

Seis ciudades, seis cambios de paradigma

Demolición de sus autopistas por parques urbanos y como consecuencia: calles menos congestionadas y más espacios públicos.

A lo largo del siglo XX, las autopistas elevadas fueron generadores clave de crecimiento económico para las ciudades estadounidenses. Permitieron que los viajeros viajaran rápidamente entre los centros urbanos y los suburbios, descongestionaron las calles llenas de tráfico y crearon trabajos de infraestructura.

Pero en estos días, invertir en carreteras es una mala decisión comercial para muchas ciudades.

Cada vez más ciudades de los EE. UU. optan por demoler o transformar partes de sus carreteras interestatales en ruinas, en lugar de repararlas. Éstas renovaciones están ocurriendo en gran medida porque las viejas carreteras son costosas de reconstruir, según Rob Steuteville de una organización sin fines de lucro con sede en DC llamada “Congreso para el Nuevo Urbanismo”.

<https://www.businessinsider.com/highway-closing-city-transformation-2018-5?r=MX&IR=T> Leanna Garfield, Mayo 6, 2018

Estas ciudades, entre otras, han cambiado su paradigma:

- Madrid Río, Madrid, España
- Embarcadero Freeway, San Francisco, California, E.E.U.U.
- Boston, Massachusetts, E.E.U.U.
- Park East Freeway, Milwaukee, E.E.U.U.
- Harbor Drive, Portland, Oregon, E.E.U.U.
- Alaskan Way, Seattle, Washington, E.E.U.U.

<https://www.plataformaurbana.cl/archive/2014/04/08/6-ciudades-que-cambiaron-sus-autopistas-por-parques-urbanos/> Constanza Martínez Gaete

Madrid Río, Madrid, España

Antecedentes

Este anillo se construyó a finales de los años 60 siendo el primer cinturón de la ciudad. Al suroeste de Madrid el trazado de la autopista se hizo coincidir con el trazado del río transcurriendo paralelos durante casi 6 km.

El río quedó constreñido en ambos márgenes por los carriles de circulación. Desapareció cualquier relación de los ciudadanos con el ámbito fluvial y el cauce canalizado quedó completamente aislado, inaccesible e invisible.

El Plan de la Red Arterial de Madrid de la M-30 agravó la desconexión urbana en la ciudad y, según el periódico El País, “Desde 1960 a 1968 pasó de 300 mil a dos millones de vehículos”.



Madrid Río, Madrid, España



Madrid Río, Madrid, España

RIO MANZANARES-MADRID ESPAÑA



Recuperación de espacio verde a gran escala

Madrid Río es el resultado de un proyecto ejecutado por el Ayuntamiento de Madrid mediante dos actuaciones sucesivas.

La primera, entre 2003 y 2007, el soterramiento de la antigua vía de circunvalación M-30 a lo largo del río Manzanares y, la segunda, entre 2007 y 2010, la recuperación de los espacios liberados del tráfico, para crear un gran parque urbano.

Madrid Río es hoy un gran eje ambiental, deportivo, lúdico y cultural de 1,200,000 metros cuadrados de superficie y diez kilómetros de longitud.

Madrid Río, Madrid, España

Objetivos

Comprometer a los ciudadanos de Madrid alentando la participación ciudadana y proporcionando información sobre cómo los proyectos pueden vincularse a otros aspectos culturales, deportivos y de ocio de la ciudad.

Mejorar la integración urbana entre el centro de la ciudad y los distritos del sur y el oeste, transformando el río Manzanares de una barrera en un punto de encuentro.

Mejorar las condiciones del agua del río y asegurar que no se viertan productos tóxicos, reduciendo la contaminación.

Mejorar la movilidad y liberar el centro de la ciudad del exceso de tráfico, reduciendo la duración de los trayectos y la accidentalidad.



Madrid Río, Madrid, España



En resumen

Los trabajos de acondicionamiento y ajardinamiento se realizaron entre 2007 y 2011, contemplando circuitos biosaludables, miradores como el de la Huerta de la Partida, así como diferentes restaurantes con amplias terrazas.

Además, es posible dormir en esta zona gracias a los diversos hoteles construidos en ella, en los cuales puedes disfrutar de un paisaje verde en plena ciudad.

