



Historia y Política del Transporte en los Estados Unidos

El transporte siempre ha influido en el desarrollo. Ha sido un factor importante en el crecimiento de los Estados Unidos desde los primeros días de la colonización. La ubicación y el éxito de una ciudad dependía de su proximidad a los diferentes medios de transporte de la época. En cada nueva etapa, la cooperación entre el gobierno y los empresarios fue siempre la clave para el éxito de la empresa. En muchos casos, un modo u otro se vio preferido y favorecido con la política e incluso la corrupción jugaba un papel importante en la determinación de las opciones de las modalidades y la formación de los patrones de desarrollo. En este documento se proporcionan materiales de apoyo para ayudar a los instructores a entender los factores fundamentales tanto históricos como políticos que explican el crecimiento de los sistemas de transporte en los Estados Unidos. Las hojas informativas suplementarias darán información específica, así como citas y estadísticas sobre los factores económicos, ambientales, y de salud y seguridad relacionados con el transporte.

TRANSPORTE POR AGUA

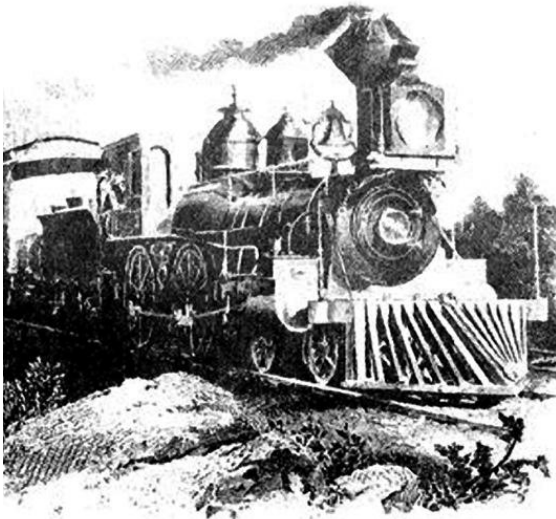
En los primeros días de los Estados Unidos, conforme el país crecía en tamaño y población, la necesidad de un eficiente sistema de transporte que uniera las ciudades de la costa con las ricas tierras agrícolas del interior se hizo cada vez más apremiante.

El primer progreso significativo en el transporte nacional fue la navegación de los ríos por barco de vapor, cuyos pioneros fueron Fulton y Livingston en el río Hudson, y Henry Miller Shreve en el Mississippi. La navegación a vapor redujo en dos tercios el tiempo de un viaje entre Nueva York y Albany.

La segunda mejora importante fue la construcción de los canales. Entre la gente prominente de Nueva York que apoyó la construcción del canal de Erie estaba Stephen Van Rensselaer III. El canal de Erie, que unía el río Hudson al lago Erie, fue inaugurado en 1825 y tuvo un impacto enorme en el desarrollo económico de la ciudad de Nueva York. Estableció firmemente a Nueva York como la primera ciudad en Estados Unidos, frente a sus rivales Boston, Philadelphia y Baltimore. Estas últimas ciudades respondieron con sus propios proyectos de canales, en particular el de Chesapeake y Ohio como el de Delaware y Hudson. Pero la construcción de canales era lenta y costosa, así que cuando los primeros ferrocarriles fueron construidos en Inglaterra, los pioneros en los Estados Unidos siguieron de cerca su desarrollo.¹



Historia y Política del Transporte en los Estados Unidos



LOS FERROCARRILES

En varios lugares se formaron empresas de ferrocarril de vapor, las de mayor éxito entre ellas fueron la Baltimore & Ohio, que operó un tren en 15 millas de vías desde Baltimore a Ellicott's Mills en 1830, la Charleston & Hamburg en Carolina del Sur, y el Mohawk & Hudson, precursor de la New York Central, el primer sistema de ferrocarril consolidado en Estados Unidos.

Los comienzos fueron difíciles y se necesitó otra generación de construcción de ferrocarriles antes de aparecieran las primeras fortunas derivadas de los ferrocarriles. La primera consolidación importante en la industria del ferrocarril de los EE.UU. tuvo lugar en 1853, con la fusión de 15 ferrocarriles locales en la New York Central de 600 millas de largo.

