

Nueva Orleans al descubierto

Anthony Fontenot con Jakob Rosenzweig y Anne Schmidt



Parque de atracciones Six Flags, conocido como JazzLand. Fotografía de la Guardia Costera de Nueva Orleans tras el huracán Katrina, septiembre del 2005. Imagen cortesía de John Mcquaid.

SITUADA SOBRE EL DELTA DEL MISSISSIPPI, NUEVA ORLEANS CONSTITUYE UN SINGULAR EMPLAZAMIENTO ECOLÓGICO Y URBANO. ANTES DEL ASENTAMIENTO COLONIAL LOS PROCESOS DINÁMICOS GEOLÓGICOS Y ECOLÓGICOS PRODUCÍAN UN PAISAJE EN CONSTANTE FLUCTUACIÓN; CON EL TIEMPO MÚLTIPLES FORMAS DE INFRAESTRUCTURA HAN RESTRINGIDO ESTOS PROCESOS NATURALES, CON OBJETO DE ESTABILIZAR Y PROTEGER INTERESES COMERCIALES. TODO ELLO, UNIDO A LA MIXTURA DE DIVERSAS CULTURAS ÉTNICAS, HA PRODUCIDO UN HÍBRIDO URBANO Y ECOLÓGICO CONECTADO A SU ENTORNO. LA DEVASTACIÓN DEL KATRINA HA EVIDENCIADO LA NECESIDAD URGENTE DE REEVALUAR LAS RELACIONES ENTRE INFRAESTRUCTURA, CIUDAD, INDUSTRIA Y ECOLOGÍA PARA REINVENTAR ESTE ENTORNO RACIAL, SOCIAL Y FÍSICO HETEROGÉNEO, DE FORMA EQUILIBRADA Y DURADERA. *EXPOSING NEW ORLEANS* ES UN TRABAJO DE ANÁLISIS URBANO INICIADO TRAS LA CATÁSTROFE CONSISTENTE EN 50 MAPAS QUE EXPLORAN LAS CONDICIONES DE LA CIUDAD, CREANDO UN SOPORTE DE CONOCIMIENTO PARA LAS DISCUSIONES ACERCA DE SU RECONSTRUCCIÓN Y REVITALIZACIÓN.

PALABRAS CLAVE: INFRAESTRUCTURA; ECOLOGÍA; INDUSTRIA; TEJIDO URBANO; DEMOGRAFÍA; RECONSTRUCCIÓN Y REVITALIZACIÓN; DELTA DEL MISSISSIPPI.

Nueva Orleans y sus cenagosos alrededores constituyen uno de los emplazamientos culturales, geográficos, ecológicos y urbanos más característicos del mundo. Rodeada de lagos, ríos y tierras pantanosas, la ciudad se encuentra suspendida sobre un entramado de condiciones extremas. Este hecho, además de inspirar reacciones arquitectónicas, urbanas e ingenieriles de gran creatividad, ha causado dificultades inimaginables. La peculiar relación que a lo largo del tiempo ha forjado la ciudad con su medio ha provocado una transición de la construcción de capas sucesivas sobre procesos naturales existentes a la imposición; finalmente, los diques naturales que se habían formado a lo largo del río se construyeron y fijaron. Mientras que el desarrollo durante los siglos XVIII y XIX se puede ver como una serie de intervenciones infraestructurales provocadas por la precaria conexión de la ciudad con su entorno, en la actualidad existe una nueva y urgente necesidad de reevaluar —y quizás reinventar— la relación entre infraestructura, ciudad, industria y ecología en el siglo XXI. Las múltiples capas de infraestructura que constituyen esta desconcertante ingeniería del paisaje producen, por una parte, un *Sistema de Respiración Vital* virtual para la ciudad, mientras que por otra amenazan su misma existencia. Cuál paciente dependiente de un pulmón de hierro, su supervivencia y sostenibilidad dependen del mantenimiento constante y la manipulación de complejos sistemas mecánicos y naturales.

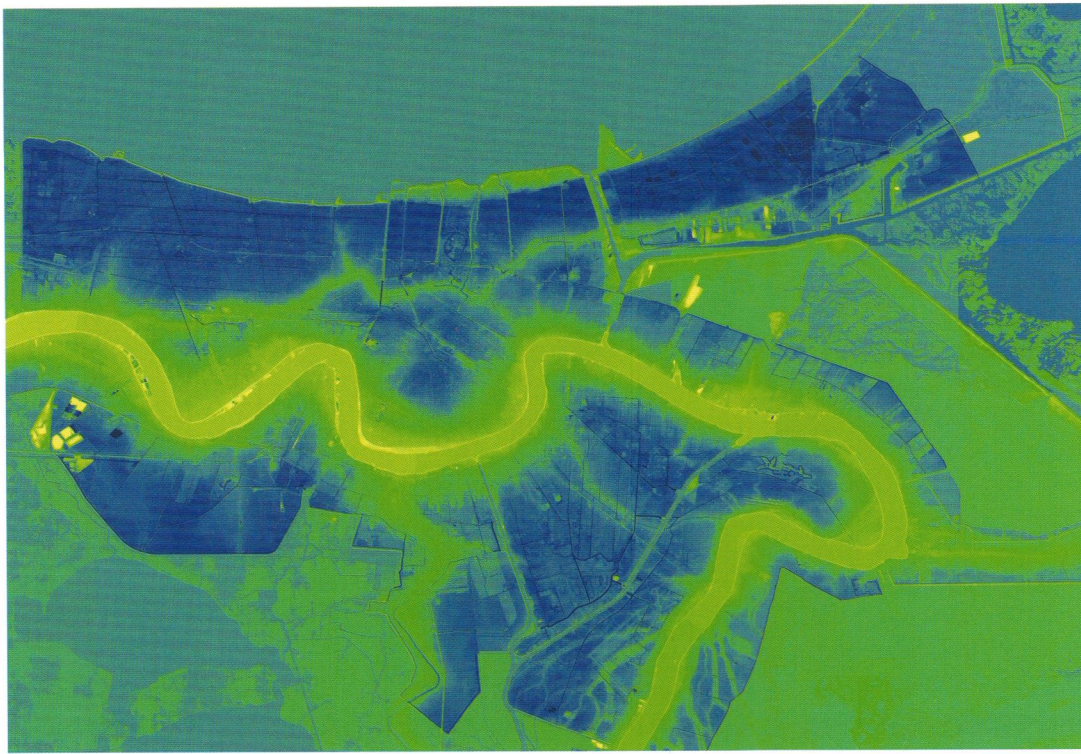
EXPOSING N.O. & PROJECT N.O.

