

Ciudades norteamericanas

La mayoría de las ciudades norteamericanas no son nada acogedoras para los ciclistas. Tampoco lo son para los peatones. Son acogedoras para los coches o, al menos, se esfuerzan por serlo. En la mayoría de estas ciudades se podría decir que las máquinas han vencido. Vida, urbanismo, presupuestos y tiempo: todo gira alrededor del automóvil.



Le Corbusier, Ciudad Radiante (maqueta). Banque d'Images/Art Resource, NY. © 2009 Artists Rights Society (ARS), Nueva York / ADAGP, París / FLC

A la larga, esto es insostenible, y a corto plazo significa baja calidad de vida. ¿Cómo se ha llegado a esta situación? Quizá debamos culpar a Le Corbusier por su visionaria propuesta, la Ciudad Radiante, de principios del pasado siglo (véase página anterior).

Sus propuestas utópicas —ciudades (solo rascacielos, en realidad) enmarañadas en una red viaria de múltiples carriles— se adaptaban a la perfección a lo que las compañías petrolíferas o del automóvil deseaban. Dado que cuatro de cada cinco de las mayores corporaciones siguen siendo compañías de gas o de petróleo, no es extraño que estas visiones extravagantes y propicias para los coches hayan persistido. Durante la posguerra, General Motors era la mayor compañía del mundo. Su presidente, Charlie Wilson, decía: «Si es bueno para GM, es bueno para el país». ¿Sigue pensando alguien que GM se interesaba por el bien del país?

Quizá también podamos culpar de ello a Robert Moses, quien con tanto éxito cercenó Nueva York con autovías elevadas y desfiladeros de hormigón. Su fuerza de voluntad y su proselitismo tuvieron un gran efecto. Otras ciudades copiaron su ejemplo. O quizá debamos culpar a Hitler, que construyó autopistas para que tropas y suministros accedieran de manera rápida, eficiente y segura a todos los puntos del frente durante la Segunda Guerra Mundial.

Trato de explorar algunas de estas ciudades —Dallas, Detroit, Phoenix, Atlanta— en bicicleta, y es frustrante. Las diferentes partes de la ciudad están a menudo «conectadas» —si se puede decir así— mediante autopistas, enormes e imponentes corredores de hormigón que suelen aniquilar los vecindarios por los que pasan, y muchas veces también los que se supone que conectan. Las áreas colindantes a las autopistas se convierten inevitablemente en zonas muertas. En ocasiones, cerca de los límites de la ciudad, hay

una vía de salida que lleva a un Kentucky Fried Chicken o a un Red Lobster, pero eso no es un vecindario. Lo que queda de esas comunidades amputadas es reemplazado luego por centros comerciales o grandes supermercados aislados en inmensos parkings desérticos, desperdigados, uno tras otro, a lo largo de las autopistas que han acabado con las ciudades que debían conectar. Las carreteras, las urbanizaciones sin objetivo y los centros comerciales se extienden hasta donde alcanza la vista mientras las autopistas van poco a poco ampliándose. Son monótonos, tediosos, agotadores... y me temo que pronto habrán desaparecido.

Me crié en las afueras de Baltimore. En una de las casas donde viví había una urbanización a la derecha y varias casas más antiguas detrás, con un bosque y una granja en funcionamiento delante. Vivíamos justo donde el desarrollo suburbano se había parado (temporalmente), allí donde empezaban las tierras de labranza. Como mucha otra gente, crecí despreciando las zonas residenciales, por artificiales y estériles, pero nunca dejé de sentirme de alguna forma atraído por ellas. Sentía cierta fascinación de la que no he logrado (y creo que lo mismo le pasa a mucha gente) desprenderme.

Mi adicción a la bicicleta debió de empezar a edad temprana: cuando iba al instituto solía pedalear cada tarde hasta la casa de mi novia, que estaba a unos seis kilómetros de distancia, y así podía pasear con ella y besuquearla al terminar los deberes. Una vez casi nos lo montamos en el vertedero municipal de las afueras: allí no había intrusos.

Mi generación reniega de las zonas residenciales y de los centros comerciales, de los anuncios de televisión y de los culebrones con los que crecimos, pero todo eso también forma parte de nosotros. Así pues, nuestra perspectiva irónica se suaviza con algo como el amor. A pesar de las ganas que teníamos de perder de vista aquellos sitios,

no dejan de ser reconfortantes para nosotros. Al proceder de lugares tan poco atractivos como estos, no somos y no podremos ser nunca los urbanitas sofisticados de los que habla la prensa, y tampoco somos los especímenes rurales —estoicos, autosuficientes y relajados— capaces de vivir confortablemente en la naturaleza. Esos suburbios residenciales, donde tantos de nosotros pasamos los años de formación, siguen tocándonos la fibra sensible; son a la vez atractivos y profundamente perturbadores.