El Congreso aprobó un ferrocarril transcontinental en 1865 y contrató a dos empresas para construirlo: la Union Pacific que construía hacia el oeste desde Omaha a través de las Montañas Rocosas, y la Central Pacific, que se empezó en Sacramento y construía hacia el este a través de la Sierra Nevada.

Financiadas extensamente por créditos y concesiones de tierras del gobierno, estas empresas privadas crearon grandes fortunas porque tenían poderosos padrinos en Washington. En la década de 1870 y 1890, cuando los inversionistas en pánico se deshicieron rápidamente de las acciones muy diluidas en sus carteras ferroviarias, el mercado se desplomó, y se produjeron unas depresiones largas.

POLÍTICA FERROVIARIA

Los ferrocarriles transcontinentales del siglo XIX fueron los primeros gigantes corporativos. Sus intentos de generar beneficios mediante la emisión de deuda provocaron pánicos devastadores en la economía de los EE.UU. Su dependencia de los fondos públicos les llevó a los pasillos del poder, iniciando nuevas formas de corrupción. Sus operaciones reorganizaron el espacio y el tiempo, y transformaron el paisaje del Oeste. Con las ruedas y rieles, los vagones y el carbón, abrieron nuevos mundos de trabajo y nuevas formas de vida. Sus tarifas discriminatorias provocaron una amplia oposición y nuevas políticas antimonopolio.²

El dinero que construyó esas líneas no provino de los mismos magnates de los ferrocarriles. En cambio, esos hombres persuadieron al Congreso a desembolsar enormes subsidios. Si bien el gobierno federal quería construir el ferrocarril transcontinental, en realidad no veía la forma de hacer dinero operándolo.

Sin embargo, había muchas maneras de hacer dinero en la construcción y financiación. Los magnates de los ferrocarriles del oeste tenían estrechos vínculos con el Congreso y recibieron concesiones de tierras, garantías de bonos y ayuda para controlar la fuerza laboral organizada. Los ferrocarriles y su influencia señalan el inicio del cabildeo político que conocemos hoy.³

La Union Pacific sólo recibió \$43 millones en subsidios de intereses sobre préstamos federales, y los ferrocarriles al este y al oeste del río Mississippi recibieron más de 131 millones de acres de tierras sin costo.⁴



Historia y Política del Transporte en los Estados Unidos



BICICLETAS Y LA CONSTRUCCIÓN DE CARRETERAS

El caballo era el principal modo de transporte individual durante siglos. Aunque tal vez en retrospectiva era una forma romántica, el caballo podía ser un acompañante incómodo. El estiércol convertía las atestadas calles de la ciudad en avenidas de lodo, criaderos de moscas y enfermedades. Los caballos consumían el 40 por ciento de la cosecha de granos de los EE.UU. Las bicicletas comenzaron a reemplazar a los caballos en grandes números en el auge de la bicicleta de la década de 1890.

El siglo XIX ya había visto grandes cambios en las formas de viajar. Los trenes de pasajeros llevaban a un creciente número de personas conforme los ferrocarriles se iban ampliando. Los teleféricos y luego los trolebuses eléctricos llegaron a las ciudades en las décadas de 1870 y 1880, y pronto transportaban grandes cantidades de pasajeros urbanos. Los tranvías eléctricos empezaron a desplazar al ómnibus tirado por caballos y para 1908 la electricidad había sustituido a 500,000 caballos. Cuando las bicicletas se presentaron más o menos en esa época, el público se maravillaba de la libertad personal que brindaban.⁵

Para 1896, había cuatro millones de bicicletas rodando por América del Norte. Se aumentó el turismo por bicicleta, dando lugar a hostales y otros negocios que atendían a los viajeros. En Chicago, carteros en bicicleta reducían el costo de entrega de correo. Las ambulancias impulsadas por pedales alcanzaban velocidades que las tiradas por caballos no podían igualar.

La invención de la bicicleta ha tenido un enorme impacto en la sociedad, tanto en términos de cultura y de adelanto en los métodos industriales modernos. Varios componentes que fueron inventados para la bicicleta con el tiempo llegaron a desempeñar un papel clave en el desarrollo del automóvil. Estos incluyen los rodamientos de bolas, neumáticos, ruedas dentadas accionadas mediante cadenas y ruedas de rayos.