El proyecto de mapeado *Exposing New Orleans* se inscribe en otro mayor, *Project New Orleans* —iniciado por Michel Sorkin y Anthony Fontenot después del Katrina. Mientras el proceso de planeamiento oficial estaba paralizado por los conflictos de visiones e intereses, la indiferencia federal, las comunidades desaparecidas y la magnitud desbordante de la crisis, cientos de organizaciones civiles y filantrópicas, instituciones académicas y personas individualmente, de Nueva Orleans y de todo el país, han afrontado el reto de proveer ayudas, ideas y participar en la labor de reconstrucción. Durante el año siguiente a la catástrofe, diversas aportaciones han tratado de examinar y abordar las causas humanas de su desesperación presente con la esperanza de revitalizar en un futuro el área metropolitana. Con el objeto de facilitar el proceso de reconstrucción, *Project New Orleans* es una recopilación de proyectos de arquitectura y urbanismo que ofrecen propuestas desde lo inmediato y práctico a lo visionario, pasando por el análisis. <http://www.project-neworleans.org/>

INFRAESTRUCTURA

Desde la fundación de Nueva Orleans en 1718 por Jean Baptiste Le Moyne, Sieur de Bienville, el problema de la protección contra inundaciones ha sido primordial. La ciudad se fundó sobre una cresta natural formada por el río Mississippi en una extensa región pantanosa. Los franceses eligieron su ubicación por el control militar y estratégico que proporcionaba sobre la desembocadura del río Mississippi —una importante vía de entrada al continente. Como ya señaló Peirce Lewis, “la ubicación de la ciudad es inevitable para el control del río Mississippi desde un punto de vista macro-estratégico. Sin embargo, desde un punto de vista micro-estratégico, construir la ciudad en una zona pantanosa tan extensa parece altamente improbable.” Tras la inundación de 1927, los intentos por parte del Cuerpo de Ingenieros del Ejército Americano para controlar el movimiento natural del río Mississippi y proteger a la ciudad de las crecientes aguas resultaron en varias intervenciones infraestructurales a gran escala sobre la ciudad y el paisaje de la región. La precaria proximidad de la “naturaleza” y la “ciudad” se mantienen unidas por complejas redes técnicas, en un esfuerzo por mantener áreas de la ciudad que yacen a profundidades tan bajas como 12 pies (3,65 m) bajo el nivel del mar. Esta red infraestructural —formada por una serie de diques de tierra, malecones, compuertas de esclusa, cauces de alivio y rebosaderos— se extiende mucho más allá de los límites de la ciudad, conectándola con regiones por todo el sur de Luisiana. En el interior de la ciudad la infraestructura esta formada por bombas, sistemas de drenaje, canales, diques y malecones. El Rebosadero Bonnet Carrie, situado al oeste en St Charles Parish, aproximadamente 33 millas (53 km) río arriba del centro de Nueva Orleans, se construyó para proteger de las inundaciones a las comunidades situadas río abajo del Mississippi y del rebosadero, desviando el agua del río al lago Pontchartrain. El rebosadero se construyó entre 1929 y 1931 y es propiedad del Cuerpo de Ingenieros del Ejército estadounidense, el cual también se encarga de su funcionamiento. Es uno de los proyectos más grandes de este tipo en el mundo. Desde que se completó se ha abierto más de media docena de veces, durante las inundaciones de 1937, 1945, 1950, 1973, 1975, 1979, 1983 y 1997.