Embarcadero Freeway, San Francisco, California

El plan era simple: conectar el puente de la Bahía y el puente Golden Gate a través de una autopista. Era la década de 1950 y a todo el mundo le encantaban las autopistas. ¿Qué puede salir mal? **Casi todo.**

La autopista Embarcadero es ampliamente considerada uno de los mayores errores que jamás haya cometido la ciudad.

Durante 32 años, una monstruosidad de hormigón bloqueó a los habitantes de San Francisco de las aguas de la bahía, cubrió de smog el icónico Ferry Building y enfureció mucho a muchos residentes.



Embarcadero Freeway, San Francisco, California



Imagen tomada de <https://commonedge.org/repairing-the-urban-fabric-ruined-by-highways/>

"La Autopista Embarcadero aisló el centro de la ciudad del agua que le dio origen, y dejó al icónico Ferry Building, un escultural sobreviviente de 1906, varado detrás de una pared oscura de gases de escape y ruido", escribió el crítico de arquitectura del Chronicle, John King en 2004.

Embarcadero Freeway, San Francisco, California

Durante muchos años los grupos ambientalistas lucharon por eliminar la autopista y parecía que el movimiento había fracasado, que la idea estaba muerta, pero el 17 de octubre de 1989 un terremoto de magnitud 7,1 de Loma Prieta provocó el colapso de secciones del Puente de la Bahía y de la Autopista Cypress de Oakland, y dañó tan gravemente el Embarcadero y las Autopistas Centrales de San Francisco que tuvieron que cerrarse.

La autopista Embarcadero había sido modernizada para protegerla contra terremotos a principios de la década de 1980, por lo que todavía estaba en pie, pero estaba tan gravemente dañada que no se podía utilizar.

Para los defensores de la autopista, perder la vía provocaría un embotellamiento en las calles circundantes. Sin embargo, el cierre temporal provocado por el terremoto demostró que los temores eran infundados, ya que el tráfico simplemente encontró otras rutas. Se reveló también que arreglar la autopista costaría tanto como reconstruirla desde cero.



Embarcadero Freeway, San Francisco, California



El boulevard cuenta con una línea de tranvía que recorre el centro.

Imagen tomada de <https://www.alamy.es/imagenes/camino-del-embarcadero.html?sortBy=relevant>

El icónico Ferry Building se liberó con un parque público frente a él.



Embarcadero Freeway, San Francisco, California

"La reutilización de infraestructura ofrece una oportunidad única para enfrentar los patrones discriminatorios de inversión que han dado forma a nuestras ciudades estadounidenses hoy", dice Asima Jansveld, directora gerente de High Line Network.

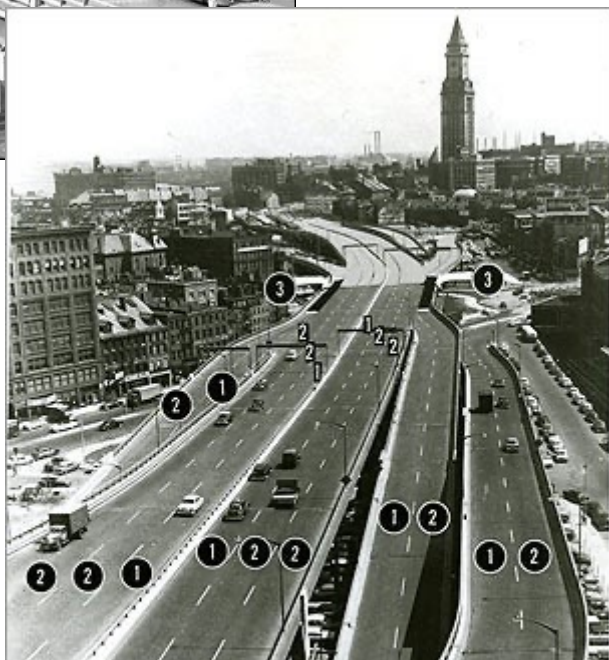


Boston Highways, Massachusetts

The Greenway



Imagen tomada de
<https://www.gettyimages.com.br/fotos/boston-central-artery>



Imágenes tomadas de
<https://www.boston.com/uncategorized/noprimarytag/match/2012/07/20/rose-kennedy-greenway-history-recent-changes/>

Cuando Boston abrió la autopista central en 1959, daba servicio a unos 75,000 vehículos diarios.

