

Roger Senserrich

Autopistas y ciudades.

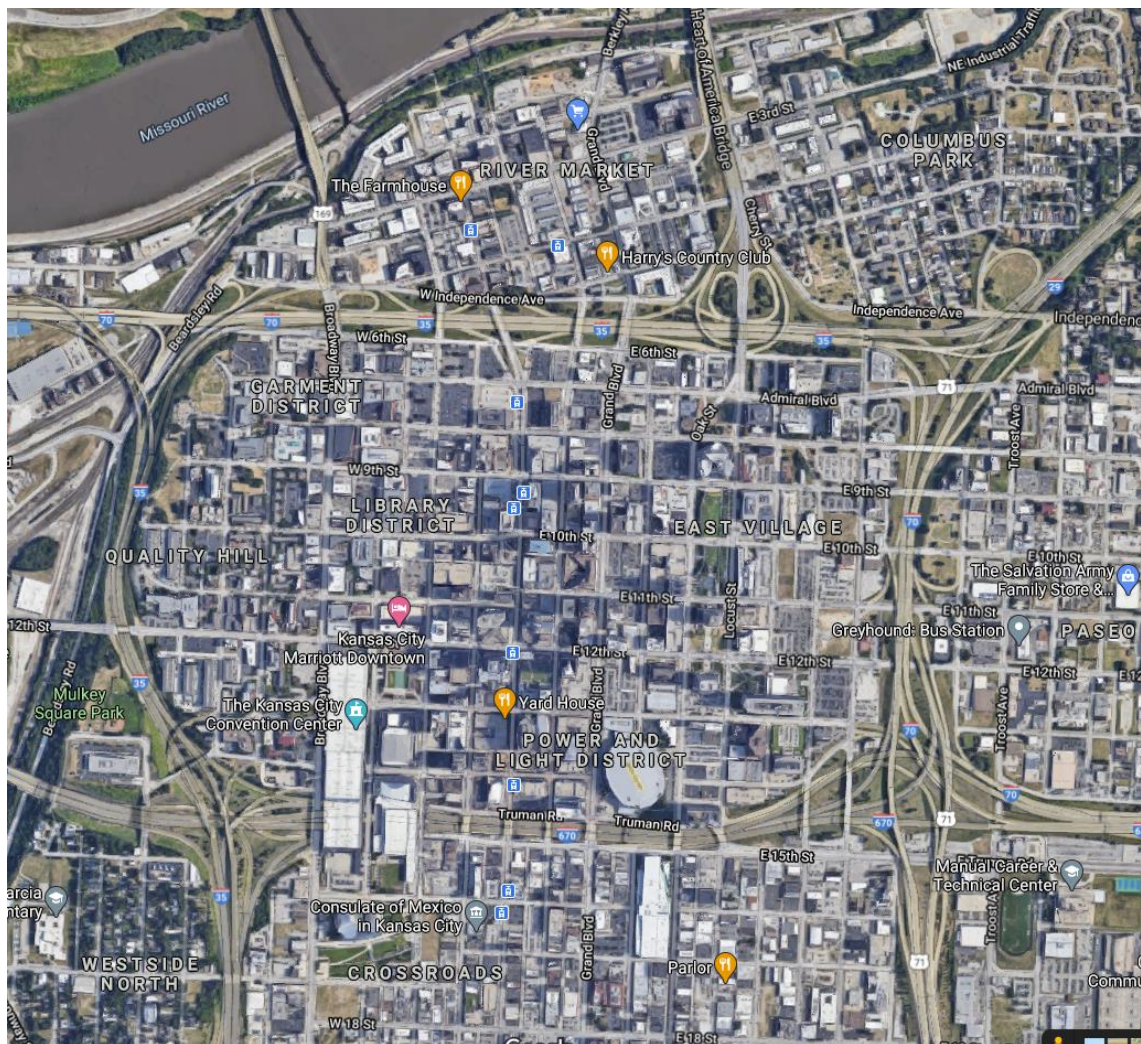
Sobre cómo el automóvil hizo y deshizo las ciudades americanas

Four Freedoms, 20 de marzo de 2021.

La mayoría de los europeos que visitan Estados Unidos acostumbran a llevarse una visión un tanto sesgada de sus ciudades. Quizás vayan a Nueva York, Boston, quizás Washington, y si se aventuran un poco a Chicago, Los Ángeles, o Miami. Son, sin duda, lugares dignos de visitar (aunque confieso que no he ido aún a Los Ángeles), pero son, casi sin excepción, centros urbanos un tanto inusuales en este país... en parte, porque aún tienen algo parecido a un centro urbano.