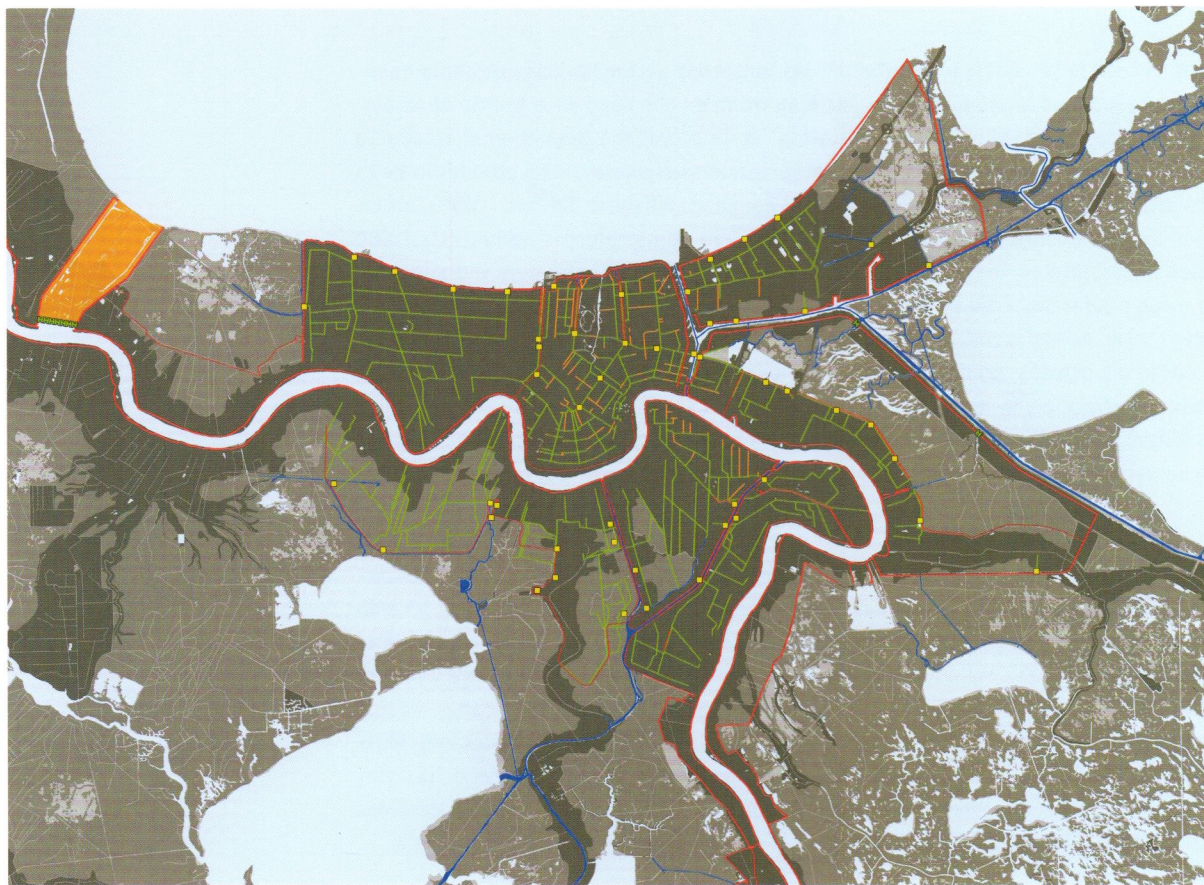
NIVELES TOPOGRÁFICOS



ECOLOGÍA

Los procesos naturales que formaron el Delta del río Mississippi son el resultado de un continuo depósito de sedimentos acumulados de la cuenca fluvial del río —un área que mide aproximadamente 3 millones de kilómetros cuadrados, y que se extiende a través de 41 de los 48 estados inferiores de los Estados Unidos— distribuyéndose por el río y sus afluentes a lo largo de los últimos 7.200 años. El río Mississippi ha cambiado su curso de manera lateral varias veces en los últimos mil años. La ubicación cambiante de su desembocadura situó el particular lóbulo deltaico, el cual se formó activamente sobre una plataforma continental poco profunda que recorre el filo norte del Golfo de México. De los siete lóbulos deltaicos identificados, dos aún se encuentran en activo: el Delta de Balize y el Delta Atchafalaya (Kolb y Van Lopik 1958). Por motivos de protección contra inundaciones y navegación, consecuentemente se implementaron proyectos infraestructurales para canalizar el río Mississippi y su brazo restante, el río Atchafalaya, interrumpiendo los procesos de sedimentación del lóbulo deltaico en proceso de formación, ahora restringido a áreas inmediatamente lindantes a los puntos de terminación de los canales. Por ejemplo, los embarcaderos del Mississippi, diseñados y construidos por James B. Eads (1875–1879) en el Delta de Balize en la desembocadura son los responsables de que se depositen cerca de 120 millones de toneladas de sedimento en la profundidad de las aguas del Golfo de México cada año. La situación que se vive en la actualidad representa un contraste extremo con la etapa del preasentamiento (es decir, de precanalización), cuando el delta entero inundaba la zona sin restricción. El Delta Atchafalaya, por otra parte, se encuentra en un firme estado de agradación a medida que el río Atchafalaya va depositando sus sedimentos en una zona relativamente extensa de la plataforma continental. Un punto de bifurcación situado en la Estructura de Control Old River en Simmesport, Luisiana, permite una distribución controlada de flujo de aguas al río Atchafalaya, el cual se dirige al Cauce de Alivio Atchafalaya. A partir de ese punto, serpentea e inunda libremente a través de millones de acres de tierras forestales pantanosas sin habitar, una zona que en la actualidad constituye la única parte del Delta del río Mississippi con inundaciones de primavera naturales en el interior, un proceso vital para la formación de lóbulos deltaicos.

Los patrones de asentamiento en esta región han seguido de cerca los procesos de sedimentación geológicos, los cuales a su vez han generado formaciones ecológicas específicas. La topografía y proximidad del terreno al nacimiento y al Golfo de México determinan los hábitats vegetales y animales en las diversas zonas de la región. Los brazos, junto con el sedimento responsable de la formación de masas de tierra, proporcionan el agua fresca que repele el agua salina del Golfo, estableciendo un gradiente que va desde salina a salobre a fresca. Los bosques se establecen en topografías más elevadas, cercanas a los brazos, mientras que las marismas se forman en tierras más alejadas a nivel de mar o superior. En este entorno, se dan relaciones causales directas entre los ecosistemas y cambios de flujo de los brazos. Por ejemplo, cualquier cambio río arriba en la Estructura de Control Old River tienen un efecto directo sobre los patrones ecológicos río abajo. Por este motivo, cada área del Delta se ve afectada por las decisiones humanas. La canalización de los brazos, el incontable número de presas en el río Mississippi y sus afluentes, los rebosaderos y cauces de alivio que reemplazan las áreas inundables naturales con áreas inundables delimitadas de manera artificial, junto con diversas formas de infraestructura, han contribuido a un paradigma ecológico delicado y modificado por humanos para el delta (Gosselink 1984). Por consiguiente, la relación actual entre infraestructura y ecología es simbiótica: la infraestructura y la ecología están cada vez más interconectadas.