La construcción de la carretera desplazó a 20,000 residentes durante las obras y aisló los vecindarios North End y Waterfront del centro de la ciudad de Boston.

En la década de 1990, la arteria se congestionó durante más de 10 horas al día mientras casi 200,000 vehículos intentaban desplazarse hacia y desde el centro de Boston.

La tasa de accidentes de la carretera aumentó a cuatro veces el promedio nacional. Era necesario un cambio drástico.

Boston Highways - The Greenway

The Big Dig fue el nombre del plan de Boston, emprendido a mediados de la década de 1990, para remediar la congestionada Arteria Central.

Este ambicioso proyecto incluía reemplazar la carretera de seis carriles con una autopista subterránea de ocho a diez carriles debajo de la carretera existente, lo que finalmente condujo a un cruce de dos puentes y 14 carriles sobre el río Charles.

La construcción duró desde 1995 hasta 2003. Una vez finalizada la autopista subterránea, la antigua autopista elevada fue demolida y reemplazada por espacios abiertos.

El Big Dig fue un desafío. Aún en los proyectos más grandes, mantener el apoyo público y la participación positiva de las partes interesadas es exponencialmente más complejo debido a la duración de la construcción, los sobrecostos cada vez mayores, el escrutinio constante de los medios y la gran cantidad de personas que deben mantenerse en comunicación.



Imagen tomada de

<https://www.facebook.com/thebostoncalendar/photos/a.359655064137355/2844557955>

647041/?type=3

Boston Highways - The Greenway



Imagen tomada de <https://www.rosekennedygreenway.org/overview/>

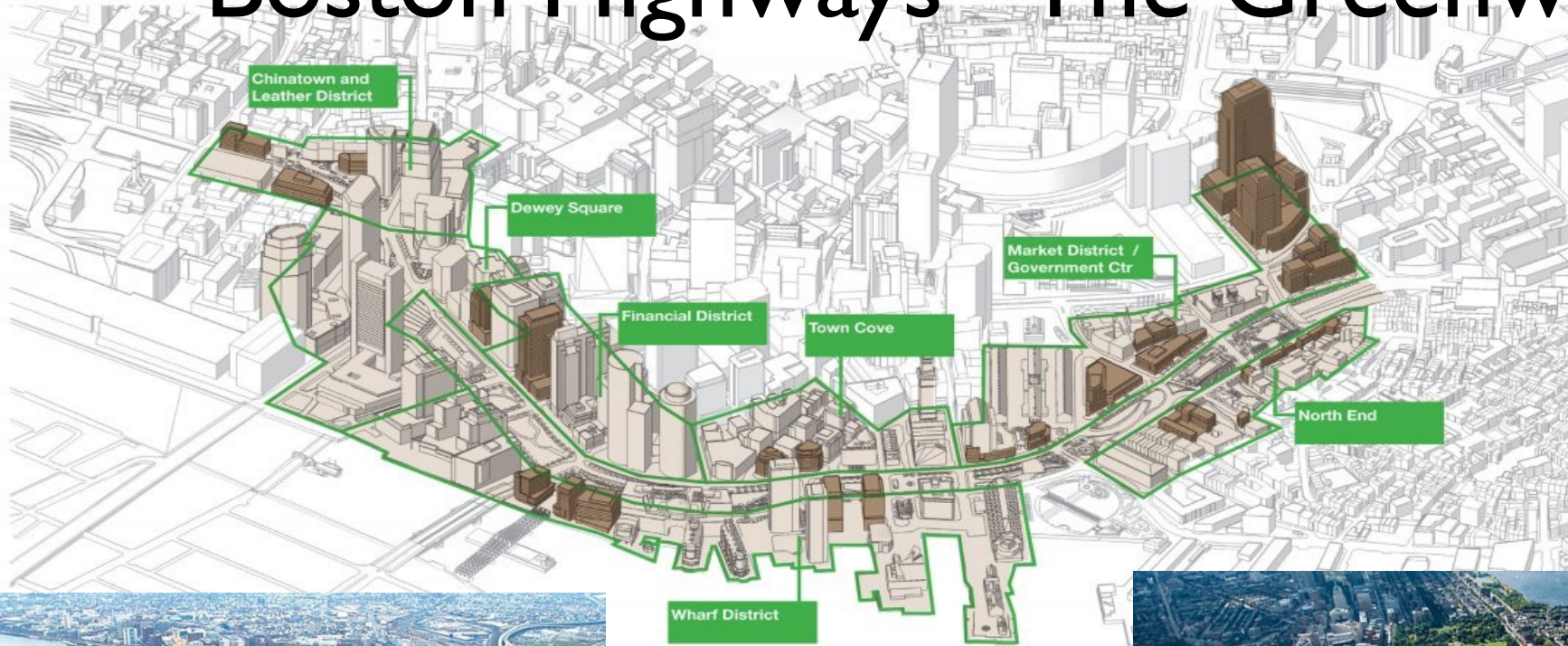
La vía verde “Rose Fitzgerald Kennedy Greenway” es un marcado contraste con lo que alguna vez fue. Se encuentra en el terreno donde estaba la carretera de la Arteria Central. Se demolieron barrios de la carretera interestatal que separaba a Boston de su zona costera.