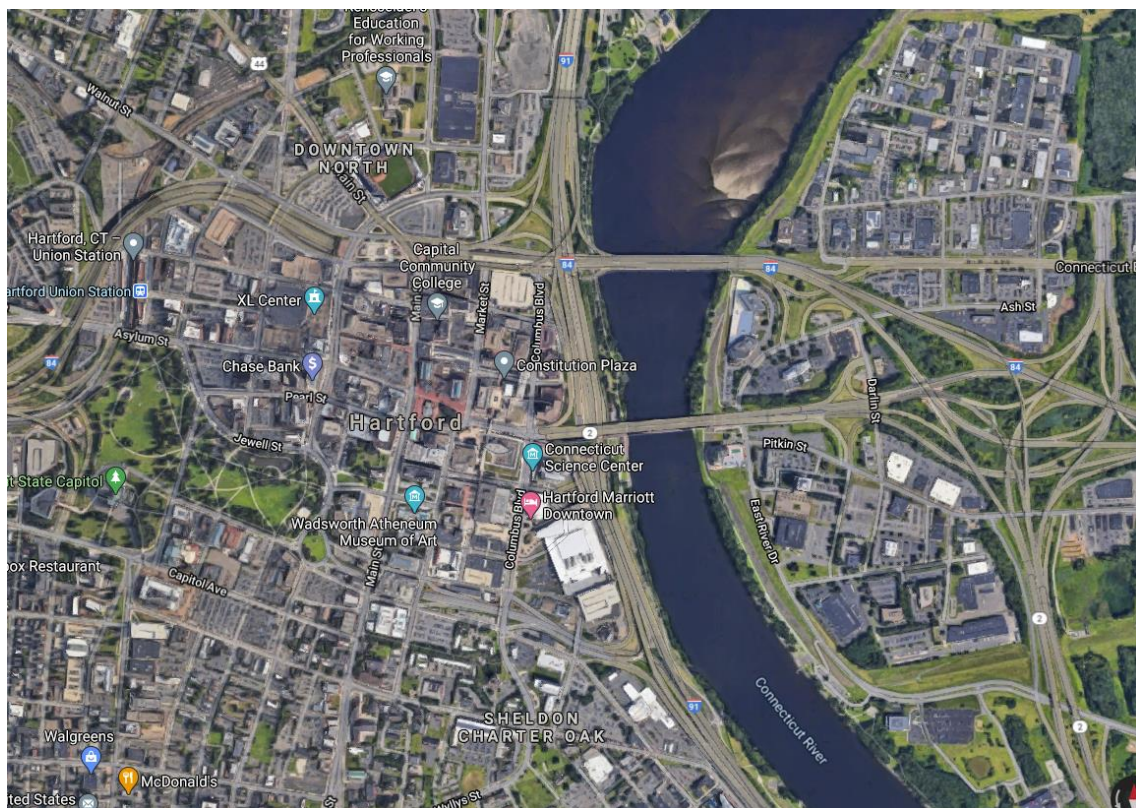
Las no-ciudades americanas

La imagen típica de una ciudad americana en casi todo el país es algo parecido a esto:



Este horror es Kansas City, Missouri, una ciudad de 460.000 habitantes (dos millones y medio en el área metropolitana), y eso que hay ahí en medio es lo que en **algún momento había sido el centro de la ciudad**. La zona rodeada de autopistas mide más o menos dos kilómetros de ancho por uno y media de alto, y es básicamente oficinas, garajes, museos y demás; viven en él 22.000 personitas escasas. Siguiendo la habitual tendencia de los políticos en todo el mundo a intentar revitalizar ciudades con elefantes blancos tiene un centro de convenciones, **una sala de conciertos de un arquitecto famoso**, y un palacio de deportes, pero es un erial por la noche.

Estos horrores urbanísticos los ves por todo el país, incluso en ciudades muy pequeñas. Esto es el centro de Hartford, Connecticut, capital del estado, una metrópolis de 122.000 habitantes (1,2 millones en el área metropolitana):



Lo de Hartford duele especialmente porque el tamaño de este “centro” rodeado de autopistas es *mu*y pequeñito. De la estación de tren al río hay menos de un kilómetro; de la I-84, en el norte, a la autopista inacabada en el sur hay 800 metros. Construir las dos interestatales que cruzan la ciudad exigió demoler barrios enteros de viviendas. Para que os hagáis una idea, **esta foto** es de 1934, cuando Hartford tenía 165.000 habitantes:



Como referencia, [el puente](#) más al norte en la primera foto es el que vemos en la foto de abajo.

Hartford era una ciudad compacta, típica de las ciudades industriales de la época, con una extensa red de tranvías y varias líneas de tren. Tras la guerra civil, era la ciudad más rica de Estados Unidos, y una de las ciudades más ricas de la tierra (Mark Twain se muda a Connecticut por algo). Durante la Segunda Guerra Mundial, éste fue *literalmente* el arsenal de la democracia; las fábricas de Colt (armas) y Pratt & Whitney (motores de aviación) estaban en la ciudad.