En Baltimore, cuando iba al instituto, solía coger el autobús hasta el centro de la ciudad y deambulaba por los barrios comerciales. Era excitante. ¡Los grandes centros aún no existían! Había montones de gente, allí todo era ajetreo y bullicio. Subir o bajar las escaleras mecánicas de Hutzler o Hecht, los grandes almacenes del centro de la ciudad, ¡era emocionante! Las chicas malas iban allí a robar la ropa que les gustaba. Pero el éxodo blanco ya había empezado, y pronto, sorprendentemente pronto, el centro de Baltimore fue abandonado, excepto por aquellos que no podían permitirselo. En muy poco tiempo, se empezaron a ver en muchas calles hileras de casas cerradas con tablas. Y a finales de los años sesenta hubo disturbios raciales, con lo que más familias blancas dejaron la ciudad y los bares de barrio adoptaron lo que se llamó «arquitectura de disturbio». Este tipo de arquitectura no se enseña en Yale. Consiste en rellenar las ventanas del establecimiento con bloques de hormigón pintado y dejar un par de ladrillos de vidrio en medio. Al otro lado de las vías, más allá de la zona comercial del centro, edificios enteros fueron simplemente arrasados. Igual que el legendario sur del Bronx, parecía una zona de guerra; y de alguna forma lo es. Una guerra civil no declarada en la cual el automóvil es el vencedor. Los perdedores son nuestras ciudades y, en la mayoría de los casos, los afroamericanos y los latinos.

Hubo un tiempo en que había razones geográficas naturales para la formación de la mayor parte de las ciudades: la confluencia de dos ríos, como en Pittsburgh; el encuentro de un río con un lago, como en Cleveland o Chicago; el encuentro de un canal con un lago, como en Buffalo; un puerto seguro y abrigado, como en Baltimore, Houston y Galveston. Con el tiempo, lo que al principio fue una justificación geográfica para elegir como asentamiento un sitio en lugar de otro cedió ante el cemento cuando los raíles de tren empezaron a extenderse por espacios abiertos y conectaron esas ciudades. A medida que cada vez más gente era atraída hacia esas ciudades, la densidad de población y las oportunidades de hacer negocios se convirtieron en una razón añadida para que más gente se estableciera allí. Y lo hicieron unos cerca de otros, como animales sociales que eran. En muchos casos, los ríos o los lagos acabaron siendo irrelevantes; las empresas de transporte fluvial se mudaron a otras zonas y los transportes se hicieron en tren o, más tarde, en camión. Como resultado, ríos y muelles pronto quedaron abandonados y las construcciones industriales construidas a lo largo de ellos se convirtieron en feos estorbos. La gente bien despreciaba tales vecindarios. Sé que parezco un poco didáctico en esta recapitulación histórica, pero tened paciencia: es una manera de comprender yo mismo cómo llegamos a la situación actual.

En muchas ciudades hay a menudo una autopista a lo largo de la orilla de un río o lago. Antes de que esas autopistas se construyeran, esas orillas, ya entonces zonas muertas, eran consideradas el sitio más lógico donde usurpar tierras para convertirlas en arterias de hormigón. Inevitablemente, poco a poco, los habitantes de estas ciudades fueron separados de sus propias orillas mediante muros, y las orillas se convirtieron en zonas muertas de otra clase: zonas muertas de hormigón, con pasos elevados que subían



y bajaban, y vías de acceso que pronto fueron invadidas por coches que pasaban zumbando. Por debajo de estas quedaron carritos de la compra abandonados, gente sin hogar y residuos tóxicos. A menudo ni siquiera podías llegar andando al agua a menos que saltaras unas cuantas vallas.

Lo que ocurre es que por lo general los coches no usan esas autopistas para tener un mejor acceso a negocios o residencias de la propia ciudad, tal como debía de ser el objetivo originalmente propuesto, sino simplemente para rodear la ciudad sin pasar por el centro. Las autopistas servían para que la gente pudiera huir de las urbes y aislarse en ciudades dormitorio, lo cual debió de parecer una buena idea a muchos: un entorno propio, un jardín para los críos, escuelas seguras, barbacoas en el patio trasero y un amplio garaje.

