

# Regeneración urbana /Demoliendo autopistas y construyendo parques.

Por Javier Vergara Petrescu  
[Enlace al artículo en Plataforma Urbana](#)



Por aquí transitaban 160.000 coches diariamente

Podrían imaginar que antes de esta bucólica imagen de borde río y paseos peatonales, existía una de las autopistas urbanas más transitadas de Seúl?. El caso de la recuperación del canal Cheonggyecheon (**CHEON - gay -cheon**), Corea del Sur, ejemplifica cómo una gran ciudad puede modificar sus patrones de crecimiento, recuperando un antiguo e importante canal urbano que se había transformado en autopista, devolviéndole su rol natural y generando uno de los espacios públicos más interesantes de la séptima aglomeración urbana más grande del mundo.

Hace 50 años en la ciudad de Seúl existía el canal de Cheoggyecheon, un cauce de aguas de carácter más bien rural que dividía la ciudad en sentido norte-sur y donde la gente acostumbraba lavar sus ropas. Junto con el crecimiento económico de Corea del Sur, la ciudad comenzó a expandirse y con esto, desarrolló nuevas infraestructuras y autopistas para suplir la demanda de la creciente tasa de motorización asiática.

De esta forma, el antiguo canal se transformó prácticamente en una cloaca abierta, que luego dio paso a una completa transformación que terminó edificando el cauce en su totalidad. Se construyó así una importante arteria

urbana, que luego recibió una segunda vía de alta velocidad elevada de seis pistas.



Cheonggyecheon, Sel- antes del proyecto



Cheonggyecheon - antes del proyecto





Cheongyecheon - antes del proyecto

## El proyecto de regeneración urbana.

Esto ahora es parte del pasado. En el año 1999 la Alcaldía de Seúl comenzó a gestionar una importante y polémica iniciativa para eliminar la Autopista, símbolo del progreso y el desarrollo de la capital, pero en franco deterioro y obsolescencia física. La autopista había generado un importante deterioro en la calidad de vida de los ciudadanos, la cual se había visto empeorada por los crecientes índices de polución, escasa ventilación y contaminación ambiental.

En un radical y revolucionario acto de regeneración sustentable (que es ejemplo en todo el mundo), el **Alcalde Lee Myung Bak** lideró el proyecto para recuperar el río, demoler la autopista y crear un parque de borde de **400 hectareas, en 8 km de largo y 80 metros de ancho**, dando paso nuevamente al cauce natural del río con sus aguas debidamente tratadas y purificadas.

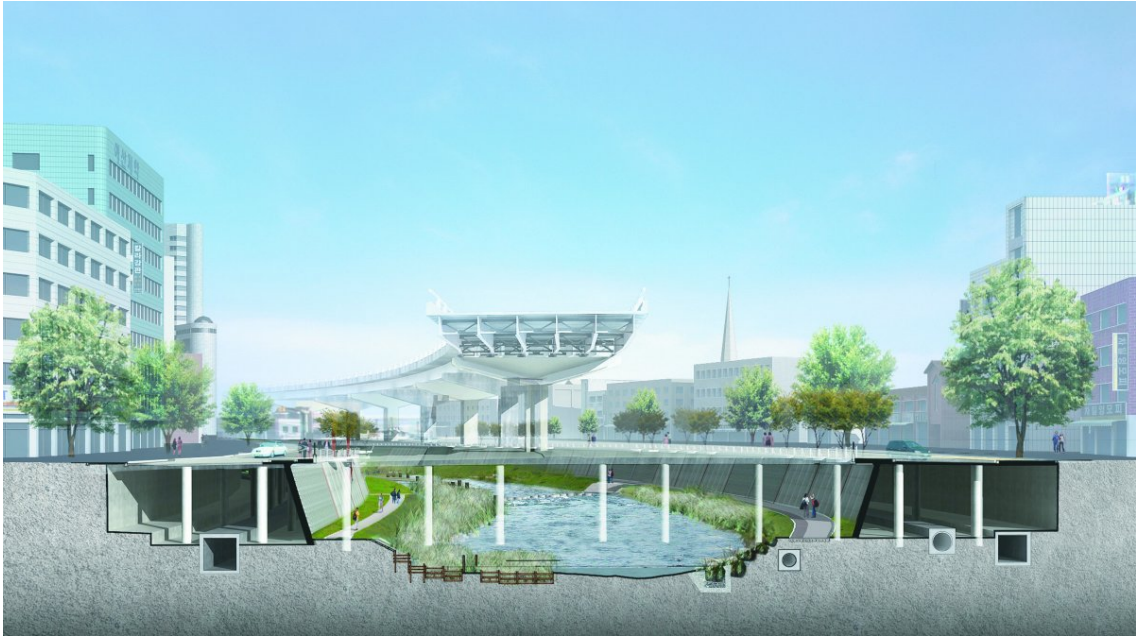


El proyecto de recuperación presentado en 2002 por el diseñador urbano Kee Yeon Huang



El proyecto de recuperación presentado en 2002 por el diseñador urbano Kee Yeon Huang / Cortes





Canal Cheogyechon / cortes



Canal Cheogyechon / cortes



Canal Cheogyechon / cortes



Canal Cheogyechon / cortes

Llevar adelante el proyecto implicaba una transformación cultural importante en Corea. Primero, por la cantidad de autos que conducía diariamente, (más de 160.000). Segundo, por que la autopista tenía un valor significativo en el imaginario colectivo. Representaba el paso de una nación rural a una economía industrializada como lo es hoy. Botar la autopista era un acto por sobre todo *simbólico*.