A finales de los cincuenta, sin embargo, la llegada del automóvil provocó la migración de muchas familias a los suburbios (aunque la ciudad llegó a tener 177.000 habitantes en esa época), así que los planificadores decidieron que lo mejor que podían hacer para revitalizar los comercios y oficinas del centro era hacer que fuera más fácil llegar en coche. La llenaron de autopistas.

¿Os acordáis eso de “*we had to destroy the village in order to save it*”? Bueno, en Hartford hicieron eso. Literalmente. Salió mal.

Desde que las interestatales ahogaron completamente el centro de Hartford y el descomunal nudo de East Hartford vaporizó cualquier posibilidad de redimir la otra orilla, Hartford también ha construido sus elefantes blancos; un palacio de congresos, polideportivo, incluso hubo planes para un estadio de la NFL. Hoy es, con diferencia, [la ciudad más pobre del estado](#), y una de las más pobres de América.

Urban renewal

En Estados Unidos, desde finales de los años cincuenta a mediados de los setenta, hay un “[movimiento](#)” de políticas públicas dirigidas a intentar detener la decadencia de las ciudades. Aunque Hartford o Kansas City (o Detroit, Bridgeport, Cleveland, o cualquier ciudad parecida) seguían siendo ricas y relativamente prósperas, su situación era precaria. El inicio de la desindustrialización (o más concretamente, el éxodo de industrias del norte del país hacia los salarios más bajos del sur), el crecimiento de los suburbios, empujado por el automóvil, el progresivo abandono de las viejas redes de

transporte público (casi todas privadas), y la salida de las clases medias blancas hacia los suburbios las empezó a dejar en una posición vulnerable.

En esa época, el apogeo del imperio americano, los estados y el Gobierno federal aún eran instituciones activistas que se creían capaces de arreglar problemas con planes, diseños y excavadoras. Y lo hicieron con entusiasmo, demoliendo “*slums*” (barriadas pobres) con indeseables (léase negros) para “renovar” viviendas, o tirando autopistas a mansalva (casi siempre demoliendo barrios negros, ya puestos). En algunas ciudades, como New Haven, se destruyeron manzanas enteras de casas y edificios antiguos para construir centros comerciales en el centro y conectarlos con autopistas. Muchos de los gloriosos edificios brutalistas que tanto adoramos en esta casa son de esta era; [el impagable Ayuntamiento de Boston](#) se llevó un barrio entero por delante para ser construido.

No salió bien en casi ningún sitio. Las ciudades americanas que menos “renovaron” son casi siempre mucho más prósperas y agradables que las que sí lo hicieron.

Desmontando autopistas

Lo fascinante, por cierto, es que algunas ciudades están ahora intentando sacar las autopistas del centro, deshaciendo los destrozos de esta era.

La primera ciudad que tomó esta clase de medidas fue de forma accidental. En San Francisco, a algún genio se le ocurrió construir una autopista elevada de dos niveles a primera línea de la bahía. Un terremoto en 1989 forzó su demolición, y la ciudad descubrió alborozada que ¡Dios Santo!, [esto de ver el mar era algo estupendo](#).

A San Francisco le siguió Boston y su *Big Dig*, un proyecto megalítico que se pasó de presupuesto ligeramente (casi el triple de lo proyectado) para soterrar la I-93, una autopista elevada que cruzaba el centro de la ciudad. Tras 16 años de obras (os tengo dicho que son muy malos haciendo estas cosas), el resultado ha sido espectacularmente bueno; Boston es mucha mejor ciudad hoy que hace 20 años gracias al soterramiento.

Estos últimos años los proyectos para desmontar o eliminar autopistas urbanas se han multiplicado (Portland, Milwaukee, Nashville, Rochester, Providence...) aunque siguen siendo una minoría. La mayoría de los proyectos son poco ambiciosos; eliminar una autopista inacabada (en New Haven, se demolió un barrio entero [para una carretera que nunca se llegó a construir](#)) o un ramal cortito. En muchos casos las autopistas no se eliminan, sino que se trasladan o se meten bajo tierra.

Aunque los beneficios de eliminar autopistas del centro de las ciudades son innegables, políticamente es muy, muy complicado sacarlo adelante. Los departamentos de obras públicas y transportes aquí siguen pensando en eso de que poner más carriles es la única solución para reducir atascos (**no**), y siempre quieren llevar los coches a otra parte.

Un ejemplo es de nuevo Hartford, que ha presentado esta semana un plan para eliminar las autopistas del centro. Lo hace construyendo dos variantes soterradas al sur y al norte, al menos una de ellas completamente innecesaria. El coste total sería de [17.000 millones de dólares](#) y llevaría 15 años construirlo, porque obviamente aquí nadie hace esta clase de obras con costes o plazos razonables.

Es una buena idea... pero claro, falta que alguien pague por ello.