



CIUDAD VIVA

## Temas Urbanos

No. 12. Junio 2003

[www.ciudadviva.cl](http://www.ciudadviva.cl), e-mail: [info@ciudadviva.cl](mailto:info@ciudadviva.cl)

# DEMOLER AUTOPISTAS: UNA TENDENCIA EN ASCENSO

Santiago necesita *aprender* de las experiencias del resto del mundo. Mientras ellas desarman las autopistas para mejorar la calidad del aire, la salud, la calidad de vida, y hasta para estimular el desarrollo urbano y económico, aquí estamos, ahogándonos en los gases tóxicos que producimos con la industria, pero por sobre todo el sistema de transporte.

Mientras las autoridades plantean túneles por cerros, destruyen casas buenas en una ciudad con déficit habitacional, y pavimentan áreas verdes de gran valor para la ciudad en su insano afán por construir cada vez mejores autopistas para la minoría que viaja en automóvil, otras ciudades están aprendiendo de sus errores del pasado.

En términos numéricos, en Santiago se está invirtiendo más de US\$1,715 millones en 180 kilómetros de autopistas, versus solo US\$170 millones en las vías segregadas, paraderos y estaciones de su plan de buses, TranSantiago, que podría ser un gran aporte a la equidad, el medio ambiente y la calidad de vida de nuestra ciudad si se hiciera en conjunto con días libres de automóviles (especialmente los días de alerta, pre-emergencia y emergencia ambiental), una extensa red de ciclovías de calidad, y otras medidas como Barrios A/Tracción Humana, donde se favorece la movilidad no motorizada.

Aquí les contamos las sorprendentes historias de ciudades del mundo que han optado por desarmar sus autopistas – y han ganado beneficios extraordinarios.

El espacio que usan, la forma en que dividen barrios y sectores, el tráfico, ruido y contaminación que generan, el deterioro urbano y social en su entorno, y su total falta de estética, son las principales razones que se esgrimen para proponer la remoción de una autopista.

Al mismo tiempo, los potenciales turísticos, de espacios más amigables y la posibilidad de darle un impulso a la economía urbana local del sector, aparecen como los beneficios de reemplazar autopistas con nuevos desarrollos a escala humana.

Proyecto/Actividad	Costo (millones de dólares)
Programa de autopistas para Santiago	Más de 1700
Gasto Público Nacional en Salud 2003	1715
Arreglar colectores de aguas lluvias en Santiago	690
Arreglar colectores de aguas lluvias en el resto de Chile	1014
Mantenimiento de autopistas en Los Angeles, EEUU, 1999/2000	124
Crear una red densa de ciclovías en Santiago (*)	120
Subsidio estatal a Costanera Norte	120

Ciudad	En qué está
Pórtland	reemplazó una autopista por un parque
San Francisco	demolió una autopista y está demoliendo otra
Milwaukee	demoliendo una autopista
Seúl	demolerá una autopista para recuperar río
Santiago	construirá 7 autopistas

## Pórtland

La ciudad de Pórtland es algo así como la Meca del nuevo urbanismo estadounidense. Es una ciudad que desde hace décadas viene planteando una forma sustentable de "hacer ciudad", con mucha área verde (10% del área urbana), con límites precisos que evitan la expansión de la mancha urbana, con desarrollo de ciclovías (más de 350 km) y facilidades peatonales por doquier. Pese a que esto viene desde hace rato ya, es sólo recientemente que los ojos del mundo se han estado orientando hacia Pórtland. Por un lado, porque Pórtland está ahora empezando a cosechar años de buena planificación y por otro, porque el resto de las ciudades se está dando cuenta que su propio modelo "clásico" de desarrollo, basado en el automóvil, ya no da para más.

En esa misma época en que Pórtland redefinía cómo se desarrollaría, específicamente en 1976, decidieron botar una autopista, la *Harbor Drive*, que corría a un lado del río Willamette, justamente para recobrar para la ciudad esta corriente de agua, aislada de la gente por la autopista. Los resultados se ven en estas fotos.