Había tanta gente en bicicleta que el ciclismo pronto comenzó a influir en el entorno urbano. Para poder andar en bicicleta, se necesitaban buenas carreteras. Hacia finales del siglo XIX, donde había buenas carreteras había ciclistas. Y donde había suficientes ciclistas nacían negocios, y pronto aparecían nuevas ciudades.⁶

El Movimiento para Buenas Carreteras ocurrió en los Estados Unidos entre finales de la década de 1870 y la de 1920. Los promotores de mejores carreteras, liderados por ciclistas, convirtieron la agitación local en un movimiento político nacional. Fuera de las ciudades, los caminos eran de tierra o grava: enlodados en invierno y polvorientos en verano. Los primeros organizadores de los Estados Unidos citaban el ejemplo de Europa, donde la construcción y el mantenimiento de los caminos estaba subvencionado por los gobiernos nacionales y locales. En sus primeros años, el principal objetivo del Movimiento era la educación para promover la construcción de carreteras en las zonas rurales entre las ciudades y para ayudar a las poblaciones rurales a obtener los beneficios sociales y económicos que disfrutaban las ciudades, donde los ciudadanos se beneficiaban de ferrocarriles, tranvías y calles pavimentadas. Aún más que los tradicionales vehículos tirados por caballos, las bicicletas recién inventadas y cada vez más avanzadas podían beneficiarse de buenos caminos rurales.⁷

El Movimiento para Buenas Carreteras fue fundado oficialmente en mayo de 1880, cuando los aficionados de la bicicleta, clubes de ciclismo y fabricantes se reunieron en Newport, Rhode Island para formar la Liga de Norteamericanos sobre Ruedas para apoyar el creciente uso de las bicicletas y para proteger sus intereses frente a la discriminación legislativa. La Liga de Norteamericanos sobre Ruedas (ahora denominada la Liga de Ciclistas Norteamericanos) logró que el gobierno invirtiera \$10,000 para abrir una Oficina de Investigación de Caminos en 1893. Esto fue en gran medida para proteger los intereses de ciclistas y más tarde para los caballos y las carretas. Pero hubo batallas políticas con los operadores de tranvías y trenes interurbanos, quienes

Historia y Política del Transporte en los Estados Unidos



entablaron demandas para detener los cambios que no los beneficiaban. Por ejemplo, un carril elevado para bicicletas propuesto para recorrer las 11 millas de Pasadena a Los Angeles fue detenido por la Southern Pacific Railroad en 1898.

Es probable que la popularidad del automóvil habría disminuido por sí sola el papel de la bicicleta, pero la política y la codicia contribuyeron para acelerar su desaparición. Se aprobaron leyes prohibiendo los ciclistas de ciertas áreas; los intereses comerciales iniciaron guerras para bajar los precios; y finalmente, la American Bicycle Company, el coronel Albert Pope y John D. Rockefeller tomaron el control de la industria y luego incumplieron sus obligaciones ocasionando la quiebra de 400 pequeños fabricantes de bicicletas.⁸

EL AUTOMÓVIL TOMA EL MANDO

Hasta la década de 1920, América del Norte aún tenía una gama de opciones de transporte: tranvías, bicicletas, carros tirados por caballos, automóviles eléctricos, automóviles de gasolina, los trenes interurbanos y los trenes de larga distancia. Pero el carro fue reemplazando cada vez más los otros medios de viaje, y no sólo por el fervor del público para los automóviles. Las políticas regulatorias de EE.UU. y las prácticas industriales impulsaron el declive de medios de transporte distintos al automóvil.⁹ En ninguna parte era más evidente la psicología del consumo que en la industria del automóvil. La producción anual de automóviles en EE.UU. aumentó de 2 millones durante la década de 1920 a 5.5 millones en 1929. Para finales de la década de 1920 había un automóvil por cada cinco estadounidenses, lo que permitía, en teoría, que cada persona en el país estuviera en la carretera en un automóvil al mismo tiempo.¹⁰

