simples cambios en el rayado y aceras, hasta la determinante eliminación del elevado: (1) Aceras y rayado: al intervenir estos dos elementos en conjunto, ya se está definiendo un área particular dedicada al peatón, que garantiza el recorrido y la circulación del mismo, organiza los flujos y abre paso a lugares de permanencia. (2) Acondicionamiento interior/inferior: es recurrente el estado de deterioro de las construcciones asociadas al elevado, así que se plantea acondicionarlo con especial énfasis en el techo como protagonista del espacio. (3) Ordenanza y retiros: si existen edificaciones blandas o vacíos en los bordes, se consideran

como una oportunidad para obtener un espacio libre que estimule la continuidad visual y física. (4) Conexiones nivel superior: en el caso de que el elevado ya no sea utilizado por el vehículo, puede llegar a usarse como espacio público lineal, con conexiones hacia los extremos y la parte baja, garantizando un lugar de permanencia. (5) Eliminar: al comprobarse que efectivamente el elevado ya no es necesario en el lugar donde se encuentra, se elimina dando paso a un nuevo espacio público (figura 5).

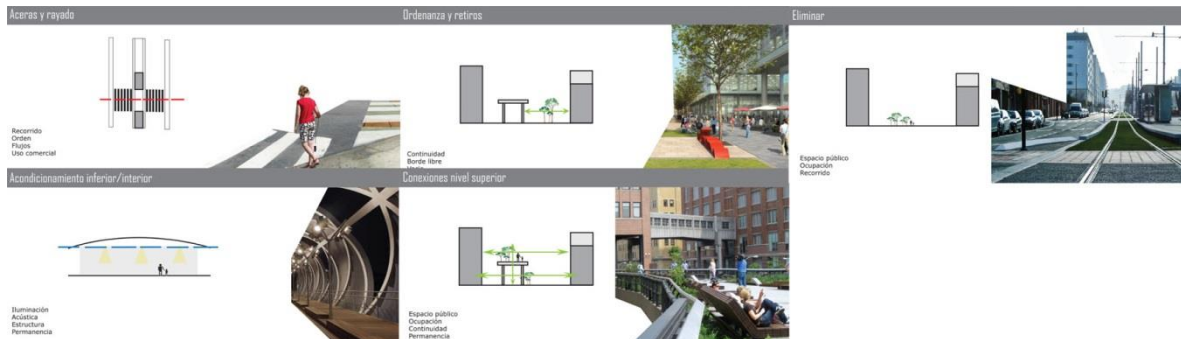


Figura 5. Resumen de los criterios de intervención extraídos de los análisis anteriores

COMPROBACIÓN

Para el siguiente paso se plantea implementar de manera simulada –por medio de un anteproyecto de arquitectura– los criterios establecidos anteriormente. Teniendo en cuenta los alcances de la investigación, se selecciona *un* elevado para la exploración, lo que a su vez motivó la escogencia del elevado de Petare, por ser uno de los más extensos y en los cuales se reconoce un alto nivel de complejidad. Se aspira a que, aunque la exploración se haga sobre un solo caso de estudio, las reflexiones extraídas sirvan de base para el mejor entendimiento de todos.

El de Petare resulta, como se comentaba anteriormente, uno de los más complejos casos analizados, en parte por el lugar donde se encuentra. Hacia el extremo este de la ciudad y dentro del municipio Sucre, el elevado se relaciona con uno de los puntos icónicos de la localidad: la redoma de Petare (figura 6). Es una zona nodal con graves problemas de circulación, principalmente asociado al comercio informal y cantidad de desplazamientos que maneja, cercana a la estación de metro de Palo Verde y al casco histórico de Petare. En este mismo sentido es uno de los pocos casos donde hay actividades que suceden constantemente debajo del elevado (figura 7).

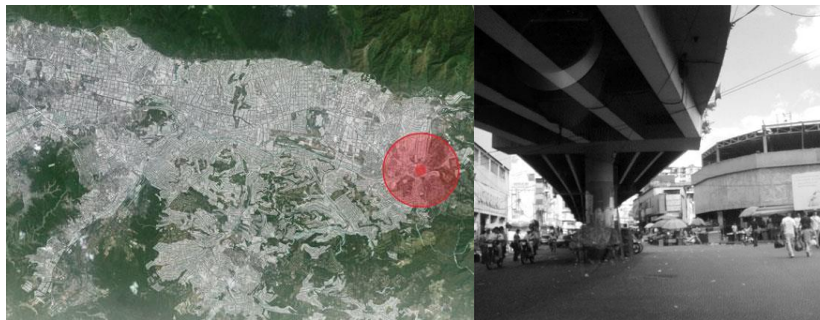


Figura 6. Ubicación del elevado de Petare. Figura 7. Situación actual del elevado de Petare

Para la comprobación, se retoman en primer lugar los análisis producto de la primera clasificación. Se combina el análisis urbano con el fenomenológico en un solo esquema que resume las particularidades del elevado a intervenir. Algunas de las ideas extraídas de este análisis son, por ejemplo: los puntos de interacción y congruencia entre los flujos vehiculares y peatonales, relacionados muchas veces con los sectores de intensa ocupación comercial informal; la inexistencia de espacios verdes en las adyacencias al elevado; la identificación de los espacios con el riesgo intangible más alto, entre otros (figura 8).

