

## Los metros olvidados de los Estados Unidos y Canadá. Una guía cartográfica del pasado, el presente y lo que podría haber sido

### The lost subways of North America. A cartographic guide to the past, present, and what might have been

BERMAN, JAKE (2023), *THE LOST SUBWAYS OF NORTH AMERICA. A CARTOGRAPHIC GUIDE TO THE PAST, PRESENT, AND WHAT MIGHT HAVE BEEN*, CHICAGO, THE UNIVERSITY OF CHICAGO PRESS, 272 PP., ISBN 978-0-226-82979-1

Más de la mitad de los estadounidenses, 56%, reconoce que nunca han usado el transporte público. En el otro extremo se encuentran, en notable contraste, quienes lo utilizan con regularidad: 98% de los rusos y los chinos, 88% de los británicos y 85% de los alemanes (Gigerenzer, 2022, p. 186).

Si bien tales cifras coinciden con la imagen de la movilidad estadounidense que orbita en torno al automóvil, explicar cómo se llegó a tal situación requiere un esfuerzo sistemático, como el que nos ofrece *The Lost Subways of North America*. Su autor, Jack Berman, cartógrafo, historiador y artista estadounidense, durante uno de los interminables embotellamientos en Los Ángeles, decidió que una mejor manera de aprovechar su tiempo era dedicarse a responder por qué demonios este país parecía aborrecer el transporte público, al que a menudo considera para pobres y de grupos desfavorecidos.

Con esta cuestión en mente, se dedicó a desentrañar cómo un mundo obsesionado por el automóvil dejó tras de sí una larga estela de proyectos de transporte urbano del más diverso sello. Para nuestra sorpresa, y seguramente también la suya, se encontró con algunos, pocos, ejemplos exitosos, muchos que resultaron pintorescos, otros delirantes y, en buena medida, fracasos notables. ¿Cómo lo hizo? A través de una ‘exploración visual’, que le



Esta obra está protegida bajo la  
Licencia Creative Commons  
Atribución-NoComercial-Sin  
Derivadas 4.0 Internacional



**CÓMO CITAR:** Marcó del Pont Lalli, Raúl (2025). Los metros olvidados de los Estados Unidos y Canadá. Una guía cartográfica del pasado, el presente y lo que podría haber sido. *Economía, Sociedad y Territorio*, 25: e2453. <http://dx.doi.org/10.22136/est20252453>

permite repasar las decisiones y su puesta en práctica de un abigarrado rosario de proyectos de transporte público en 20 ciudades de los Estados Unidos y tres de Canadá (Montreal, Vancouver y Toronto), y aunque no se incluyen ciudades destacadas con sistemas de tren ligero de tamaño mediano, como Edmonton, Calgary o Denver, la riqueza del análisis no pierde profundidad. México, desafortunadamente, queda fuera de su estudio, porque nuestra historia urbana es muy diferente a las de las otras dos naciones.

Aunque el título puede generar cierta confusión, ya que, al menos en América Latina, se esperaría que se refiera exclusivamente a los ‘metros’ o ‘subtes’, la obra de Berman adopta una perspectiva más amplia. Retoma para su descripción los diferentes modelos con los que los estadounidenses y canadienses han tratado de resolver el transporte masivo de personas, lo que se evidencia en la diversidad de apelativos para los esfuerzos invertidos en su solución: *subways, elevated, metro, light rail, interurbans, stretcars* y *trolleys, horsecar* y *cable car, regional rail, commuter rail, monorails, people movers, bus rapid transit*. A lo que es indispensable sumarle la columna vertebral que reina hoy en el sistema actual: *freeways, expressways* y *turnpikes*.

Cada capítulo inicia, haciendo honor a su subtítulo, *A cartographic guide...*, con un mapa a página completa que muestra la extensión geográfica del sistema de transporte ferroviario de cada ciudad. La descripción de los casos es variable, desde textos cortos, con una extensión de unas 9000 palabras, lo que mide un artículo en una revista académica, hasta descripciones más detalladas de casi 40,000, lo que depende de su historia, profundidad de los registros y lo relevante de los proyectos puestos o no en marcha, desde los primeros tranvías tirados por caballos de finales del siglo XIX.

La mayoría de los mapas siguen el estilo de diagramas, cuya facilidad de lectura abreva de la sencillez que caracterizó los primeros, diseñados para el metro londinense por Harry Beck en 1931. Pero también en *The Lost Subways* hay muchos más elaborados, precisos geográficamente e incluso con barras de escala. Algunos incluyen líneas propuestas y “en construcción”, mientras que otros integran las líneas de tránsito rápido en autobús y las autopistas cuando forman parte integral del sistema.

