

Introducción

LA BICICLETA ES EL MEDIO DE TRANSPORTE MÁS UTILIZADO EN EL MUNDO

Desde principios de los años ochenta, he usado la bicicleta como principal medio de transporte en Nueva York. Primero lo hice a modo de prueba, y me sentí cómodo incluso en una ciudad como Nueva York. Me dio una sensación de energía y libertad. Tenía una vieja bicicleta de tres marchas, una reliquia de mi infancia en las afueras de Baltimore, y para la ciudad de Nueva York no necesitas mucho más. En aquellos tiempos, mi vida estaba más o menos restringida al centro de Manhattan —el East Village y el SoHo— y enseguida me di cuenta de que la bicicleta era una forma fácil de hacer recados durante el día o de trasladarme de manera eficiente a clubes, galerías de arte o locales nocturnos, sin tener que buscar un taxi o la parada de metro más cercana. Ya sé que uno no piensa normalmente en que salir de copas y montar en bicicleta sea algo compatible, pero hay muchas cosas que ver y oír en Nueva York, y descubrí que corretear de un sitio a otro en bicicleta era sorprendentemente rápido y eficaz. Así que me quedé con la bicicleta, a pesar de su aura demodé y del peligro que entrañaba, ya que por entonces muy poca gente circulaba en bici por la ciudad. Los conductores de aquellos

tiempos no estaban acostumbrados a compartir la vía con los ciclistas, y te cortaban el paso o te lanzaban contra los coches aparcados, incluso más que ahora. Al hacerme un poco mayor quizá consideré también que pedalear era una buena forma de hacer un poco de ejercicio, pero al principio no pensaba en eso. Simplemente, me sentía bien deambulando por aquellas sucias calles llenas de baches. Era muy estimulante.

A finales de los ochenta descubrí las bicicletas plegables, y como mi trabajo y mi curiosidad me hacían viajar a diferentes partes del mundo, solía llevarme una. La misma sensación de libertad que había tenido en Nueva York se repitió al pedalear por varias de las principales ciudades del mundo. Me sentía más conectado con la vida de la calle de lo que lo habría estado dentro de un coche o en cualquier tipo de transporte público: podía pararme cuando quisiera; a menudo (muy a menudo), era más rápido que un coche o un taxi para desplazarme entre dos puntos, y no tenía que seguir ninguna ruta fija. El ambiente y la vida de la calle me envolvían y el estímulo se repetía en cada ciudad. A mí me resultaba adictivo.

Ese punto de vista —más rápido que un paseo a pie, más lento que un tren, a menudo algo más alto que una persona— se ha convertido en mi ventana panorámica en gran parte del mundo durante los últimos treinta años. Es una gran ventana que da a un paisaje principalmente urbano. (No soy un corredor ni un ciclista deportivo.) A través de esa ventana puedo entrever la mentalidad de mi prójimo, expresada en la ciudad donde vive. Las ciudades, comprendí, son manifestaciones físicas de nuestras creencias más profundas y de nuestros pensamientos muchas veces inconscientes, no tanto como individuos sino como el animal social que somos. A un científico le basta con observar lo que hemos hecho —las colmenas que hemos creado— para saber qué pensamos y qué nos importa, y también

cómo estructuramos esos pensamientos y esas creencias. Está todo ahí, a la vista, en campo abierto; no hacen falta escáneres TAC ni antropólogos culturales para saber cómo discurre la mente humana: su funcionamiento interior se manifiesta en tres dimensiones a nuestro alrededor. Nuestros principios y nuestras esperanzas son a veces bochornosamente fáciles de descifrar. Están ahí, en las fachadas, los museos, los templos, las tiendas, los edificios de oficinas y en cómo esas estructuras se relacionan entre sí o, a veces, en cómo dejan de hacerlo. Nos cuentan, en su propio lenguaje visual: «Esto es lo que creemos que importa, así es cómo vivimos y cómo actuamos». Ir en bicicleta entre todo esto es como navegar por las vías neuronales colectivas de una especie de enorme mente global. Es realmente una excursión por el interior de la psique colectiva de un grupo compacto de gente. Un *Viaje fantástico*, pero sin efectos especiales cutres. Nos permite percibir el cerebro colectivo —feliz, cruel, falso y generoso— en funcionamiento y en juego. Infinitas variaciones sobre temas familiares se repiten y se suceden: triunfales o melancólicos, con esperanza o resignación, las permutaciones no paran de desplegarse y multiplicarse.