Años atrás se pensaba que nuestras ciudades no estaban suficientemente bien adaptadas a los coches. La gente que se movía en coche se encontró pronto con la frustración de calles repletas y congestionadas. Entonces los urbanistas sugirieron que enormes autopistas y arterias de hormigón solucionarían el problema de la congestión. No fue así. Muy pronto estas se llenaron de más coches aún, quizá porque más gente creyó que podría moverse de un lado a otro usando las vías rápidas. Así que se construyeron más autopistas.

En algunos casos se añadieron rondas de circunvalación rodeando las urbes, para que el automovilista pudiera desplazarse de un lado a otro de la ciudad, o de un suburbio a otro, sin tener que pasar por el centro. Cuando voy en bicicleta por estos lugares descubro que a veces la única manera de ir de un punto A a un punto B es por la autopista. Las carreteras menores se han quedado atrofiadas o simplemente han desaparecido. A menudo han sido divididas en dos o seccionadas en partes por arterias mayores, de manera que, por mucho que te lo propongas, no

puedes desplazarte de un punto a otro siguiendo el trazado de las calles. Como ciclista o peatón, eso te hace sentir rechazado, como si fueras un intruso, y acabas más o menos cabreado. No hace falta decir que montar en bicicleta por el arcén de una vía rápida no tiene nada de divertido. Tampoco hay ningún romanticismo en ello: no eres un simpático forajido, simplemente estás fuera de lugar.

CATARATAS DEL NIÁGARA

Me despierto en América. El sol pega fuerte y estoy en un autobús de gira estacionado en un enorme aparcamiento en Buffalo, en algún lugar cercano a la frontera con Canadá. Una autopista pasa junto al aparcamiento y los coches pasan silbando.

Estoy en medio de la nada. No muy lejos hay un edificio de oficinas y a mi izquierda tengo un hotel. Dentro del hotel, mujeres idénticamente vestidas observan una presentación de PowerPoint en una sala acristalada. Un hombre anda de un lado a otro del vestíbulo, mientras explica a voz en grito una estrategia comercial por el auricular de su teléfono móvil. Los norteamericanos son gente concentrada, resuelta, decidida a prosperar y a ampliar su cuota de mercado. Los periódicos del vestíbulo muestran el ataque del ejército norteamericano contra una mezquita, y las revistas muestran iraquíes encapuchados siendo torturados y maltratados por soldados norteamericanos. El Ejército de Salvación prepara mesas junto a las salas de conferencias. Cada una de las señoras sostiene una enorme taza de Burger King.

Dispongo de unas cuantas horas libres, así que cojo la bicicleta y me dirijo a las cataratas del Niágara, que no están muy lejos de Buffalo, aunque más de lo que pensaba. Circulo por el arcén de una carretera a lo largo de la cual



hay una tienda tras otra, tiendas de cadenas todas ellas ajenas a la zona. Por lo tanto, todos los que trabajan allí son empleados contratados por alguna compañía anónima y lejana. Probablemente apenas tienen poder de decisión ni participación ni intereses en el sitio donde trabajan. Marx llamaba a esto alienación. Tal vez el comunismo sea una quimera enfermiza, pero no se equivocaba en esto. Por supuesto, no veo a lo largo de la autopista a ninguno de los que trabajan en esos sitios. No se ve a nadie por ningún lado, solo hay coches que entran o salen de los aparcamientos. Dejo atrás Hooters, Denny's, Ponderosa, Fudruckers, Tops, Red Lobster, el Marriott Hotel, el Red Roof Inn, Wendy's, IHOP, Olive Garden... y carreteras con nombres como Commerce, Sweet Home o Corporate Parkway.

Paso junto a una caseta de información de las cataratas del Niágara. ¡Debo de estar acercándome! Luego, más allá, un motel tras otro. Años atrás, esta zona había sido uno de los principales destinos para parejas en luna de miel, aunque cuesta creer que hoy día alguien pase la luna de miel aquí, a menos que lo haga en un sentido irónico. ¿Una luna de miel irónica? En cualquier caso, ¿quién querría pasar la luna de miel en un tramo de autopista que parece igual a cualquier otro lugar de América?

Más adelante en la carretera —por lo menos quince kilómetros más allá— hay indicios de la enorme fuerza eléctrica generada por las aún invisibles cataratas. El sol aprieta y yo me siento algo raro, acalorado y un poco cansado... este paisaje cuenta una historia extraña. En algún lugar a lo lejos me espera un increíble e impresionante fenómeno de la naturaleza, mientras paso junto a tierras que ni siquiera pudieron ser industrializadas y por tanto han sido abandonadas. Veo una garceta en un riachuelo de aguas turbias, entre neumáticos viejos y postes indicadores deteriorados. La prácticamente clausurada planta de Lock-