Los mapas resultan ser, sin duda, la característica más destacada de este libro. Elaborados por el propio Jake Berman, todos son originales y están realizados con estilos y esquemas de color inspirados, en la medida de lo posible, en los mapas oficiales. Esta variación los hace aún más atractivos e interesantes de estudiar. El libro, impreso por la prensa de la Universidad de Chicago, es de tamaño carta, pero el trabajo es de tan buena calidad, que el propio autor los ofrece en un formato mayor al del impreso como productos separados.

Aunque cada capítulo atiende una problemática diferente, en su análisis destacan un puñado de variables que atraviesan los modos de definir políticas de transporte público y los actores involucrados, con sus matices propios, en cada urbe. Por un lado, la raza, o tal vez debamos decir el racismo, está presente en buena parte de las decisiones de movilidad en esta región del continente. Los procesos de segregación urbana, posteriores a la Segunda Guerra Mundial, fueron empujados con claridad por la planeación de la movilidad en las ciudades estudiadas. La enorme especulación en el uso del suelo está más que presente en las revisiones de Berman, hermana a políticas miopes de densificación urbana, a una institucionalidad pública débil o desinteresada para fomentar un desarrollo del transporte basado en necesidades mayoritarias.

Y todo esto aderezado con una corrupción que lo impregna todo, no sólo la actuación pública sino también la privada. Pero todas las historias contadas por Berman tienen su propio condimento, y estas variables se colorean localmente de maneras muy distintas, donde hacen su presencia, por ejemplo, el impacto del aire acondicionado en los proyectos de movilidad masiva (como en Atlanta y Miami) o la suposición de que los usuarios se desplazarán principalmente en coche a las estaciones, lo que produjo la construcción de aparcamientos o garajes en expansión en lugar de promover la accesibilidad a pie (Dallas sirve de muestra). El arreglo político-institucional regional, que influye de manera decisiva en la aprobación del destino de los fondos públicos para el transporte o para estadios deportivos (como en Cincinnati), y los efectos de las diferentes guerras, la segunda mundial o la de Corea, en los fondos disponibles. O la imagen asumida que las autoridades y sus ciudadanos tienen de su propia localidad (Los Ángeles de manera destacada), y, nada menor, la pugna o, mejor, las envidias entre ciudades (como los casos de Montreal y Toronto).

Frente a esta maraña de variedades, Berman detecta cuatro modelos organizadores, aunque son las ciudades los núcleos de la exposición. El primero tiene como ejemplo destacado a ciudades como Nueva York, construidas antes del auge del automóvil, aunque esto no la exime de algunas de las patologías que asolan el diseño del transporte público al norte del río Bravo.

El caso neoyorquino lo ilustra Berman con dos historias paralelas, la larga y fructífera vida de su abuela y la incompleta y sinuosa construcción de la línea de la Segunda Avenida, ya que ambas compartieron buena parte de la historia del siglo pasado. Doctora formada en Kansas, su abuela decidió especializarse en Nueva York, en el complejo del hospital Bellevue en el East Side de Manhattan. Para llegar diariamente a su destino debió tomar la Segunda Avenida Elevada, “una decrepita monstruosidad de acero de 60 años de antigüedad en sus últimas etapas” (p. 143), que utilizaba todavía vagones de tren de madera contruidos a fines de la década de 1880, y que la ciudad pensaba demoler para construir una línea de metro. La longeva abuela de Berman murió plácidamente en su cama en 2008 y el metro de la Segunda Avenida sigue sin completarse.

A diferencia de Los Ángeles, que durante décadas se opuso a reconocer en las votaciones por decisiones presupuestales la prioridad de un sistema de transporte público para resolver sus pesadillas de tráfico (p. 93), Nueva York, con un sólido sistema de transporte público a cuestas, votó en 1951 para probar fondos para una expansión integral del metro, pero la guerra de Corea paró en seco el esfuerzo; a finales de los años sesenta la ciudadanía respaldó un proyecto de 50 millas para ampliar la línea de la Segunda Avenida, que se detuvo en 1975, ahora debido a una situación de decrepitud urbana que amenazaba con volverse crónica. Y a partir de entonces, NY pareció olvidarse de planificar a gran escala y a llevar a cabo megaproyectos de manera eficiente, y “los planes modernos para el Metro de la Segunda Avenida reflejan esta falta de visión y de competencia institucional”, nos dice el autor (p. 144).

En el año 2000, la Autoridad de Transporte Metropolitano (MTA) del estado aprobó un tramo de diez millas para el metro de la mencionada avenida; en 2023 se habían completado solo 1.8 millas y nadie, en la maraña burocrática de la MTA, resultó responsable

(p. 153), algo que padece de forma crónica la gestión del transporte público estadounidense. Sorprende tal incapacidad en la planeación de una ciudad donde el metro comenzó a rodar en 1864, cuando el empresario Hugh Willson propuso construir un ferrocarril metropolitano a vapor para emular al de Londres.

