

Salvador Medina Ramírez

Economista y urbanista

Autopistas urbanas: su historia y revueltas, una lección para México.

PUBLICADO EL 28 DE AGOSTO DE 2011 POR SALVADOR MEDINA

En México los gobernantes no suelen ser ciegos a las experiencias internacionales y por consiguiente tratan continuamente de implantarlas aquí. Por desgracia suelen hacerlo sin analizar si son las soluciones más adecuadas para el país o sin estudiar los resultados de estas experiencias. Uno de los casos más actuales de ello es el impulso de diversas autopistas urbanas en el país (ej. Guadalajara y D.F.).

El concepto de las autopistas urbanas no es nuevo ni novedoso. Sus antecedentes se remontan a la feria mundial de 1939, en donde General Motors montó la exposición Futurama. En esta mostraba a la ciudad del futuro compuesta de grandes rascacielos y autopistas urbanas por donde los coches circulaban a cien millas por hora y las cuales conectaban a todas las ciudades de EUA. Aquí fue donde se forjó la utopía de las ciudades orientadas al automóvil. ([Aquí unas fotos](#))

VIDEO: FUTURAMA, 1939.

Esta idea no fue retomada de manera general hasta la década de 1950 como solución a los problemas de congestionamiento vial vividos en diversas ciudades de EUA, y fue impulsada gracias a la Federal Aid Highway Act de 1956 ([Mohl, 2004](#)). Esta solución ya se había puesto en práctica en 1952 cuando en Boston se construyó un segundo nivel para aliviar el tránsito vehicular del centro de la ciudad (pero no resultó debido al fenómeno de tráfico inducido).

BOSTON: CONSTRUCCIÓN DE AUTOPISTA URBANA Y RESULTADOS.



Imágenes vía: The Boston Globe.

Cuando la construcción de estas autopistas urbanas destruyó barrios, parques, sitios históricos y áreas naturales de diferentes ciudades la oposición surgió a través de todo EUA. El primer lugar donde esto sucedió fue en San Francisco, lugar en el que se pretendía hacer una larga autopista urbana de dos niveles. La oposición local fue tan fuerte que lograron detener su construcción y nunca se terminó de construir (la autopista del Embarcadero a ningún lugar..)

Para los ingenieros de transporte, la demolición de barrios era el costo social aceptable si se deseaba que las nuevas autopistas se acomodaran a las crecientes demandas del tránsito. Sin embargo, no se trataba de demoler cualquier tipo de barrios, pues solían ser los más marginales y pobres de las ciudades de EUA. Por ejemplo, en Washington, D.C. la autopista urbana cruzaba algunos barrios negros y sabiendo que ellos eran los más afectados por ello, los grupos de protesta distribuían trípticos demandando “no más autopistas blancas a través de las recamaras negras” (Mohl, 2004). Cabe destacar que muchas veces estas autopistas venían acompañadas de proyectos de renovación urbana, pero estos también estaban enfocados en los barrios más marginales. James Baldwin delineó la idea de: “Urban Renewal Means Negro Removal.” Esto sin duda reflejaba la discriminación racial y económica que vivían en ese entonces la comunidad negra de EUA.

Poco a poco en diversas ciudades de EUA se gestaron diversos movimientos sociales similares a los de San Francisco, que detuvieron la construcción de estas autopistas urbanas. Esto se logro gracias al apoyo de urbanistas y académicos influyentes como Lewis Mumford, Jane Jacobs y Herbert Gans; de la organización local y su activismo constante; el apoyo de periodistas y los instrumentos legales que permitieron detener las decisiones arbitrarias de los promotores de estas autopistas. Estos movimientos se conocen hoy en día como "The freeway revolts" (en español: las revueltas las autopitas). 50 años después, muchas de estas autopistas urbanas están siendo desmanteladas, debido a los problemas que causaron en cuanto a destrucción de la vida comunitaria y porque finalmente no resolvieron los problemas de congestionamiento vial. Sucedió en Boston y en San Francisco se derribó la parte de la autopista del Embarcadero que si se construyó. A la vez que se evalúa en Nueva York la misma posibilidad.

SOLUCIÓN EN BOSTON



Imágenes vía: Treehugger.

En ambos casos (Boston y San Francisco) la autopista urbana fue sustituida por bulevares y parques. Esto no implicó la reaparición del congestionamiento vial, pues se promocionaron otros medios de transporte y revivió la vida de los barrios por donde cruzaban estas autopistas urbanas. El modelo de ciudad se cambió de la visión utópica de Futurama, centrada en el automóvil, a una ciudad centrada en el ser humano a pie y

comunitario.

VÍDEO: ELIMINACIÓN DE AUTOPISTA URBANA EN SAN FRANCISCO.

Vía: Streetfilms.

Finalmente, se debe señala que los gobiernos de las grandes ciudades de México parecen no aprender de las lecciones del pasado al impulsar modelos de ciudad utópicos, á la Futurama, sin percatarse de que no son la solución a los congestionamientos viales, ni a la creación de una vida comunitaria de calidad.

Vía: No a supervías.

Publicado en Sin categoría

ETIQUETADO EN

Ciudad de México

Ecología

Supervía y autopistas urbanas

Urbanismo

Tema Founder para WordPress de Compete Themes.