Décadas más tarde, el Big Dig enterró la Interestatal 93 bajo tierra y las 1,5 millas (2.4 km) de carretera elevada fueron demolidas, abriendo parques para que residentes y turistas se reunieran.

Los planificadores de tráfico estimaron que la arteria estaría paralizada entre 15 y 16 horas por día en 2010 si no se reemplazaba.

Boston Highways - The Greenway

<https://www.utiledesign.com/work/boston-greenway-planning-study/>



Introduction



Imagen tomada de
https://www.reddit.com/r/boston/comments/6so8p0/before_and_after_the_big_dig_xpost/

Boston Highways, The Greenway



- Las mejoras redujeron las horas de viaje en un 62% entre 1995 y 2003.
- Los niveles de monóxido de carbono se redujeron en un 12% durante el mismo período.
- Se crearon más de 45 parques y plazas y al mismo tiempo aumentó la conectividad entre el centro y los vecindarios adyacentes.
- Se incluyó la restauración de la costa a lo largo de la cuenca del río Charles, el canal Fort Point, Rumney Marsh y Spectacle Island, así como el Boston Harborwalk.

Boston Highways - The Greenway

Conclusiones

Si bien The Big Dig intentó corregir los errores de los años 50 y 60, al final fue un paso adelante y dos pasos atrás. The Greenway es ciertamente una mejora con respecto a la antigua estructura elevada.

Sin embargo, enterrar y ampliar la carretera (en lugar de reducirla o eliminarla) fue una reinversión y una reafirmación del dominio del automóvil.

Además, desechar el enlace ferroviario entre las estaciones norte y sur como parte del proyecto (como se pretendía originalmente) fue un error generacional que resuena en todo el corredor ferroviario del noreste.



Imagen tomada de https://en.wikipedia.org/wiki/File:Greenway_map_detail_showing_North_End_Parks.png