Los magnates de los ferrocarriles habían dañado tanto su imagen con el público por su reputación como traficantes de poder y de franca corrupción que se convirtieron en los villanos. El automóvil se convirtió en el salvador. En 1887, el Congreso creó la Comisión de Comercio Interestatal, que impuso capas cada vez más complicadas de regulaciones a los ferrocarriles. En 1916 el Congreso ayudó a los automóviles y camiones mediante la Ley de Asistencia Federal de Caminos y luego la Ley Federal de Carreteras de 1921. El gobierno daba préstamos a los ferrocarriles para mejorar los derechos de vía ferroviarios, pero pagaba en su totalidad por los derechos de vía de carreteras. La Administración de Avance de Obras de la época de la Depresión dio 10 veces más de fondos a las carreteras que a los ferrocarriles.¹¹

La construcción de carreteras absorbía cantidades crecientes de los presupuestos gubernamentales. En 1929, los gastos del gobierno estadounidense ascendieron a \$2,237 mil millones, pero los ingresos recaudados de los diferentes impuestos especiales a los vehículos a motor llegaron a sólo US\$ 849 millones, lo cual significó que el 62% del gasto en carreteras tuvo que obtenerse de otras fuentes. En esencia, el gobierno federal desvió las subvenciones de los ferrocarriles a las carreteras.¹²

La riqueza de Estados Unidos, el éxito de la producción masiva, las ricas reservas de petróleo, y la creciente red de carreteras pavimentadas contribuyeron a que fuera una nación de automovilistas. Muchos estadounidenses deseaban autos, pero las realidades económicas y culturales a principios del siglo XX a menudo restringían la propiedad de automóviles a las familias ricas y de clase media. Aún así, ya en 1912 los embotellamientos de tráfico empezaron a verse con frecuencia.¹³

Dos factores llevaron a la creciente popularidad de los automóviles. Uno de ellos fue el costo: el precio de los automóviles se redujo constantemente hasta mediados de los años 1920 por lo que muchas familias trabajadoras que recibían buen sueldo pudieron permitirse el lujo de comprar un coche. El Modelo T de Ford, por ejemplo, costaba \$290 en 1926.



Historia y Política del Transporte en los Estados Unidos



En 1925, el 75% de todas las compras de automóviles en el país fue en el plan de pagos.¹⁴

Sin embargo, el servicio de tranvía que disfrutaban muchos residentes de ciudades era lo suficientemente bueno que no requerían automóviles; en 1927, la tasa más baja de propiedad de autos en EE.UU. era en las ciudades de 100,000 en adelante, en donde sólo el 54% de las familias poseía automóvil. Pero los acontecimientos de los años 1930 cambiaron todo eso.¹⁵

LA POLÍTICA Y EL AUTOMÓVIL

La influencia política que había sido disfrutada por los magnates de los ferrocarriles fue transferida a la industria del automóvil. Mientras que la industria del automóvil en rápido crecimiento ya gozaba de importantes subvenciones del gobierno, esto no era suficiente para los fabricantes de autos o proveedores de piezas o combustible. Querían asegurarse de que la competencia de los ferrocarriles fuera eliminada para siempre. En 1936, General Motors, Firestone Tire, Standard Oil y otros formaron la empresa National City Lines. Usaron National City Lines (NCL) para comprar en forma sistemática las líneas de tranvía, desmantelarlas y sustituirlas con autobuses. Esta conversión a autobuses, la mayoría con motores diesel de GM, se llevó a cabo a pesar de que los tranvías eran a menudo los principales productores de ingresos netos de NCL. En todo el país, las vías fueron arrancadas y los autobuses de diesel fueron introducidas en calles de la ciudad.

El grupo de cabildeo a favor de las carreteras entonces promovió en el Congreso una vasta red de autopistas urbanas que impulsaron el desarrollo suburbano y aumentaron la dependencia del automóvil, aunque también provocó cierta oposición apasionada. En 1956, el Congreso aprobó la Ley de Asistencia Federal de Carreteras, y nació la red de autopistas interestatales. El sistema de 41,000 millas fue diseñado para llegar a cada ciudad con una población de más de 100,000. Casi completada en la década de 1990 a un costo de más de \$100 mil millones, las autopistas interestatales dividieron las ciudades y pasaron por alto los negocios al lado de las carreteras existentes, creando nuevos tipos de ciudades y suburbios. Diecisiete autopistas de la ciudad fueron detenidas por ciudadanos quienes después se convirtieron en la vanguardia de un movimiento ecologista nuevo.¹⁶