INFRAESTRUCTURA PARA EL CONTROL DE INUNDACIONES

- Diques /Malecones
- Canales de drenaje abiertos /Subterráneos
- Conductos de drenaje
- Brazos y vías fluviales para drenaje
- + Compuerta de esclusa
- Estación de bombeo
- Rebosadero Bonnet Carré

INDUSTRIA

Durante la era colonial, las industrias más antiguas de la región del delta estaban basadas en los recursos naturales de la tierra. Los diversos bosques ribereños se eliminaron para permitir el cultivo de la tierra, para la agricultura en el rico suelo cenagoso del valle aluvial del Mississippi. Los bosques de madera noble, los cuales ocupan las crestas de los diques naturales que flanquean los brazos del río, desempeñaron un papel importante en la estabilización del paisaje fluido del delta, con sus sistemas radicales, manteniendo los diques naturales en su lugar durante grandes inundaciones, y almacenando el exceso de agua superficial. Los bosques de cipreses y tupelo, los cuales ocupan elevaciones más bajas entre las crestas de los diques naturales, han soportado desde tiempos remotos las grandes inundaciones primaverales y han demostrado prosperar aguantando las aguas durante todo el año. Son mejoradas por la naturaleza para resistir el combado causado por la humedad y las infestaciones de termitas, por lo que se han convertido en un recurso primordial para madera de construcción en las planicies aluviales de Nueva Orleans y sus alrededores. La pérdida de estos dos patrones ecológicos primarios inició un patrón de corrosión negativa que persiste hasta el día de hoy. La sobre-extracción de los recursos medioambientales, esenciales para el mantenimiento del delta, ha exacerbado la degeneración.

El delta acoge la mayor industria pesquera de los EEUU, incluyendo langostino, cangrejo, cigala, pescado y varios tipos de marisco. Durante siglos, estos recursos se han cosechado en remotas zonas del delta; sin embargo, la reciente expansión de la industria pesquera ha resultado en la draga de canales para poder acceder a remotas lagunas en las marismas, causando una gran erosión y llevando a la intrusión de agua salina del Golfo, lo que acelera aún más el proceso de erosión.

Durante mucho tiempo el Puerto de Nueva Orleans ha desempeñado un papel comercial estratégico en el control del valle del río Mississippi. A medida que incrementaba el tráfico y el comercio en el río, y en especial tras la llegada del barco de vapor a principios del siglo XIX, Nueva Orleans se convirtió en el puerto comercial más importante y próspero de los EEUU. Durante comienzos del siglo XIX, Nueva Orleans figuraba como la mayor ciudad de todo el Sur: era la que crecía con mayor rapidez y figuraba entre los puestos tercero y quinto del país, además de ser una de las ciudades más ricas de América.

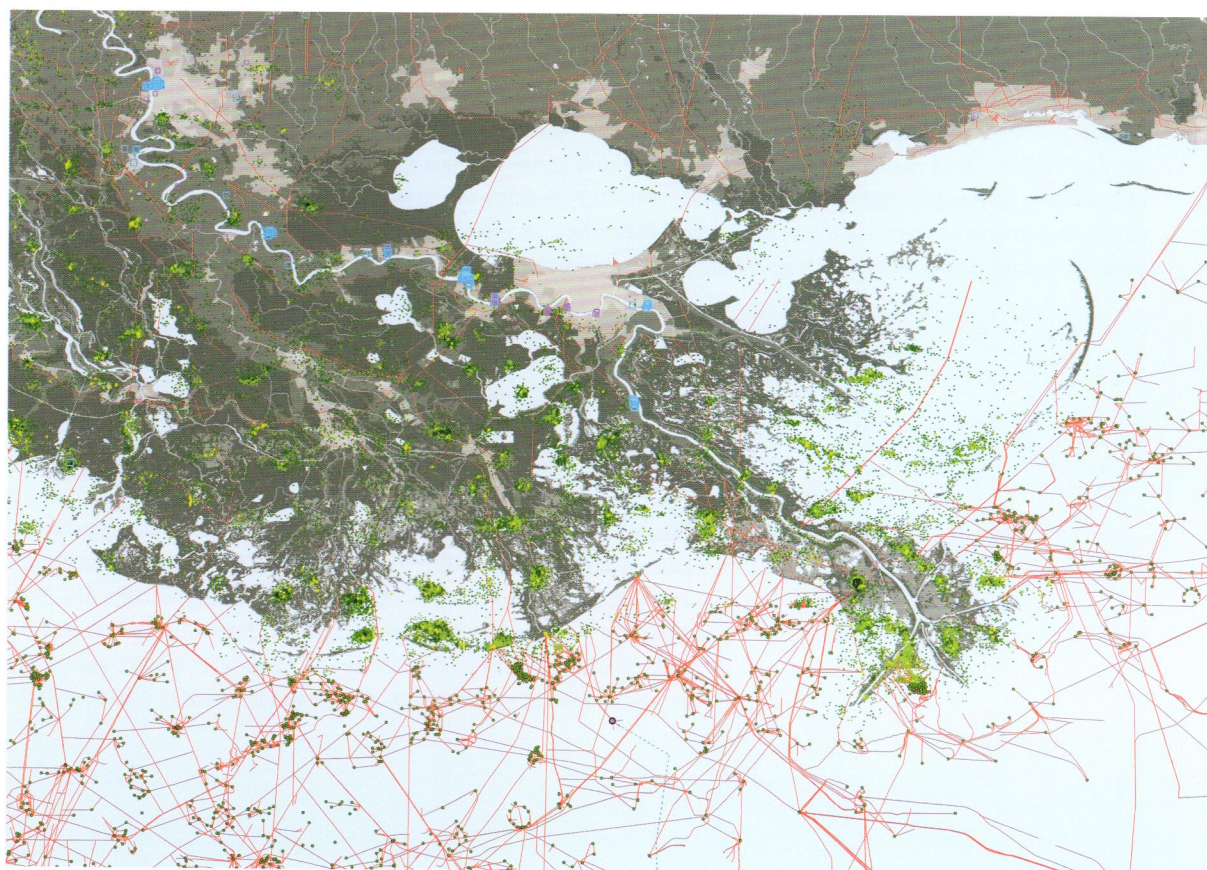
Con la llegada del siglo XX, todas las demás industrias se verían eclipsadas por las industrias petroquímicas que ahora dominan el delta. Luisiana se encontraba en cuarto lugar en la producción de petróleo crudo en el país, y en el quinto en la producción de gas natural. Según la Louisiana Mid-Continent Oil and Gas Association, en la actualidad operan en el estado 18 refinerías, con una capacidad de refinería de 2.616.190 barriles por día, es decir, aproximadamente un 15 por ciento de la capacidad del país. Cerca del 12 por ciento del crudo importado a los EEUU pasa el Louisiana Offshore Oil Port (LOOP), situado a 20 millas (32 km) de la costa. Existen aproximadamente 25.000 millas (40.000 km) de gasoductos naturales y 7.600 millas (12.000 km) de gasoductos naturales interestatales, los cuales distribuyen gas natural en el estado. 3.450 millas de oleoducto en Luisiana transportan crudo y sus productos. Esto se suma a las miles de millas de contorno de inundación y tuberías de recolección que mueven petróleo y gas de los pozos a centros de separado; otros conductos transportan productos químicos no derivados del petróleo. Desde las plantas químicas y refinerías petroleras que bordean el río entre Baton Rouge y Nueva Orleans, a los miles de pozos de extracción de petróleo y gas y operaciones esparcidas por los pantanos, y las miles de plataformas no costeras situadas a distancias superiores de 5 millas respecto a la línea estatal que rápidamente desaparece en el Golfo de México, Luisiana se ha convertido en una pieza del complejo mercado global llevada por la obsesión estadounidense con el petróleo.