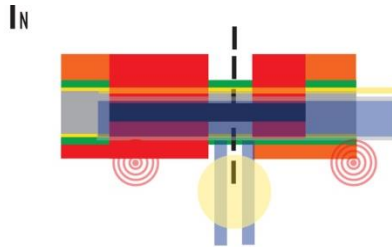


Figura 8. Imagen síntesis de los análisis desarrollados en el elevado de Petare

A partir del esquema anterior, abstracto y de tendencia más universal, se vuelve al lugar para adaptarlo a la forma, dimensiones y particularidades del contexto (figura 9), ya que, a diferencia del inicio, que se formulaba para clasificar grupos más generales, esta herramienta plantea atender a las especificidades del caso.

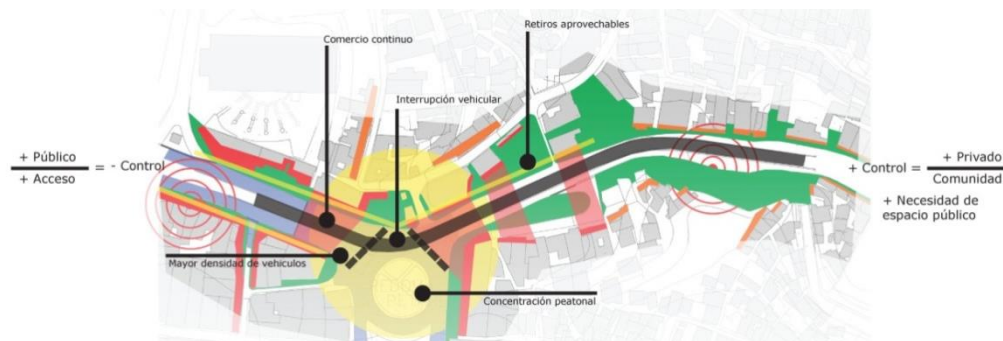


Figura 9. Análisis aplicado en sitio

Con esas primeras aproximaciones se estudian las decisiones correspondientes a la ubicación de pasos peatonales, lugares de permanencia, relaciones transversales, acondicionamiento bajo el elevado, consideraciones sobre espacio verdes y demás criterios referidos en la figura 6 (figura 10), de manera de asociar las conclusiones del análisis y las categorizaciones iniciales con los criterios establecidos para las intervenciones.

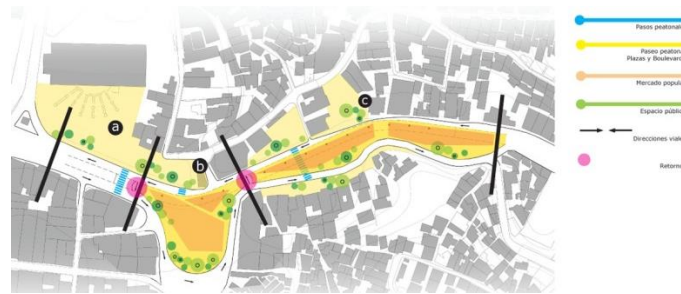


Figura 10. Comprobación de criterios de intervención

En este sector de Petare son las vías y el comercio las que representan mayormente la vida pública. Se plantea la estructuración de actividades, clasificación de los flujos y acondicionamiento del espacio público, partiendo de las dificultades impuestas por la condición intersticial derivada del elevado: “Evitando la clásica dicotomía entre espacio edificado y no edificado, la arquitectura ocupa el lugar como un todo, con lo que al final confronta más radicalmente aún esa impronta histórica del lugar que en principio parece reafirmar con su presente” (Ruby, 2006). Atender al acondicionamiento del vacío en lugar de la pieza –recordando el llamado de Koolhaas en espacio basura– y propiciar el interés en espacios actualmente considerados como residuales.

Entendidos los análisis del elevado y revisados los criterios generales de intervención, se plantea la incorporación de un nuevo espacio peatonal provisto de actividades comerciales de diferente índole que complemente y organice las ya presentes en el lugar. A través de él, conectar y acondicionar los puntos clave del contexto inmediato para construir a su vez una red de espacios públicos con diferentes actividades (figura 11), en función de: (1) multiplicar las relaciones transversales, (2) debilitar la condición divisoria del elevado, (3) complementar su imagen industrial con un paisaje urbano más rico y, finalmente, (4) propiciar la activación y ocupación del espacio para enfrentar su condición inicialmente intersticial.