El segundo modelo al que hace referencia Berman lo conforman las urbes estadounidenses que alcanzaron la mayoría de edad en la era del automóvil. Y aquí nos propone Houston como paradigma, aunque la diversidad de este tipo de desarrollos en los EUA es notable. La ciudad texana resulta un ejemplo, de los escasos, de manejo inteligente de políticas de transporte y uso del suelo, aspectos íntimamente relacionados, pero no siempre considerados en los diseños, como lo demuestran con creces Los Ángeles y Dallas.

Una ciudad marginal, fundada en 1836 a la orilla de un pantano y acosada por enfermedades tropicales, que durante la mayor parte de su existencia no tenía nada que ofrecer para competir con otras entradas al Golfo de México, como el más adecuado y saludable puerto de Galveston, a 80 km de allí, o Nueva Orleans, a 500 km al este, con incomparables conexiones con el interior estadounidense desde la Colonia, gracias al río Misisipi. Sin embargo, estas ventajas comenzaron a perder relevancia cuando, en 1900, un huracán categoría 4, “el desastre natural más mortífero de la historia registrada de América del Norte” (p. 80), dejó ocho mil muertos en Galveston, y se llevó también el interés por las inversiones seguras.

Houston construyó líneas de tren ligero en el núcleo citadino, donde están la gente y los empleos, en lugar del más estadounidense modelo de extender líneas hacia suburbios lejanos, la mayoría de las veces con poco sentido de la pertinencia. Aunque suena a una obviedad de diseño, la mayor parte de los proyectos de transporte revisados por Berman hicieron todo menos hacer coincidir ambas variables. Y como Houston tenía normas de uso del suelo laxas, el desarrollo urbano privado lo hizo vinculado al desarrollo del transporte, lo que, a su vez, produjo buena cantidad de viviendas a un costo aceptable.

Dallas optó por otro modelo, un tren ligero suburbano que evita los centros de empleo y las zonas pobladas. Tampoco actualizó sus normas de uso del suelo para coincidir con la nueva infraestructura de movilidad. ¿El resultado? Transporte caro y que mueve poca

gente en Dallas, dos variables mejor resueltas en Houston. Y viviendas abundantes y baratas en esta última ciudad, frente a crecientes grupos de personas sin hogar en Los Ángeles, algo que se explica en parte por sus precios desorbitados. Y este crecimiento más homogéneo ha permitido resistir de mejor manera el proceso de gentrificación en el caso texano.

Si uno se esfuerza por desprender alguna enseñanza después de repasar los sistemas de transporte estadounidenses es que son una colección de singularidades a cuál más exótica. Sin embargo, el caso canadiense no es, ni de lejos, una excepción. Tomemos el tercer modelo de este relato, el curioso caso de Montreal. Berman inicia sus reflexiones con una frase ante la que hay que restregarse los ojos: “No todos los sistemas de tránsito se construyen para resolver un problema de transporte” (p. 123). Cuando se decidió iniciarlo, que pudiera resolver problemas de movilidad era un subproducto casi inesperado y marginal de una pugna envidiosa entre urbes. Lo que le importaba a Jean Drapeau, un alcalde memorable no siempre por las mejores razones, era que un megaproyecto le serviría para poner a Montreal en el mapa global. Hoy esa obra, contra delirios de planeación y notables irresponsabilidades públicas, se ha convertido en el sistema de metro más usado de América del Norte, solo después de Nueva York, la Ciudad de México y Toronto (p. 123).

El modelo que describe Berman en este caso es el de ciudades que optaron no pasar autopistas por los centros de las urbes y escogieron el transporte público. Este metro tuvo varias características destacables. Una nada menor, es que costó lo que se planeó y se efectuó en el tiempo proyectado, algo que ya no sucedería con grandes obras en esta ciudad, juegos olímpicos incluidos. A diferencia de los modelos estadounidenses (y de Toronto), el de Montreal se inspiraría en el modelo parisino. Además de silencioso, apostó por una arquitectura distinta con arte público. Otra vez, en este punto se distanciaba de Toronto, cuyas estaciones describían sus usuarios como “baños sin plomería”.

Una vez que Drapeau dio su apoyo al metro, no se conformó con construir cualquier sistema común: tenía que tener estilo. El metro, construido de manera competente, sería el megaproyecto perfecto para la Expo '67. Así, el metro de Montreal funcionaría con neumáticos de caucho en lugar de ruedas y vías de acero normales. Este sistema, importado de París, permitió un funcionamiento "silencioso". Cada estación tendría una arquitectura distintiva y arte público.