Estas historias se relatan en el documental "Taken for a Ride."¹⁷

TRANSPORTE SOSTENIBLE

En las décadas de 1960 y 1970, una nueva filosofía comenzó a surgir en relación con el transporte. Jane Jacobs, en su libro destacado *The Death and Life of the Great American Cities*, fue una de las primeras personas en cuestionar los beneficios de la sociedad centrada en automóviles. La crisis energética de la década de 1970, precipitada por la escasez de petróleo hizo que mucha gente cuestionara nuestro uso de energía. Muchos ambientalistas comenzaron a darse cuenta de que los esfuerzos para lograr un mejor acceso para los autos estaban llevando a una terrible pérdida de las tierras agrícolas y zonas silvestres de Estados Unidos. También se dieron cuenta de que el hacer del automóvil el único modo de transporte y de los suburbios el uso de suelo preferido tenía graves consecuencias ambientales. Se inició un movimiento que promovía patrones de uso de suelo que apoyaba el andar a pie y en bicicleta, que podía tener servicio por transporte público, y que hacía que los bienes y servicios fueran más accesibles a través del desarrollo de uso mixto. Los trenes volvieron a ponerse de moda. Estos nuevos desarrollos de uso del suelo no eran muy diferentes de los patrones urbanos de la era antes del automóvil, pero con más protección del medio ambiente y con una planificación deliberada para promover la interacción social positiva.



Historia y Política del Transporte en los Estados Unidos



Esta idea general tiene muchos nombres: Comunidades habitables, crecimiento inteligente, diseño de vecindarios tradicionales, desarrollo orientado al transporte público y desarrollo sostenible. En opinión de algunos, los sistemas de transporte urbano centrados en el automóvil han demostrado ser insostenibles por el consumo excesivo de energía, los efectos nocivos para la salud de las poblaciones, y la disminución del nivel de servicio a pesar del aumento de las inversiones. Muchos de estos efectos negativos recaen de forma desproporcionada en los grupos sociales que también son menos propensos a poseer y conducir coches. El movimiento para el transporte sostenible se enfoca en soluciones a estos problemas.¹⁸

No iba a ser fácil hacer los cambios. Los estadounidenses se han acostumbrado a la libertad de movimiento que ofrecen los automóviles, a pesar de los problemas que van desde dolores de cabeza por el tráfico hasta los accidentes mortales. Además, las instituciones de transporte estaban a favor del automóvil. Ya no son legales los formatos de calles caminables de uso mixto. No solamente los esquemas viales, sino también los reglamentos de zonificación, los incentivos fiscales, las garantías hipotecarias, y la red de leyes e instituciones favorecen el modelo de desarrollo de viviendas unifamiliares, sin aceras.

El cambio de destino de las subvenciones de los ferrocarriles a las carreteras que empezó en la década de 1920 ya está bien arraigado en la mentalidad norteamericana. Así como el cambio de dirección del gobierno de EE.UU. en la distribución de fondos para el transporte es dramático, también lo son las percepciones del público.

Estamos 'invirtiendo' en aeropuertos. Estamos 'invirtiendo' en carreteras. Pero estamos 'subsidiando' los trenes", dijo Joe Vranich, ex jefe de la Asociación de Ferrocarriles de Alta Velocidad. Gordon Linton de la Administración Federal del Transporte Público pregunta: "¿Es una fuerza de mercado completamente libre cuando el mismo gobierno federal que transforma todo el paisaje con un sistema de autopistas interestatales descarta el transporte público urbano como un asunto que se aborda mejor a nivel local?"