Y no es lo único que han demolido. Transformaron una playa de estacionamientos en una plaza, la *Pioneer Courthouse Square*, como se ve en la siguiente figura.



Antes



Después



## San Francisco

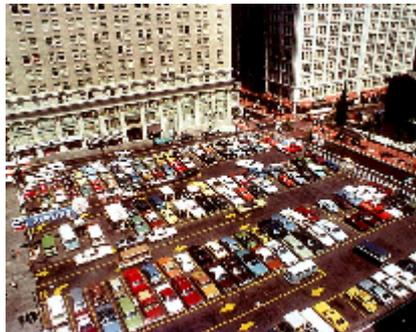
En 1989 un terremoto dañó seriamente la autopista Embarcadero que corría a un lado de la costa en la ciudad de San Francisco. Siempre fue un proyecto muy controvertido, gatillando un enorme movimiento en su contra desde el momento en que primero fue propuesta. Con el terremoto, los altos costos de repararla hicieron a sus habitantes retomar el tema de manera

innovadora: ¿y si la destruimos por completo? Como en Pórtland, la Embarcadero separaba a la gente de su costa y en particular del histórico Edificio Embarcadero (casa de ferries). De pronto, todo un nuevo conjunto de posibilidades de revitalización urbana se vislumbraba al deshacerse de una mole consistente en dos vías, una encima de la otra. La demolición empezó en 1991.

El proceso ha sido lento y continúa hoy en día. En 1999 se abrió una línea de tranvía a lo largo del Embarcadero y el espacio se ha ido llenando con restaurantes, hoteles, condominios, etc. Las fotos muestran la situación antes y lo que se ha ido haciendo en los últimos 10 años.

La gente de San Francisco obtuvo tan buenos resultados de la eliminación de la Autopista Embarcadero, que hace poco decidió demoler otra, la Autopista Central. En efecto, los votantes aprobaron su demolición y transformación a una simple vía, mucho más amigable para los habitantes

Antes



Después

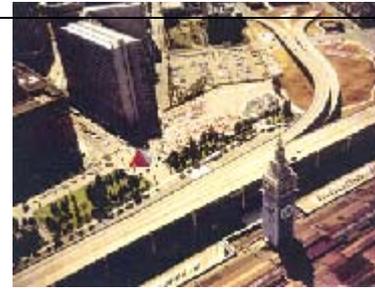


**SAN FRANCISCO  
(CONTINUA)**

del sector y que pusiera fin al deterioro circundante. El 30 de marzo de 2003 la autopista se cerró para que la gente celebrara y caminara (como nunca lo había hecho) por la mole a punto de desaparecer. La demolición comenzó en abril.



**Bosquejo del edificio del Embarcadero en sus años mozos.**



**El edificio Embarcadero y la autopista**



**La doble autopista aislando la ciudad del edificio Embarcadero**



**La autopista (la imagen es de una película)**



**El nuevo look del sector del Edificio Embarcadero**



**Áreas verdes y esculturas adornan el nuevo Embarcadero**



**Un tranvía corre ahora por Embarcadero**



**El proyecto de Pabellón, por materializar en el resto del espacio abierto que dejó la autopista**



**La nueva explanada al frente del edificio Embarcadero**



**En proyecto**



**La Autopista Central**



**Deterioro urbano aledaño**



**Celebrando la pronta demolición**



**Más celebraciones**



**Por única vez, la autopista fue abierta a caminantes que se despidieron de ella**



**La demolición comienza**

Lo que habrá en vez:



## **Milwaukee**

En 1999 la ciudad de Milwaukee delineó un Plan Para el Centro que tenía como objetivo revitalizar ese sector de la urbe. Y nada mejor que echar abajo parte de la Autopista Park East para empezar. Según el alcalde, esto será el inicio de un impulso económico para la región. El espacio dejado por la demolición de la Park East será ocupado por residencias, plazas, áreas peatonales, comercio, etc., todo enmarcado en una estrategia para hacer un desarrollo más orientado al peatón y al transporte público.