Park East Freeway, Milwaukee, Wisconsin

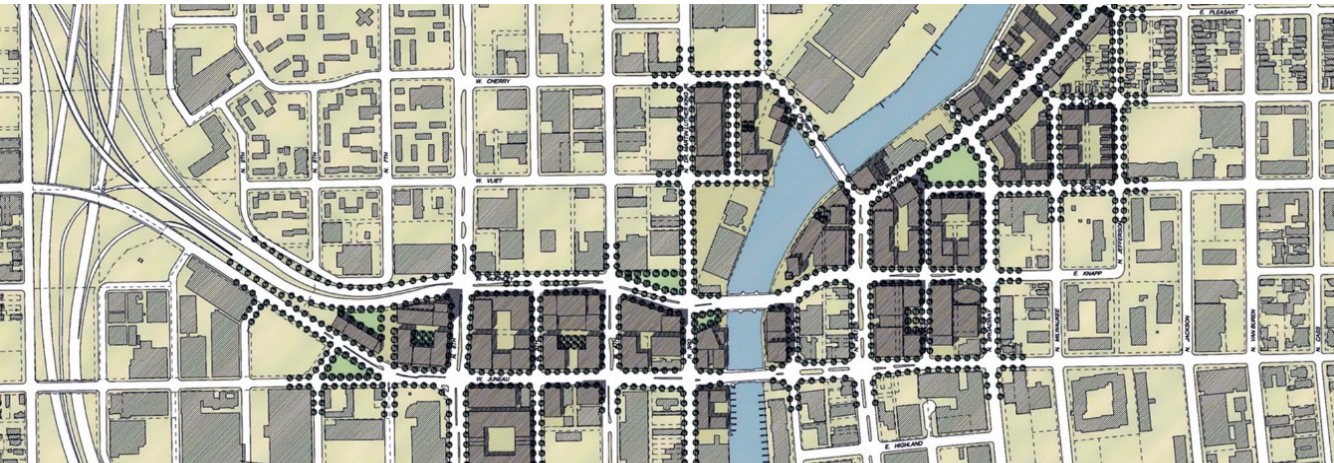


Imágenes tomadas de <https://www.planning.org/blog/926211/removing-freeways-and-healing-communities/>

Milwaukee es una de las pocas ciudades del país que demolió una autopista elevada en beneficio de los vecindarios circundantes y para crear nuevos terrenos valiosos para el desarrollo. El terreno alguna vez fue la Park East Freeway, un ramal de una milla de largo que se construyó como parte de un plan más amplio para rodear el distrito comercial del centro con autopistas. Los patrones del pasado se están invirtiendo, lo que es motivo de celebración.

Park East Freeway, Milwaukee, Wisconsin

DESPUÉS



La autopista conocida como Parkway East en Milwaukee, Wisconsin, era el vestigio de un plan de la década de 1960 para rodear la región del centro de la ciudad. El ramal fue construido en 1971 desde la calle 12 hasta la calle Jefferson. Estaba destinado a ser la primera parte de una ruta desde la I-43 hacia el pasando por North Avenue.



ANTES

La eliminación, sin precedentes, de un ramal elevado de la autopista en el centro de Milwaukee abrió un área de 85 cuadras para la reurbanización. Los planificadores prepararon un plan maestro y un código de desarrollo para guiar los nuevos desarrollos de uso mixto en esta área.

Park East Freeway, Milwaukee, Wisconsin



Ahorró a la ciudad entre 25 y 55 millones de dólares demoliendo la autopista en lugar de reconstruirla.

Mejóro la conectividad con el centro y los barrios aledaños.

El Acuerdo de Beneficios Comunitarios (CBA) guía el desarrollo en el Park East Corridor de Milwaukee para garantizar que las prácticas de desarrollo sean equitativas y que los residentes compartan los **beneficios de una reurbanización de 64 acres** en el corazón del centro de la ciudad.

Park East Freeway, Milwaukee, Wisconsin



Imágen tomada de <https://www.istockphoto.com/es/fotos/milwaukee-skyline-aerial>

Imagen tomada de <https://www.gettingstamped.com/things-to-do-in-milwaukee/>



Park East Freeway, Milwaukee, Wisconsin

En 2003, la autopista fue eliminada y se restauró la red de calles urbanas.

El nuevo bulevar abrió 26 acres de propiedad para su reurbanización.

El terreno adyacente a la autopista fue finalmente utilizado para una combinación de usos comerciales, minoristas, de casas adosadas y apartamentos.



Imagen tomada de <https://www.istockphoto.com/es/fotos/milwaukee-skyline-aerial>

Harbor Drive, Portland, Oregon, E.E.U.U.

Harbor Drive y el parque Waterfront

La autopista Harbor Drive en el centro de Portland se abrió al tráfico en 1942, fue la primera autopista en Oregón, aunque muy corta. Muy popular en sus primeros años, pero durante las décadas de 1960 y 1970 los urbanistas comenzaron a reconsiderar la autopista. **¿Se podría remodelar el área para proporcionar más espacios abiertos o para ayudar a conectar el distrito comercial del centro con el río?** Grupos gubernamentales y privados emitieron varias propuestas y, finalmente, ganó la idea del espacio abierto. Harbor Drive fue demolido en 1974 y comenzó la construcción del nuevo Waterfront Park. El parque abrió al público en 1978.



Imagen tomada de <https://livingnewdeal.org/sites/harbor-wall-balustrade-portland/>



Imagen: The Oregonian - https://encrypted-tbn0.gstatic.com/images?q=tbn:ANd9GcR2Hn2_7ZezlR55PjvHLEL7kpuhCZ4rat6ezxZcy7PWxsjVBKEKACjIjmjvZJl7G8w9hPs&usqp=CAU

Harbor Drive, Portland, Oregon, E.E.U.U.