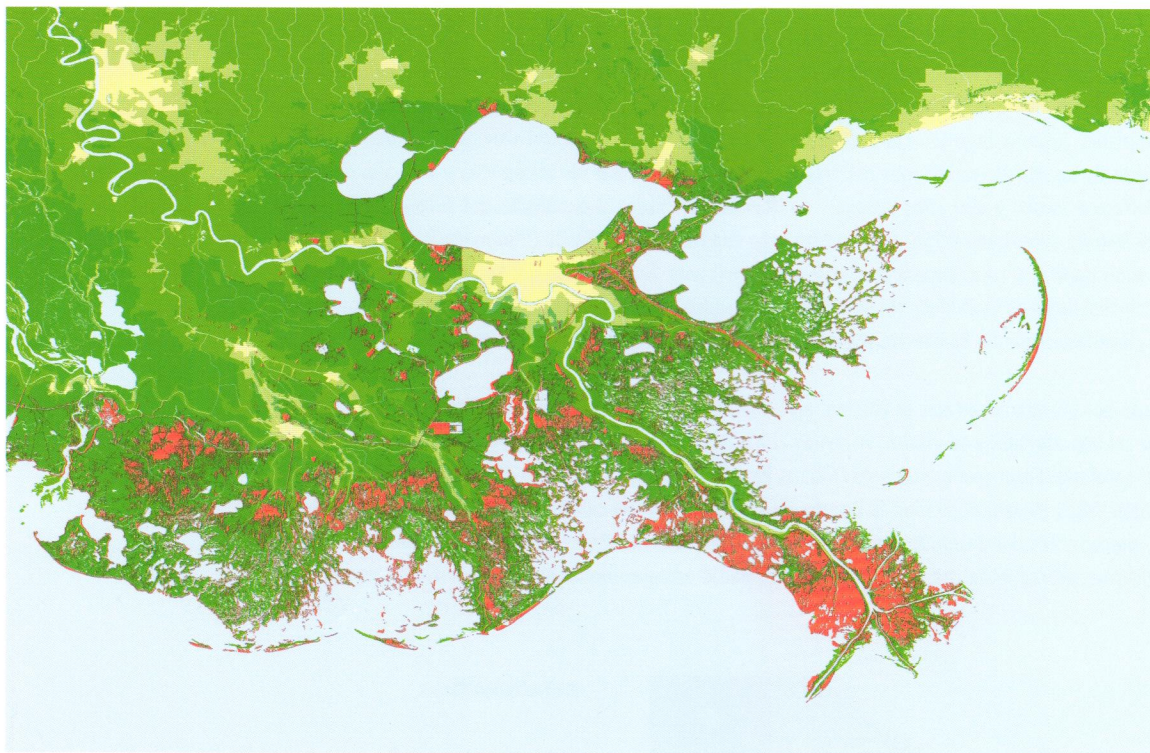
Desde la década de los 30, cuando se instaló la primera plataforma petrolífera marítima cerca de la costa, gran parte del paisaje del delta, que se hallaba en manos privadas, ha sido alquilado, comprado y fragmentado por compañías petrolíferas, lo que ha resultado en la canalización y el dragado para el transporte en conductos a centros de almacenaje y refinerías. El continuo dragado ha derivado en una red de canales parecida a las urbanas, la cual ha alterado los diversos ecosistemas hasta el punto de la ruina. Estas intrusiones individuales, aparentemente ínfimas, multiplicadas por miles han fracturado la región del delta, convirtiéndola en un paisaje incoherente de devastación donde las responsabilidades asumidas por la industria son mínimas.

La marejada provocada por el Huracán Katrina en el golfo chocó con el área metropolitana de Greater New Orleans, dejando a su paso una serie de vertidos de petróleo cuyo total los convierte en el segundo peor incidente de la historia tras el vertido Exxon Galvez de 1991, con un vertido total de 8 millones de galones (30 millones de litros) en el delta y en el Golfo, haciendo de la contaminación una amenaza constante para el delta. Junto con la construcción de diques e infraestructura del río, medio siglo de extracción de petróleo en las marismas de la costa han contribuido a una pérdida de terrenos. En Luisiana, cada año desaparecen entre 25 y 30 millas cuadradas (65 y 75 kilómetros cuadrados) de la costa del estado, lo que constituye un 80 por ciento de la pérdida anual de los pantanos costeros del país.