La demolición comenzó en junio de 2002 y se espera que las remodelaciones estén listas para el 2004.



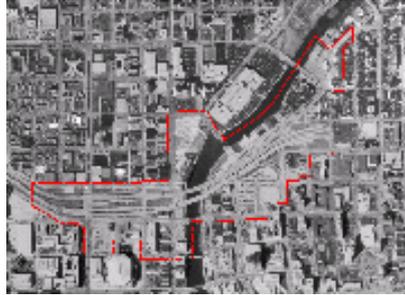
**La Park East**



**La Park East en demolición**

**Seúl**

El Cheonggyecheon, el río de Seúl, ha dado vida a su habitantes por siglos, pero también fue un dolor de cabeza para las autoridades de la ciudad a principios del siglo XX, tanto por los peligros de inundaciones como por su creciente polución. Ya en 1926 se empezó a proponer taparlo con concreto para edificar y circular. La idea permaneció durante años, incluso durante la ocupación japonesa, en la que de hecho se avanzó en cubrir ciertas partes. La casi total cobertura se realizó entre 1958 y 1961, ahora impulsada mucho más fuertemente por la idea de hacer de esa área un lugar de desplazamiento para los automóviles.



**Más de 10 hectáreas del centro serán liberadas para desarrollo**



**Las posibilidades aún se están estudiando para el espacio liberado**

Pero la movilidad del auto siempre exige más. Y como no fue suficiente, se construyó una autopista elevada, entre 1967 y 1971, a lo largo de 5 kilómetros y medio, la Cheonggye, sepultando al río aún bajo más concreto.



**La autopista, poco después de ser terminada**



**El Cheonggyecheon enterrado**

El paso del tiempo ha hecho que la autopista necesite importante mantención, cosa que la alcaldía ya no parecía interesada en seguir realizando. Como con el terremoto de San Francisco, alguien parece haber sugerido que quizás no había para qué mantenerla... si se podía demoler.



**Hoy....**



**Mañana**



**Hoy....**



**Mañana**

El Plan de Restauración del Cheonggyecheon, del alcalde Lee Myong-bak, fue concebido para recuperar el río y el

y el centro de la ciudad, revitalizando el área e impulsando los planes de Corea de tener una capital moderna, más amigable, más "caminable", cuidados del medioambiente, todo dentro de un Plan de Transporte que ayude a convertir a la ciudad en el centro financiero por excelencia de Asia.

El Plan de Transporte de Seúl, vale la pena comentar, se centra en la promoción del transporte público a través de mejoras en la calidad y de vías exclusivas, la restricción de estacionamientos en el centro, y diseños con preferencia a peatones y bicicletas.

## Comentarios finales

Parece increíble que en todos estos casos, los impulsores hablan de que la demolición de la autopista generará desarrollo urbano, más actividad económica y más productividad. Justamente lo mismo que quienes impulsan autopistas dicen que ellas producen.... ¿Quién miente? Por lo menos Portland, que ya lleva tiempo sin su Harbor Drive, no se ha arrepentido de nada y el Parque Tom McCall, llamado así por el gobernador que condujo a Portland a donde está hoy, tiene en carpeta más ampliaciones.

Santiago por su parte parece no tomar mucha nota de las lecciones que otros países han tenido que asimilar dificultosamente. La transformación de toda la parte sur de Av. Américo Vespucio en una autopista generará una segregación espacial que las pasarelas cada 400 metros que están

proyectadas, no lograrán remediar. Esas pasarelas obviamente no representan lo que los vecinos quieren. El muy probable deterioro urbano en torno a Vespucio no es ciencia ficción; es lo que ciudades como San Francisco tuvieron que vivir en carne propia al punto de darse cuenta que habían cometido un error y que lo mejor era demoler. ¿Es realmente necesario que construyamos autopistas para aprender lo que otros ya nos están diciendo?