Imagen tomada de <https://montavillanet/2021/07/01/portlands-missing-freeway-history/>



Imagen tomada de <https://gallery.multcolib.org/image/harbor-drive-freeway>

Durante las tres décadas de 1942 a los años 70s, el número de unidades de vivienda en el centro de la ciudad se redujo en un 56 % a medida que se construyeron más autopistas.

En la historia de los derribos de autopistas estadounidenses, Harbor Drive es la primera carretera importante que se elimina intencionalmente. En 1950, Harbor Drive con seis carriles corre junto al centro de la ciudad a lo largo de la orilla occidental del río Willamette.

Harbor Drive, Portland, Oregon, E.E.U.U.

En 1968, el Plan Downtown Waterfront (Plan Frente del Río del Centro) exigía la reurbanización de Harbor Drive como parque para embellecer el centro de la ciudad. El grupo de ciudadanos Riverfront for People (Frente del Río para la Gente), formado para oponerse a la ampliación de Harbor Drive, apoyó este plan, al igual que el entonces gobernador Tom McCall.



Imagen tomada de <https://gallery.multcolib.org/image/three-year-plan-illustrative>

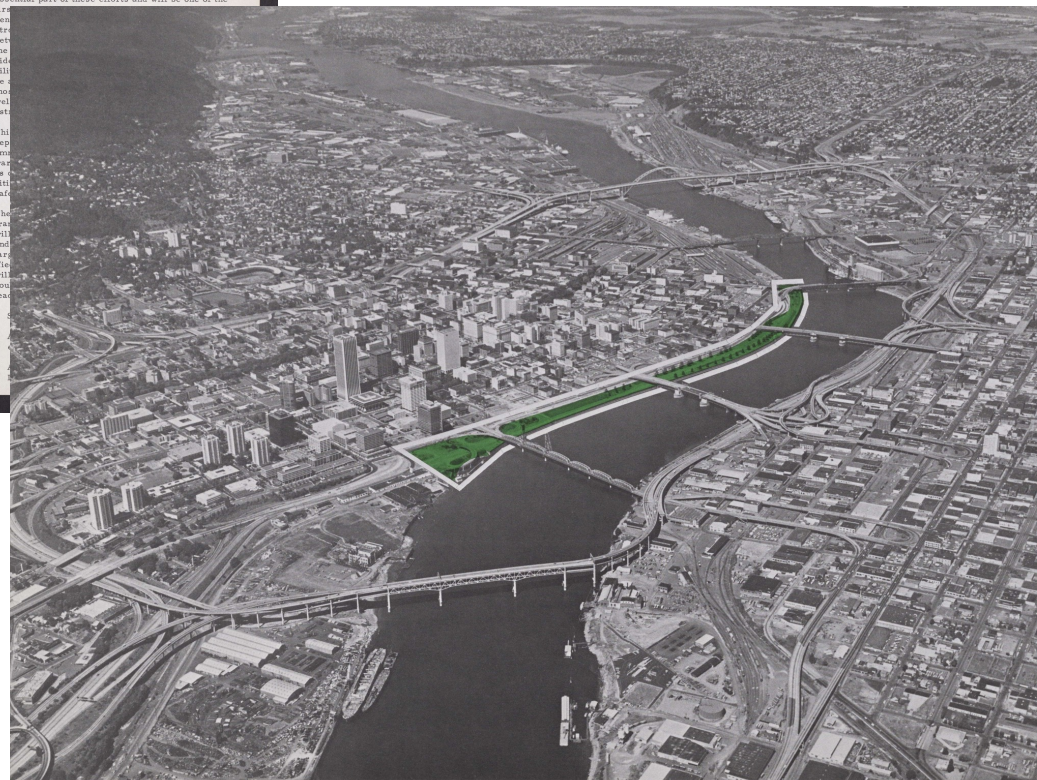


Imagen tomada de <https://gallery.multcolib.org/image/waterfront-park-boundary>

Harbor Drive, Portland, Oregon, E.E.U.U.

La eliminación de esta autopista fue parte de un plan integral para gestionar mejor el tráfico dentro de la ciudad. Cuando se cerró la autopista, no se observaron efectos negativos perceptibles en el flujo de tráfico en las zonas circundantes.

Además del parque costero de 37 acres, se completaron otros tres importantes proyectos de desarrollo de uso mixto en el área que generaron mayores ingresos fiscales para la ciudad.