INFRAESTRUCTURA DE LA INDUSTRIA PETROLÍFERA

- Refinería □
- Almacén / Terminal □
- Punto de extracción ●
- Pozo activo de gas/petróleo ●
- Pozo seco de gas/petróleo ●
- Plataforma marítima ●
- Louisiana Offshores Oil Port ●
- Conductos —





**PÉRDIDA DE TIERRAS COSTERAS
1932-1990**

- Área urbanizada
- Zonas no pantanosas
- Zonas pantanosas
- Terrenos perdidos

TEJIDO URBANO

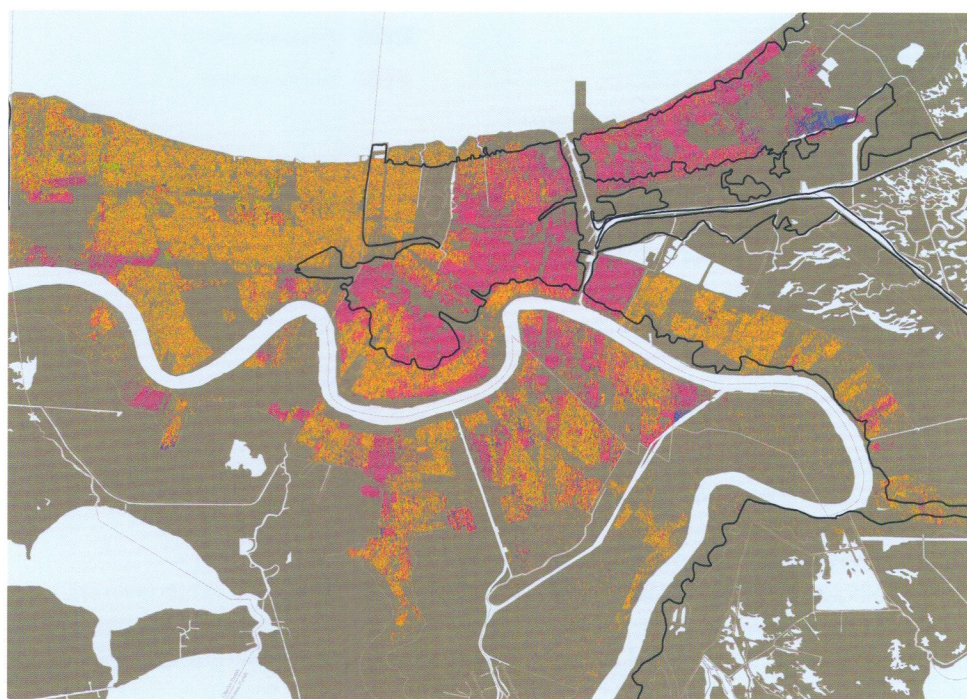
El desarrollo histórico del tejido urbano de Nueva Orleans se produjo de manera paralela a la extensión y desarrollo del sistema de drenaje y alcantarillado de la ciudad. Dado que partes de la ciudad se encuentran a un nivel considerablemente por debajo del nivel del mar, el drenaje constituía un serio problema. Como consecuencia de este hecho, el desarrollo del tejido urbano y el drenaje se determinan mutuamente el uno al otro junto con otras variables, como es la topografía natural y su posición entre las orillas del Lago Pontchartrain al norte y el río Mississippi al sur. En 1718, Nueva Orleans se fundó sobre los diques naturales del río, en un paisaje que no podía haber sido más inhóspito. Alejada de la estabilidad de la península, la ciudad yace sobre terreno precario formado por sedimentos depositados por el río y rodeados de marismas. Sin embargo, su situación estratégica, cerca de la desembocadura, tenía mayor importancia que todas las debilidades topográficas. En 1722, ingenieros franceses diseñaron un plan en retícula, implementándolo en un sitio directamente adyacente al río. Durante el periodo colonial francés (1718-1768), se consiguieron relativamente pocas mejoras de drenaje. Las aguas residuales a menudo se recogían en alcantarillas abiertas y la lluvia a menudo convertía la ciudad en un caos enfangado. Se construyeron canales

de aguas residuales mínimos, con muy poca planificación. Dos devastadores incendios durante la era colonial española (1768-1800) provocaron un acelerado cambio en la imagen de la ciudad tras su reconstrucción. De acuerdo con códigos de construcción establecidos por los españoles, las estructuras de madera se reemplazaron por albañilería. La ciudad se densificó de manera significativa gracias a la externalización de la ganadería y la agricultura en territorios que se encontraban fuera de los límites de la ciudad. Después de que España devolviera Luisiana a los franceses, los Estados Unidos adquirieron el inmenso territorio —aproximadamente 530.000.000 acres (828.000 millas cuadradas o 2.100.000 kilómetros cuadrados), extendiéndose desde el Golfo de México a Canadá— en el tratado de 1803. Los americanos comenzaron a trasladarse en hordas a Nueva Orleans, asentándose en su mayor parte río arriba de Canal Street en una zona que se conocería como el Sector Americano. Canal Street era una calle que operaba como frontera entre el viejo centro (Creole City) y el nuevo distrito residencial (American city), continuando su expansión río arriba siguiendo los diques naturales. Las antiguas líneas de propiedad de las viejas plantaciones de la zona que actualmente es Nueva Orleans, se convirtieron en bulevares en el siglo XIX, transcurriendo de manera perpendicular al serpenteante río y divididos en largos y estrechos terrenos. Estos bulevares constituían un orden jerárquico en algo que de cualquier otro modo hubiera sido una cuadrícula sin tregua, formada por un plano en forma de abanico que convergía en el centro de la ciudad (Mid-City). El punto de intersección donde se encontraban todos los bulevares era una tierra pantanosa en una depresión, causada por la topografía de la ciudad, que va descendiendo desde los diques naturales del río hacia el centro.