Figura 11. Anteproyecto de arquitectura como comprobación de los criterios de la investigación en el elevado de Petare

RESULTADOS

Por medio de esta investigación ha sido posible reconocer algunas características casi constantes en los elevados caraqueños: condición intersticial, actuar despreocupado por el contexto, división en sentido transversal, niveles inferiores desocupados, degradación del paisaje urbano y en general una situación de aislamiento que los separa del resto de la ciudad y sobre la cual se ha hecho énfasis en el presente estudio. A partir de esta preocupación se ha establecido una de las categorizaciones que se consideran entre los principales aportes del trabajo, la cual divide los elevados, por medio de conceptos metafóricos, en islote, isla, bajo y archipiélago.

Por otra parte, a través de la simulación se ha podido comprobar que es posible plantear intervenciones que contrarresten los problemas antes señalados, adecuando los elevados al contexto sin tener que prescindir de ellos. Desde este punto de vista se busca aprovechar el potencial que brinda la ciudad en estos puntos nodales, así como el propio espacio ocupado por el elevado. Un buen ejemplo de esto es el reciente elevado de Los Dos Caminos: “El potencial peatonal del lugar donde se eligió colocar el elevado es alto: hay una plaza concurrida (la Miranda), un museo (el del Transporte), un polideportivo (parque Miranda), un paseo cercano (la principal de La Carlota) y el parque metropolitano más concurrido de Caracas (el del Este). No obstante se elige romper esa posibilidad con un nuevo armatoste vial” (Carvajal, 2013).

Finalmente, una de las ideas más tangibles que resultan de la presente investigación, es que el problema de los elevados es complejo y requiere ser visto desde varios ángulos. De poco sirve considerar el tema desde el punto de vista vial, si la arquitectura y el diseño urbano son ignorados.

935

CONCLUSIONES

Los beneficios de movilidad que impulsan la construcción de vías elevadas, parecen contrastar con un enorme grupo de debilidades que hacen eco en otros formatos como autopistas y distribuidores. No solucionan el problema de la congestión, promueven el uso del transporte privado, contaminan, cortan la trama urbana y aumentan la segregación social y espacial (Pereda y Cortés, 2011). Aunque pueden variar dependiendo del caso específico, llama poderosamente la atención la recurrencia de la división o el aislamiento como uno de los principales problemas. La condición intersticial parece hacerse presente de manera casi inminente cuando se producen pasos viales a múltiples niveles que solo se abocan por resolver el movimiento de los vehículos y olvidan el resto de condiciones contextuales de la ciudad donde se insertan.

Visto desde este punto de vista, parecen quedar unas nuevas preguntas planteadas: ¿Son realmente necesarios los elevados en la ciudad? ¿Por qué se mantienen en el tiempo? y más importante: si los problemas resultan evidentes y con el pasar de los años los elevados se mantienen, entonces ¿Por qué no se mejoran y se relacionan de forma más integral con la ciudad? Las opiniones más despectivas los dan como un estorbo pero, tal vez, sea cuestión de ver más allá y pensar en las posibilidades que estas estructuras nos brindan, bien sea manteniendo su condición vial o convirtiéndose... en algo más.

REFERENCIAS

- Capra, F. (2012). Ambos lados del lindero. La transgresión del límite: estrategia para reconectar la arquitectura y la ciudad. (Trabajo Final de grado para optar al título de Magister Scientiarum en Diseño Arquitectónico), Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- Caraballo, A. (2004). Genérico + local: mirada sobre la naturaleza de la esfera pública contemporánea. (Trabajo Final de grado para optar al título de Magister Scientiarum en Diseño Arquitectónico), Universidad Central de Venezuela, Caracas.
- Carvajal, J. (2013). ¿Hasta cuándo insistir con los “elevados”? *El Nacional*. Extraído el 20 de enero de 2014 de http://www.el-nacional.com/caracas/insistir-elevados_0_241175953.html
- Cullen, G. (1974). *El paisaje urbano. Tratado de estética urbanística*. Barcelona: Editorial Blume Labor.
- Groat, L. y Wang, D. (2002). *Architectural research methods*. Nueva York: John Wiley & Sons.
- Koolhaas, R. (2007). *Espacio basura*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Pereda, V. y Cortés, L. (2011). Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial. *Diseño Urbano y Paisaje*, 8 (21). Extraído el 15 de julio de 2013 de http://www.ucentral.cl/dup/pdf/21_autopistas_v_4.pdf
- Ruby, I. (2006). *Grounscapes. El reencuentro con el suelo en la arquitectura contemporánea*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili.
- Von Der Heyde, C. (2007). Fragmentos intersticiales urbanos. Trabajo de Ascenso para optar al escalafón de Profesor Asistente en la Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad Central de Venezuela, Caracas, Venezuela.