El éxito del centro de Portland es ampliamente conocido y la demolición de Harbor Drive debería atribuirse una buena parte del crédito.

Antes

Después



Alaskan Way, Seattle, Washington

A principios de la década de 1950, se construyó el viaducto Alaskan Way, paralelo a Alaskan Way. La construcción se llevó a cabo en tres fases desde 1949 hasta 1959, el primer tramo se inauguró el 4 de abril de 1953.



Imagen tomada de <https://digitalcollections.lib.washington.edu/digital/collection/imlsmohai/id/2135/rec/1>
Vista aérea del viaducto Alaskan Way con vista al noreste hacia Seattle, 1959.

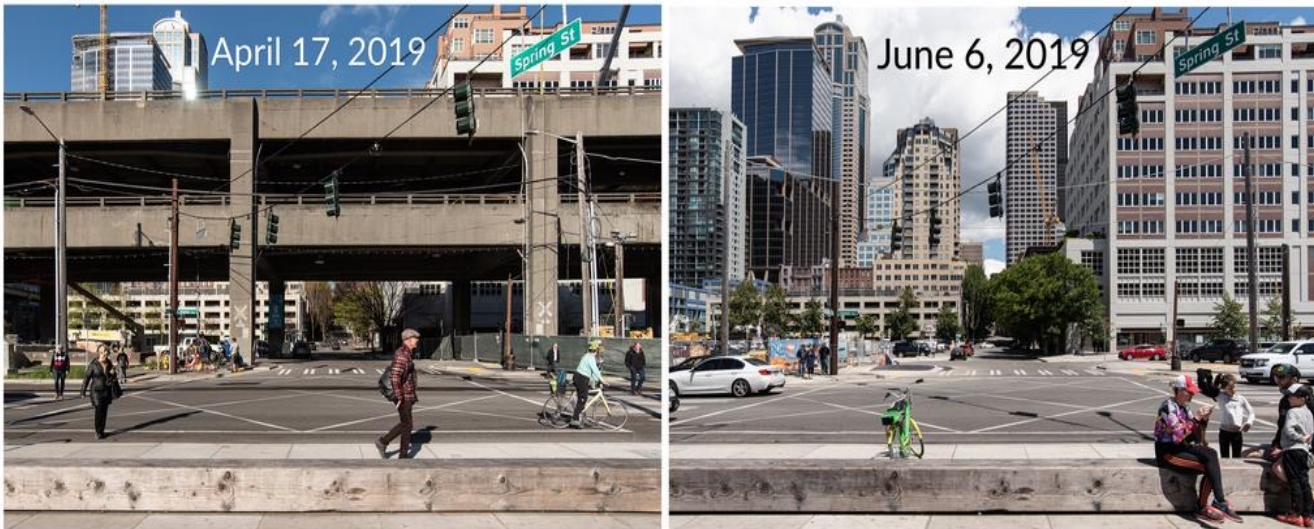


Imagen tomada de <https://digitalcollections.lib.washington.edu/digital/collection/imlsmohai/id/8695/rec/3>

Alaskan Way, Seattle, Washington

En julio de 2012, se implementa el concepto de Waterfront Park avalado por el Comité Central Waterfront (CWC), conformado en 2009 para asesorar sobre los espacios públicos y el marco para el diseño de la costa de Seattle. En noviembre de 2013, comienza la construcción del malecón.

En Octubre de 2018, Alaskan Way se trasladó temporalmente hacia el oeste para facilitar la demolición del viaducto. La calle de superficie reconstruida Alaskan Way constará de hasta 8 carriles de tráfico a lo largo de su sección inferior.



Alaskan Way, Seattle, Washington

Las tribus Salish de Puget Sound han habitado esta zona durante miles de años. Una abundancia de recursos naturales y tecnologías eficientes para cosechar y conservar alimentos les permitió desarrollar ricas formas de vida cultural y espiritual. En 1855, se firmó el Tratado de Point Elliott con más de 20 tribus en la región de Puget Sound, creando reservas como hogares permanentes para la población tribal.

En el paseo marítimo de Elliott Bay, los antepasados de los actuales miembros tribales Duwamish, Suquamish y Muckleshoot eligieron un espacio (aldea Duwamish en Elliot Bay) al que llamaron Dzidzilich, que puede traducirse como “pequeño lugar de cruce”. En abril de 2023 la sección central de Alaskan Way recibió este nombre honorífico.