A finales del siglo XIX, el ayuntamiento de la ciudad ordenó un estudio topográfico de la misma para establecer un sistema estándar de drenaje y alcantarillado. Hasta entonces el crecimiento del tejido urbano estaba limitado a las tierras más elevadas y más cercanas al río. A comienzos del siglo siguiente, la ciudad comenzó a construir uno de los sistemas de drenaje más tecnológicamente avanzados del mundo. En 1913, el ingeniero de Nueva Orleans A. Baldwin Wood desarrolló la Bomba de Tornillo de Wood, la cual radicalmente cambiaría la geografía urbana de la ciudad. Por primera vez en la historia de Nueva Orleans, y tras el boom económico de la década de los 20, la ciudad maximizó la cantidad de territorio sobre el nivel del mar disponible para la expansión urbana. No era posible edificar en dirección al lago, dado que

el terreno no era habitable a causa de inundaciones periódicas. Como alternativa, el territorio habitado se subdividió y densificó aún más, mientras que zonas menos atractivas de baja densidad se reurbanizaron. Fue necesario esperar hasta después de la Segunda Guerra Mundial para que la expansión hacia lo que antes era marisma, junto al lago (con la excepción de las zonas de Lakefront y Lakeview) progresara más allá de los diques. Desde comienzos de la década de los 60, el crecimiento del tejido urbano continuó por las autopistas y más allá de las fronteras de Orleans Parish adentrándose en Jefferson Parish y diez años después, en New Orleans East. La expansión del sistema de carreteras se llevó a cabo de manera paralela al proceso de suburbanización, que se hizo más expansivo a través de Orleans Parish y Jefferson Parish, estableciendo un patrón de desarrollo suburbano con total dependencia del automóvil para llegar al trabajo. Se construyeron carreteras elevadas para acompañar las cambiantes necesidades de la ciudad; sin embargo esto resultó en el declive de territorios que alguna vez fueron considerados óptimos en terrenos más elevados, pero que fueron transformados en solares vacantes abandonados sin valor alguno.

Mientras que el 80% de la ciudad se vio afectado por inundaciones tras el Katrina, en lo que concierne a los daños a la propiedad, los habitantes de las tierras más elevadas son los que menos afectados se vieron. Al restar zonas secas post-Katrina del área total de la ciudad, aparece una isla urbana que coincide con casi total exactitud con el mapa de Orleans Parish de 1878. Esto ofrece a la ciudad una imagen terrorífica de un nuevo tipo de densidad en estas "islas elevadas". Si bien la Bomba de Tornillo de Wood cambió radicalmente la geografía de la ciudad al permitir una maximización sin precedentes del desarrollo de la tierra basado en la infraestructura, es posible que la ciudad ahora tenga que volver a imaginarse en condiciones pretecnológicas, en un punto intermedio entre el movimiento de los aparatos mecánicos y el movimiento fluido del paisaje.



DISTRIBUCIÓN RACIAL

● Asiáticos ● Negros ● Hispanos ● Blancos (Un punto equivale a cinco personas)

— Extensión de la inundación

CENSO MUNICIPIO ORLEANS (ORLEANS PARISH)

Población total 627.525, 37% negra en 1960
 Población total 593.471, 43% negra en 1970
 Población total 557.515, 55% negra en 1980
 Población total 496.938, 62% negra en 1990
 Población total 484.674, 67% negra en 2000
 Pérdida de población de 142.851 (23%) entre 1960-2000
 Población total 187.525 en 2007, descenso de casi el 60 por ciento en comparación con la cifra pre-huracán de 454.863. Han regresado muchos menos ciudadanos negros que blancos. Pre-Katrina, Nueva Orleans tenía una población negra del 67 por ciento. La población negra es ahora tan sólo del 46 por ciento, mientras que la población blanca representa un 44 por ciento.

DEMOGRÁFICO

La peculiar topografía de la geografía física de Nueva Orleans no solo ejerció una influencia significativa en el desarrollo del tejido urbano de la ciudad, sino que también determina su geografía social. Mientras que en los siglos XVIII y XIX la ciudad experimentó incrementos consecutivos en la población, durante la segunda mitad del siglo XX se observó una nueva tendencia demográfica, un descenso de la población de Nueva Orleans, el cual comenzó a principios de la década de los 60 y continuó a ritmos ligeramente menores en los años precedentes al Huracán Katrina, que causó la evacuación casi de la noche a la mañana de la población. A partir de la década de los 60, blancos de clase media se trasladaron en grandes masas, por lo general en dirección oeste, al suburbano Jefferson Parish, mientras que la gente negra de clase media se trasladaba en números menores en dirección este a nuevas construcciones en el interior de los límites de la ciudad. Como resultado de esto, Nueva Orleans pre-Katrina era aproximadamente un 70 por ciento negra, con una distribución de ingresos polarizada entre un número relativamente pequeño de blancos adinerados y un gran número de gente de color pobre. Quizás el aspecto más inquietante de la pérdida de población de Nueva Orleans sea que la región lindante y sus áreas urbanas están experimentando un *crecimiento* dramático de la población, a medida que el Sun Belt del sur de los Estados Unidos se convierte en la mega-región con mayor índice de crecimiento del país.

Tras la Guerra Civil, los acontecimientos económicos y políticos de la era post-Reconstrucción en Nueva Orleans polarizó una población que anteriormente había sido heterogénea, provocando la creación de categorías raciales exclusivas de "blancos" y "negros". Nuevas leyes tras la Reconstrucción exacerbaban las tensiones raciales, en una zona en la que las líneas divisorias de raza siempre habían sido indistintas. La mezcla de franceses, españoles y africanos había producido un entorno híbrido social y urbano, reconocido como una de

las ciudades más racialmente integradas de los Estados Unidos. El dictamen de la Corte Suprema en Plessy v. Ferguson en 1896, el cual institucionalizaba la legislación Jim Crow “separados pero iguales”, traumatizó a la población de Nueva Orleans, especialmente a los criollos de color, quienes siempre habían ocupado un punto medio ambiguo en el sistema de casta racial y clase social de la ciudad. La nueva situación racial resultó particularmente devastadora a estos descendientes de la gente libre de color, quienes habían emergido de la era colonial con inusuales derechos y poderes comparados con los de los negros esclavizados. Tras la Reconstrucción, a la población criolla de color se le denegó el acceso a gran cantidad de instituciones en cuyo desarrollo habían desempeñado papeles instrumentales.