En Santiago: caminata que formó parte de la inauguración de este nuevo proyecto de Ciudad Viva para mejorar el transporte en Santiago.

(\*) Calculado a partir de estimaciones de SECTRA (Secretaría Interministerial de Planificación del Transporte) que indican que una red de excelente cobertura requeriría de unos 1200 km de extensión y considerando un costo de inversión por kilómetro de US\$100 mil, según estimaciones actuales de la consultora Latina respecto de construcción de ciclovías.

### Fuentes de información

- Clark Williams-Derry, "Tear Down This Wall", The Stranger, Vol 12 No. 26, Mar 13 - Mar 19, 2003, [www.thestranger.com](http://www.thestranger.com)
- Zhan Guo y Alex-Ricardo Jimenez, MIT; y Thomas J. Piper, Department of Urban Studies and Planning, Boston. "Ferry Building Plaza, San Francisco", The Boston Globe, [www.boston.com](http://www.boston.com)
- "Octavia Boulevard", San Francisco Cityscape, [www.sfcityscape.com](http://www.sfcityscape.com)
- Plan para la Park East: <http://www.mkedcd.org/parkeast/index.html>
- Ciudad de Milwaukee, "Park East Redevelopment Plan"
- Plan de Restauración del Cheonggyecheon: [www.metro.seoul.kr/kor2000/chungaehome/en/seoul/main.htm](http://www.metro.seoul.kr/kor2000/chungaehome/en/seoul/main.htm)
- [www.portlandgreenmap.org](http://www.portlandgreenmap.org)
- Jay Walljasper, "The Portland Model", UTNE Reader, [www.consciouschoice.com](http://www.consciouschoice.com)
- Charles Lockwood, "What happens when the downtown freeway comes down", partes 1 y 2, enero 2000, Environmental News Network, [www.enn.com](http://www.enn.com)
- Proyecto de Pabellón Embarcadero: <http://www.sfpavilion.org/project/index.htm>
- "Last Days of the Central Freeway", San Francisco Cityscape, [www.sfcityscape.com](http://www.sfcityscape.com)
- Milwaukee Department of City Development, "Vision for the Park East corridor unveiled", 14 de Noviembre de 2002, [www.mkedcd.org](http://www.mkedcd.org)
- [www.concesioneschile.cl](http://www.concesioneschile.cl)
- "Proyecto de ley para evitar inundaciones". El Mercurio, 30 de mayo de 2003
- Estrategia, 18 de enero de 2001
- Rodrigo Quijada, "Nuestra Señora Reina de los Angeles de Porciuncula", Revista Tranvía N° 19, [www.revistatranvia.cl](http://www.revistatranvia.cl)
- "Parte debate por subsidios a la demanda en salud", El Mercurio, 30 de mayo de 2003.
- "Cuenta Pública Plan de Transporte", Marzo 2002-Marzo 2003, CGTS.

*Temas Urbanos es un boletín publicado periódicamente por Ciudad Viva para la prensa, líderes de opinión pública, dirigentes de organizaciones comunitarias, y otras personas preocupadas por los problemas de la vida urbana. Se edita en versión impresa y electrónica (formato PDF de Adobe). Invitamos a los interesados a bajarlo de nuestro sitio web, [www.ciudadviva.cl](http://www.ciudadviva.cl), imprimir y distribuir todos los ejemplares que quiera, siempre cuidándose de citar la fuente. También les invitamos a los entusiastas lectores que se preocupan por la ciudad a participar con nosotros, asistiendo a nuestras actividades, aportando al trabajo, y/o haciendo llegar sus opiniones al grupo de debate en Internet, Innovación Urbana. Para participar en este grupo, por favor enviar un correo-e a [Innovacionurbana-subscribe@yahoo.com](mailto:Innovacionurbana-subscribe@yahoo.com). iTod@s bienvenid@s!*