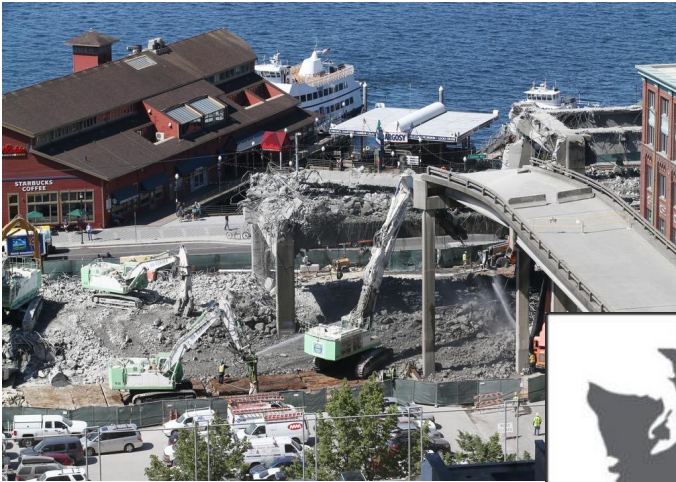
Imagen tomada de <https://waterfrontparkseattle.org/waterfront-histories-historic-images/>



Imagen tomada de <https://www.seattletimes.com/seattle-news/transportation/new-street-signs-honor-first-name-of-seattles-waterfront-dzidzilich/>

Alaskan Way, Seattle, Washington

En 2019, se completó un túnel (uno de los túneles de dos pisos más importantes de E.E.U.U.) de reemplazo para el viaducto Alaskan Way, que durante 60 años transportó personas y mercancías a través del corazón del centro de Seattle. Esto llevó al cierre y demolición (sin explosivos) del antiguo viaducto para dar paso a nuevos desarrollos a lo largo de la costa del centro de Seattle, incluida la reconstrucción del propio Alaskan Way.



El nuevo túnel y la eliminación del antiguo viaducto son fundamentales para un proyecto más amplio: renovar el paseo marítimo de Seattle, reconstruir el malecón, mejorar la superficie de las calles y abrir nuevas vistas de la Bahía de Elliott.

Imagen tomada de <https://wsdot.wa.gov/construction-planning/major-projects/alaskan-way-viaduct-replacement-program>

Imágenes tomadas de <https://www.bizjournals.com/seattle/news/2019/10/04/shake-burrow-crunch-the-story-of-the-highway-99.html>



Alaskan Way, Seattle, Washington

Seattle está reconstruyendo su zona costera central. Las obras incluyen la construcción de un parque lineal, la reconstrucción de los muelles 58 y 62, así como la mejora de las conexiones de este a oeste entre el centro de la ciudad y Elliott Bay. Este esfuerzo constituye una iniciativa de 781 millones de dólares que se espera concluir para 2025.

Imagen tomada de <https://www.bizjournals.com/seattle/news/2019/10/04/shake-burrow-crunch-the-story-of-the-highway-99.html>



Imagen tomada de <https://waterfrontseattle.org/construction/construction-overview>

Alaskan Way, Seattle, Washington

Cuando se elimina el viaducto inicia la construcción del parque frente al mar: un nuevo espacio público de 20 acres que se extiende de norte a sur, desde Belltown hasta Pioneer Square; servirá como **una invitación a reconectarse con el agua**, las montañas, la ciudad y entre las personas.

Este nuevo frente costero verde agregará cientos de nuevos árboles y plantas nativas para sustentar el hábitat oceánico cercano a la costa y para servir como un sistema de filtración masivo que ayude a eliminar los contaminantes de las aguas pluviales antes de que ingresen al estrecho.



Imagen tomada de <https://waterfrontparkseattle.org/>



Imagen tomada de <https://waterfrontparkseattle.org/the-park/>

Alaskan Way, Seattle, Washington

Otros aspectos de este proyecto son:

- Conexiones a espacios de parques, restaurantes, tiendas y vecindarios .
- Cruces de calles elevados y aceras ampliadas.
- Más de 500 árboles nuevos, coberturas del suelo e infraestructura para gestionar aguas pluviales en el sitio.
- Iluminación para peatones e iluminación para carreteras.