Con el creciente ímpetu del Movimiento de Derechos Civiles de las décadas de los 50 y 60, los varios subgrupos que comprendían el rico y heterogéneo entorno cultural de la ciudad se fueron polarizando de manera creciente en grupos más homogéneos. La solidaridad política entre los predominantemente católicos “Latin Negroes” (criollos negros) y los protestantes “Anglosajones” o “American Negroes” (la comunidad negra no criolla), quienes antes se habían diferenciado en cultura y política, finalmente dio lugar a la creciente emergencia de una identidad afroamericana unificada. De una necesidad política de avanzar en la mejora de los derechos humanos, los criollos negros se identificaron con la población negra no-criolla —más numerosa— en la lucha política por la igualdad. Estas alianzas resultaron vitales para la creación de un frente unido contra la legislación Jim Crow desde Plessy v. Ferguson. La polarización de los habitantes de Nueva Orleans en dos categorías raciales mutuamente exclusivas coincidió paralelamente con un declive en la identificación étnica (siciliano, irlandés, francés, alemán, etc.) en la comunidad blanca.

La resolución de Brown v. Board of Education de 1954, que ordenaba la integración de las escuelas públicas, se halla entre los principales motivos de la rápida despoblación de Nueva Orleans. “La gente blanca acomodada en Orleans Parish evitaba mandar a los niños a escuelas integradas matriculándolos en escuelas privadas o parroquiales o trasladándose a *parishes* más blancos en el exterior. Muchas familias blancas que no se podían costear esto lo hicieron de todos modos” (Lewis 2003). La Ley de Derechos Civiles de 1964 dio marcha atrás con las leyes que les denegaban a los afroamericanos una plena participación en la vida pública. Los afroamericanos ya no podían ser excluidos de restaurantes, hoteles y otros servicios públicos.

Pero irónicamente, la integración social en instituciones públicas dio lugar a una mayor segregación residencial y al aislamiento cultural de ambos grupos. “Cuando la Ley de Derechos Civiles de 1964 ilegalizó la discriminación, el Departamento de Vivienda (Housing Authority) hizo todo lo posible para obedecer, al tiempo que intentaba evitar enfrentamientos. A medida que las primeras familias de color se trasladaban de manera pacífica a lo que habían sido complejos de viviendas subvencionadas exclusivamente para gente blanca, el empleo industrial en declive y la *suburbanización* reemplazaron a la legislación Jim Crow como el mecanismo más poderoso para la clasificación y estratificación racial entre la clase trabajadora de Nueva Orleans. Durante años precedentes a la eliminación de la discriminación, secciones de estos complejos para blancos habían permanecido vacías a causa del descenso en solicitudes. Después de 1964, los blancos dejaron de trasladarse a estos complejos, mientras que se observaba un aumento constante de las solicitudes por parte de miembros de la población negra. La renovación natural, que aceleró después de que los blancos se convirtieran en una minoría numérica, finalmente convirtió estos complejos en comunidades exclusivamente de color.

Al igual que en otras ciudades norteamericanas, la segregación de facto por barrio aumentaba a medida que las estructuras legales de la segregación se desplomaban” (Mahoney, 1985). Irónicamente, la emergencia de guetos en Nueva Orleans fue un resultado directo de la integración forzada en la vivienda pública. La larga historia de Nueva Orleans como entorno racial, social y físico heterogéneo fue en declive de manera radical entre la década de los 60 y la de los 90 y se transformó rápidamente en un espacio homogéneo. Las crecientes estadísticas de crímenes en este período, las cuales en ocasiones colocaban a Nueva Orleans como la “capital de asesinatos” de los EEUU, exacerbó el éxodo urbano. Niveles de éxito muy pobres entre las escuelas públicas contribuyeron aún más al traslado de familias de clase media de todas las razas a los barrios residenciales, y hoy en día constituye un impedimento para que los negocios y las familias hagan inversiones en la ciudad o se trasladen a ella. A lo largo del siglo XX, Nueva Orleans ha sido testigo de cambios radicales en la población. El descenso de la población blanca ha resultado en un crecimiento de la población negra que ha pasado de un 26% en 1910 a casi 70% a principios del siglo XXI (Campanella, Fontenot, Tannen “New Orleans, Louisiana, USA,” 2004). ●

BIBLIOGRAFÍA

Campanella, Richard, Anthony Fontenot, and Robert Tannen. “New Orleans, Louisiana, USA.” Entrada *City Portrait* para “Shrinking Cities,” una exposición y publicación internacional comisionada por la *German Federal Cultural Foundation* en colaboración con la *Gallery for Contemporary Art Leipzig, Bauhaus Foundation Dessau y Arch+ Magazine*, Berlin, 2004.

Campanella, R. *New Orleans then and now / Richard and Marina Campanella*. Gretna, La.: Pelican Publishing Company, 1999.

Lewis, P. *New Orleans: Making of an Urban Landscape*. Center for American Places: Charlottesville, Va. Distribuido por University of Virginia Press, 2003.

Mahoney, M. R. *The Changing Nature of Public Housing in New Orleans, 1930-1974*. Tesis sin publicar. Departamento de Historia del Graduate School of Tulane University, 1985.

Gosselink, J. G. *The ecology of delta marshes of coastal Louisiana: a community profile*. U.S. Fish and Wildlife Service FWS/OBS-84/09, 1984.

Kolb, C. R., and J. R. Van Lopik. “Geology of the Mississippi River Deltaic Plain-Southeastern Louisiana. U.S. Army Corps of Engineers” (Vicksburg, Mississippi: Waterways Experiment Station Technical Report, 1958): 2:3-482.

Kesel, R. H., E. G. Yodis, and D. J. McGraw. “An approximation of the sediment budget of the Lower Mississippi River prior to major human modification.” *Earth Surface Processes and Landforms*, 1992. 17:711-722.

Day, J. W. “Pattern and process of land loss in the Mississippi Delta: A spatial and temporal analysis of wetland habitat change.” *Estuaries* 23 (2000): 425-438.

Barry, John M. “The 1927 Mississippi River flood and its impact on U.S. society and flood management strategy. Geological Society of America, 2002 Annual Meeting Abstracts with Programs.” *Geological Society of America* 346 (2002): 514.

Fisk, H. N., “Geologic investigations of the alluvial valley of the lower Mississippi River.” Vicksburg, Mississippi: U. S. Army Corp of Engineers Mississippi River Commission, 1944.