Esta práctica era común en el bloque comunista, pero casi desconocida por estos lares. Además de todas estas innovaciones, Drapeau alentó a los promotores inmobiliarios a conectar sus nuevas torres del centro de la ciudad directamente con las estaciones de metro. Llamada en francés RÉSO (*Réseau piétonnier souterrain de Montréal*) y la Ciudad Subterránea en inglés, esta red de túneles comerciales en el centro de la ciudad sigue siendo la más grande del mundo.

El último modelo es el que ejemplifica el metro de Rochester, uno que “no empieza en ninguna parte y no va a ningún lado”, según decía una editorial de un periódico local en 1949 (p. 182). Y no parece haber estado equivocado, ya que esta ciudad tiene el poco honroso honor de ser la única que diseñó y puso en marcha un sistema de este tipo y luego lo cerró. Lo más cerca de tal inexplicable torpe despilfarro fue Cincinnati, que construyó parcialmente su metro, pero nunca puso en funcionamiento ningún tren.

Rochester le sirve a Berman para mostrar un modelo de “sistemas de tránsito más pequeños de especial interés histórico”. Con poco más de 200 mil habitantes, es la ciudad más pequeña de los EUA que ha construido un sistema de metro. Como en otros casos, la vía escogida para el transporte fue un viejo canal.

Rochester tiene una historia considerable de proyectos relevantes, y se desarrolló alrededor del canal Erie, el primer gran proyecto de obras públicas de la temprana república estadounidense. Inaugurado en 1825, proporcionó la primera ruta totalmente fluvial desde el Atlántico hasta los Grandes Lagos. Rochester creció donde el canal Erie se encontraba con las cataratas del río Genesee, un punto ideal para moler el grano del Medio Oeste y convertirlo en harina.

Pero volvamos a su malhadado metro. En 1947 transportó 5.1 millones de personas, su máximo histórico, unas 20,000 a la semana (p. 182). Y la situación a partir de entonces sólo empeoraría. En 1952, el reducido número de viajeros obligó a suspender el servicio los domingos y los días festivos. Y el 30 de junio de 1956 se declaró terminado el servicio de pasajeros, aunque hasta la década de 1990 continuaría el servicio de entrega de mercancías en la porción occidental del sistema. La otra mitad, la oriental, fue demolida y, como en muchos otros casos estadounidenses, se adoptó para las carreteras interestatales 490 y 590. El sentido de la evolución del metro de Rochester es muy estadounidense: vía fluvial que se usó para el transporte público hasta que se convirtió en una autopista urbana.

Bien escrito y mejor ilustrado, *The Lost Subways...* es un compendio sólido de lo que su autor describe como “una combinación exclusivamente estadounidense de políticas disfuncionales” (p. 241): sistemas de transporte en ciudades remodeladas por el automóvil, tensiones raciales que atraviesan de manera descarada su planeación, y una compleja red de desafíos para diseñadores y autoridades, donde la incapacidad y la corrupción ocupan un lugar destacado. No son suficientes la voluntad y los buenos deseos para llevar a buen puerto estos complejos proyectos. Al escarbar en sus causas fundamentales, Berman nos ofrece una perspectiva profunda de los problemas sistémicos que subyacen al desarrollo y la gestión de complejas infraestructuras del transporte urbano.

### Fuentes consultadas

Gigerenzer, Gerd (2022). *How to Stay smart in a smart world. Why human intelligence still beats algorithms*. MIT Press.

RAÚL MARCÓ DEL PONT LALLI  
edito@geografia.unam.mx

Editor Técnico en el Instituto de Geografía, Universidad Nacional Autónoma de México  
Doctorando en Ciencias Antropológicas en la Universidad Autónoma Metropolitana,  
Iztapalapa.

### Reseña curricular

**Raúl Marcó del Pont Lalli.** Doctorando en Antropología Social por la Universidad Autónoma Metropolitana-Iztapalapa. Se desempeña como editor técnico en el Instituto de Geografía de la Universidad Nacional Autónoma de México (UNAM). Su tema de investigación actual es el mundo editorial académico. Entre sus publicaciones destacan: (en coautoría con Raúl Martínez Navarro) Los tiempos para publicar en revistas académicas mexicanas. Un análisis comparativo internacional. En César Jiménez-Yáñez y Rosalba Carrillo Fuentes (Coords.), *Revistas mexicanas de ciencias. Retos desde la comunicación científica y la divulgación* (pp. 49-54). UABC-UNAM (2024); Sincrotrones y biblias: una nueva mirada a la obra de Gutenberg. *Elementos*, 135, 67-72 (2024); Before Amazon. Publishing Industry and Cultural Mutations. *Revista Interamericana de Bibliotecología*, 47(1), 1-6 (2024).