La idea de reemplazar la autopista surgió en 1999, cuando la Alcaldía de Seúl tuvo que cerrar uno de los tres túneles de vialidad urbana de la ciudad. Paradójicamente, al cerrar este túnel se encontraron con que los volúmenes de trayectos en automóvil cayeron de manera importante. Descubrieron que esto era un caso de la [Paradoja de Braess \(Braess Paradox\)](#), la cual plantea que eliminando espacio en una área urbana y construyendo capacidad extra dentro

de un sistema de red de vial, se pueden reducir el total de los trayectos en automóvil.

**Kee Yeon Hwang**, impulsor y diseñador urbano del proyecto, realizó variadas encuestas consultando cual era el mayor valor que debía tener la ciudad. La respuesta por lejos fue la preservación del medioambiente y las aguas. El equipo de Kee estuvo más de seis meses investigando que pasaría con el tráfico y desarrollaron un modelo de pronóstico que mejoraría cabalmente la situación vial.

De esta manera se internalizó en la gente y en el electorado que la autopista debía ser removida, por lo que el Alcalde Lee fue elegido mayormente con el compromiso de desarrollo ambiental. Cambiar la **Autopista por Parque**.



## El resultado actual.



La demolición de la autopista comenzó en julio de 2003



Demolición de la autopista elevada

Con un costo de **\$380 MM de USD** y mas de **620.000 toneladas** de concreto removido y reciclado, las obras comenzaron en Julio de 2003. En Noviembre de 2006 se inauguraron buena parte de las obras y se espera que el proyecto este finalizado para octubre de este año.



Parte de los resultados son veintidós nuevos puentes, aguas limpias y purificadas, nuevas áreas verdes y un espacio público importante para la ciudad. De igual modo surgieron opositores, los cuales plantearon que de esta manera los autos ya no podrían acceder a esta zona de la ciudad como lo hacían antes y miles de comerciantes informales que se ubicaban en los bordes de la autopista deberían dejar el barrio.

Pese a esto, los resultados una vez implementado el proyecto demostraron que los automovilistas desaparecieron considerablemente, optando por nuevos sistemas de transportes y cambiando sus hábitos de viaje. Las autoridades complementaron este proyecto con un mejorado sistema de buses, dándole la opción a la gente para optar entre transporte público y privado. Los efectos ambientales en la ciudad fueron notables.

Descubrieron que las temperaturas de los suelos y superficies cercanos al nuevo canal tenían un promedio de 3.6°C menos que en zonas a 400 metros de distancia del proyecto. Los ríos son climatizadores naturales del ambiente, enfriando la capital durante los veranos más calurosos. El promedio de la velocidad de vientos en Junio del año pasado fue un 50% mayor que el mismo periodo en 2005.

Junto con mejorar la calidad medioambiental de la ciudad, hubo un considerable impacto en la regeneración urbana de los barrio que bordean el canal Cheonggyecheon. Pese a lo anterior, hay posturas más críticas que apuntan a que se ha producido una dura [gentrificación](#) en el área, desplazando a una gran masa de población de sus lugares de origen. Lo cierto es que el proyecto vino a dotar de infraestructura, servicios y paseos peatonales, a una zona que estaba en franco deterioro, generó una nueva cara para un río, ahora remozado y que sin duda debe ser un valor de todos los ciudadanos.



Antes autopista / Ahora parque



Recuperación urbana del canal



Vestigios de la extinta autopista Cheogycheon





El proyecto de canal Cheonggyecheon presenta distintos tramos de espacio público



El nuevo canal-parque urbano es usado por más de 30.000 personas cada fin de semana



Recuperación urbana del canal / Paseo nocturno de Seúl



Recuperación urbana del canal / Paseo nocturno de Seúl

Un proyecto de esta escala y magnitud debe lidiar con procesos difíciles, posturas encontradas, y complejidades técnicas significativas. Debe ser liderado por actores importantes y contar con un amplio apoyo de la ciudadanía, para poder así compensar y poner en la balanza los beneficios que conlleva un cambio de este tipo -que bien podría ser replicado en otras ciudades del mundo-. Algo similar en términos de beneficios sociales y urbanos



es lo que se proyecta en Santiago de Chile para el proyecto de Recuperación del **Zanjón de la Aguada**, un interesante punto de comparación entre la realidad Coreana y la Chilena.



Octubre de 2007 final del proyecto



Inauguración del primer tramo del Cheoggyecheon

### **Más información :**

[Proyecto de Recuperación Cheonggyecheon.](#)  
[Cheonggyecheon en Wikipedia](#)  
[Guardian Weekly / Proyectos de Infraestructura](#)  
[CIVIL ENGINEERING MAGAZINE](#)

### **Artículos relacionados**

[Espejismos Urbanos 1.0 / Ribera Norte, Concepción](#)  
[Nuevo borde costero de Split, Croacia: Ejemplo de recuperación de waterfronts](#)  
[Inaugura Parque Bicentenario en Vitacura](#)  
[La Polémica del Costanera Center](#)  
[Autopista Américo Vespucio Oriente / va el túnel en todo el trazado.](#)