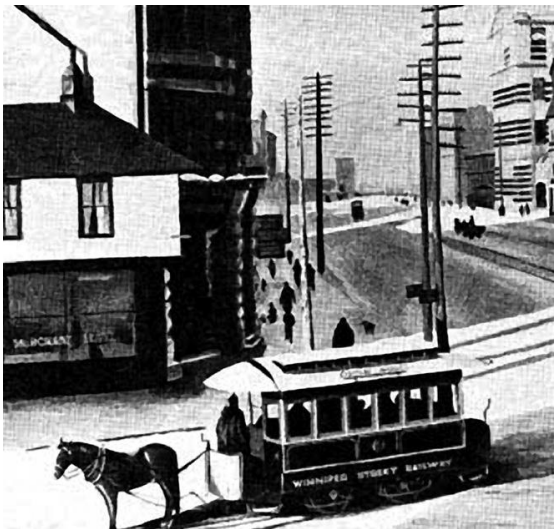
Sin embargo, se ha avanzado. En 1992, la Ley de Transporte Superficie, que distribuye los fondos del impuesto a la gasolina, comenzó por primera vez a financiar instalaciones para peatones y ciclistas. Cada vez que se ha renovado la ley, se han asignado más fondos para este sector. En 2004, el programa de Rutas Seguras a las Escuelas se añadió a la mezcla, ofreciendo \$612 millones para financiar la infraestructura para proporcionar un acceso seguro a las escuelas; esa cantidad incluye ciertos fondos para programas educativos.

En 2012, se debate en el Congreso un nuevo proyecto de ley de transporte, y es posible que los fondos para ciclistas y peatones, incluyendo Rutas Seguras a las Escuelas, podrían ser severamente restringidos o hasta cancelados por los nuevos bloques de votantes en el Congreso. La saga continúa.

Los argumentos a favor del transporte sostenible abarcan las preocupaciones económicas, los costos ambientales y los temas de salud. Mucha gente está empezando a ver los valores sociales de las comunidades de "desarrollo inteligente." Algunas de estas cuestiones se abordan en las hojas informativas que acompañan a este artículo.

Consulte Recursos para ver los materiales fuente de este documento.

Historia y Política del Transporte en los Estados Unidos



NOTAS AL PIE

1. *A Classification of American Wealth*, Historia y genealogía de las familias ricas de Norteamérica http://www.raken.com/american_wealth/railroad_barons/railroad_tycoons1.asp
2. *A Classification of American Wealth*, Historia y genealogía de las familias ricas de Norteamérica http://www.raken.com/american_wealth/railroad_barons/railroad_tycoons1.asp
3. <http://hoovra.blogspot.com/2011/07/thom-hartmann-richard-whitethe.html>
4. Richard White, *Railroaded: The Transcontinentals and the Making of Modern America*
5. *Divorce Your Car* por Katie Alvord, 2000 <http://www.vtppi.org/divorce.htm>
6. <http://en.wikipedia.org/wiki/Bicycle>
7. *Bike Snob*, por Eben Weiss 2010 <http://www.chroniclebooks.com/titles/bike-snob.html>
8. *Divorce Your Car* por Katie Alvord, 2000 <http://www.vtppi.org/divorce.htm>
9. *Divorce Your Car* por Katie Alvord, 2000 <http://www.vtppi.org/divorce.htm>
10. Historia norteamericana 102, De la guerra civil hasta hoy en día, Universidad de Wisconsin <http://us.history.wisc.edu/hist102/lectures/lecture15.html>
11. *Divorce Your Car* por Katie Alvord, 2000 <http://www.vtppi.org/divorce.htm>
12. *Divorce Your Car* por Katie Alvord, 2000 <http://www.vtppi.org/divorce.htm>
13. *Divorce Your Car* por Katie Alvord, 2000 <http://www.vtppi.org/divorce.htm>
14. Historia norteamericana 102, De la guerra civil hasta hoy en día, Universidad de Wisconsin <http://us.history.wisc.edu/hist102/lectures/lecture15.html>
15. *Divorce Your Car* por Katie Alvord, 2000 <http://www.vtppi.org/divorce.htm>
16. *Divorce Your Car* por Katie Alvord, 2000 <http://www.vtppi.org/divorce.htm>
17. "Taken for a Ride" <http://www.youtube.com/watch?v=ehoVnykvMKY> o http://www.newday.com/films/Taken_for_a_Ride.html
18. http://en.wikipedia.org/wiki/Sustainable_transport
19. *Asphalt Nation* por Jane Holtz Kay, 1997 <http://www.nytimes.com/books/first/k/kay-asphalt.html>.