

Estados Unidos

Thomas F. GLICK

Universidad de Boston, Estados Unidos

LA BIG DIG DE BOSTON

La «*Big Dig*» (Gran Excavación) es una empresa gigantesca creada para reemplazar la carretera nacional 93, que ahora pasa elevada sobre la ciudad de Boston, por una mayor y con más capacidad de circulación, a base de una serie de túneles bajo la ciudad que conectan con la autopista. Es la mayor empresa de carreteras en la historia de Estados Unidos y la más costosa.

La carretera sobre la ciudad se remonta a los años 1950. Fue un plan con singular falta de previsión social (desalojó de sus casas a más de 20.000 de personas y estableció una barrera más o menos impermeable entre distintos barrios de la ciudad), marginando el suelo que quedaba por debajo; era un desastre estético y, al fin y al cabo, su capacidad no era la adecuada para la circulación que tenía, con lo que quedó obsoleta desde el mismo momento de su inauguración.

Se crearon distintos planes para el alivio del desastre, casi todos ellos variantes del plan actual, basado en un enorme túnel que tendrá hasta diez carriles de circulación.

Arthur Maass, catedrático emérito de Ciencias Políticas de Harvard, propuso una solución muy adecuada y mucho menos costosa. Su idea era primero resolver el problema de la circulación y luego considerar la suerte de la estructura elevada. En vista del hecho de que el 60% de los coches que utilizan la carretera 93 son en tránsito que pasan por Boston sin entrar en la ciudad, una solución práctica hubiera sido construir un modesto túnel por debajo del puerto entre Charlestown y la entrada de la autopista para acomodar tales coches. El plan de Maass, elegante por su simplicidad, no prosperó porque el Gobierno federal suele pagar el 80% de los costes para reemplazar viejas carreteras y nada cuando es para financiar «obras nuevas,» como el túnel de

Maass. Por eso, el Estado de Massachusetts prefirió capturar el dinero federal a toda costa.

Sea cual sea mi opinión (que era optar por la solución de Maass), tengo que admitir que la excavación es impresionante por su gigantesca escala, la cual puede apreciarse en distintas páginas Web. Se puede ver una buena selección en www.vanderwarker.com/arterypage.shtml, la página de Peter V. Vanderwarker, fotógrafo y autor del libro, *The Big Dig: Reshaping an American City* (Boston, Little Brown, 2001), y en la página de gestión de la propia *Big Dig*: www.bigdig.com.

No hay que decir que los profesionales del urbanismo fueron atraídos por la empresa como tiburones a la búsqueda de carne fresca.

La lucha entre culturas profesionales fue espectacular ya que los ingenieros de caminos y los urbanistas profesionales — arquitectos, en su mayoría— tenían enfoques radicalmente diferentes. Los ingenieros son pragmáticos, los arquitectos mucho más interesados en los aspectos estéticos y los referentes a la calidad de vida urbana. Además al inicio del proceso no había ningún modelo tridimensional del sitio. Los ingenieros trabajaban en dos dimensiones. Se creó un laboratorio (en el Massachusetts Institute of Technology) donde los dos grupos profesionales tenían que trabajar juntos para poder comparar con modelos computerizados en tres dimensiones las distintas alternativas. La visualización de las diferentes propuestas hizo posible un debate público y profesional que condujo al plan actual. La construcción empezó en 1991 y dicen que terminará en 2004.

Técnicamente, la excavación es fascinante. La profundidad de la excavación es del orden de doce pisos, por debajo de las líneas del metro y de los sistemas de alcantarillado y de electricidad, los cuales, forzosamente, han

tenido que sufrir alguna remodelación. Al lindar con el mar, había que construir polders enormes (*slurry walls*) y llenarlos a presión con cieno, antes de introducir el hormigón para las paredes, para mantener la integridad de los moldes frente a la presión del suelo sobrecargado de agua. El único punto de referencia actual sería la construcción reciente de un túnel a 30 metros por debajo del Nilo para conectar los tres distritos que componen la línea del metro del Cairo.

Forzosamente, la Gran Excavación va a reformar la ciudad, pero no se sabe exactamente cómo. El derribo de la carretera elevada dejará en su lugar un cinturón verde, en su mayor parte dedicado a parques, además de un enorme jardín botánico, rodeado de vidrio de la Sociedad Horticultural de Massachusetts y unos nuevos bloques de vivienda popular. Pero, hay problemas obvios. Por ejemplo, como está prohibido transportar materias combustibles o explosivas como el petróleo y sus derivados por debajo de la ciudad, va a haber efectivamente dos «bulevares» nuevos a cada lado del cinturón. La idea original era un verdadero parque que permitiera el paso de la gente del barrio norte (North End) al centro de la ciudad y al barrio de sur (South End), a pie, en un ambiente verde y agradable. Lo que vamos a tener, en cambio, es un espacio público, estilo valenciano, pero sin disponer de ningún antiguo cauce fluvial para protegerlo de los camiones más ofensivos.

Tampoco puede verse el impacto regional. Se detecta ya alguna degradación ambiental seria en las ciudades satélites que aceptaron recibir las paladas de tierra extraída precisamente del emplazamiento

urbano, a cambio de paladas de dinero (en un caso, para construir encima del nuevo suelo un campo de golf). Las montañas de tierra depositada en Melrose (al norte de la ciudad) y Milton y Quincy al sur han causado problemas imprevistos de afluencias de cieno que se han mostrado, hasta el momento, incontrolables, con daño masivo a los ecosistemas pantanosos lindantes con el mar. No obstante, hay que admitir el éxito de unos esfuerzos ambientales *planificados*, como la restauración de Rumney Marsh en Revere o bien la creación de un imponente arrecife artificial en el puerto para atraer a la vida acuática.

Se ha dicho que la empresa ha sido un ejemplo de la combinación perfecta entre la tecnología más alta y la política más baja. Los dólares se han gastado a paladas, con no se sabe qué sobornos a políticos y mafiosos. De un presupuesto original de 3 mil millones, se está acercando a los 12 mil millones de dólares ahora, llegando quizás a 20 mil millones de dólares al final. Y, todo eso, sin ninguna certeza de poder aliviar la congestión de la circulación urbana. La técnica manda y las posibles consecuencias sociales caen bajo un perfecto silencio. La política parlamentaria que aprobó el plan a escala federal respondió a un tema solo: los demócratas prometieron trabajo para centenares de obreros. Y ahí está la pega final: se crearon los puestos de trabajo, pero no había obreros locales familiarizados con la maquinaria especializada que las condiciones pantanosas del subsuelo requería. Los puestos mejor pagados fueron para obreros importados y el impacto económico en la fuerza de trabajo local ha sido prácticamente nulo. ¡Vaya una gran excavación!