Es cierto que en la mayoría de esas ciudades yo estaba de paso, y se podría decir que mi visión era, por definición, superficial, limitada y particular. Es verdad, y muchas de las cosas que he escrito sobre ciudades puede ser entendido como una forma de exploración introspectiva, usando la ciudad como espejo. Pero creo también que en una estancia breve el visitante puede percibir los detalles, las particularidades visibles, de manera que la visión general y los entresijos de la ciudad aparecen casi por sí solos. La economía se revela en los escaparates de las tiendas, y la historia en los marcos de las puertas. Curiosamente, al acercar el microscopio para observar el detalle, la perspectiva se ensancha al mismo tiempo.

Cada uno de los capítulos de este libro se centra en una ciudad en concreto, aunque podía haber incluido muchas más. No resulta sorprendente que diferentes ciudades tengan sus propios rostros únicos y formas peculiares de expresar lo que consideran importante. A veces, las cuestiones que uno se plantea y la forma de pensar parecen casi predeterminadas por cada paisaje urbano. Así, por ejemplo, algunos capítulos acabaron más centrados en la historia dentro del paisaje urbano, mientras que otros se fijan en la música o el arte, dependiendo de la ciudad en cuestión.

Naturalmente, algunas ciudades son más complacientes que otras para el ciclista. No solo geográficamente o por el clima, aunque eso también cuenta, sino por los modos de conducta que se fomentan y por la manera en que se organizan algunas ciudades. Sorprende cómo las menos complacientes son a veces las más interesantes. Roma, por ejemplo, es asombrosa si uno va en bicicleta. El tráfico automovilístico en las ciudades del centro de Italia es conocido por sus atascos, así que uno puede moverse a buen ritmo con una bicicleta y, evitando las famosas colinas de la ciudad, uno puede desplazarse con fluidez entre una vista fantástica y la siguiente. No es en absoluto una ciudad acogedora para los ciclistas —en esas grandes urbes, la atmósfera de «sálvese quien pueda» no ha alentado la creación de carriles seguros para bicicletas—, pero si uno acepta esta realidad, por lo menos temporalmente, y es prudente, la experiencia es muy recomendable.

Estos diarios empezaron hace por lo menos una docena de años. Muchos fueron escritos durante visitas de trabajo a diversas ciudades; en mi caso, para un concierto o una exposición. Mucha gente tiene trabajos que les obligan a viajar por todo el mundo. Descubrí que ir en bicicleta unas cuantas horas al día —o incluso solamente de casa al trabajo y viceversa— me ayuda a mantener la cor-

dura. Hay gente que se siente aturdida y desorientada cuando viaja, ya que se desliga del entorno físico que le es familiar, lo cual a su vez afloja ciertas conexiones en la psique. En ocasiones es beneficioso —puede abrir la mente, sugerir nuevas percepciones—, pero con frecuencia es también traumático. Algunos se repliegan en sí mismos o se encierran en la habitación de su hotel cuando el lugar les es extraño, o se desinhiben en exceso en un intento de conseguir cierta forma de control. Para mí, la sensación física del transporte autoimpulsado, junto con la impresión de autocontrol inherente a esa situación sobre dos ruedas, tiene un efecto vigorizante y tranquilizador que, aunque pasajero, me basta para estar centrado el resto del día.

Suena como una forma de meditación, y de alguna manera lo es. Realizar una actividad familiar, como conducir un coche o ir en bicicleta, lo sitúa a uno en una zona que no requiere demasiada profundidad o implicación. Es una actividad repetitiva, mecánica, y distrae y mantiene ocupada la parte consciente de la mente, al menos parcialmente, de una manera que requiere cierta dedicación pero no mucha, sin que ello implique mantener la guardia baja. Eso favorece un estado mental que permite que una parte, aunque no demasiado grande, del inconsciente fluya. Para quien crea que una parte importante del origen de su trabajo y de su creatividad se debe a ese fluir, este es un buen sitio donde buscar esa conexión. De la misma manera que algunos problemas desconcertantes se resuelven a veces durante el sueño, cuando la parte consciente de la mente está abstraída en algo, la inconsciente se pone en funcionamiento.

A lo largo del proceso de escritura de estos diarios, he visto cómo algunas ciudades, como Nueva York, se volvían radicalmente más acogedoras para los ciclistas, mientras que en otras los cambios han sido lentos y graduales: no han alcanzado aún el punto de inflexión que represen-

ta el aceptar la bicicleta como medio de transporte práctico y válido. Algunas ciudades se han hecho más habitables y, a resultas de ello, han conseguido incluso cierto beneficio económico, mientras que otras se han hundido aún más en la fosa que ellas mismas empezaron a cavar décadas atrás. Hablaré de estos progresos, de urbanismo y de política, en el capítulo sobre la ciudad de Nueva York, y explicaré mi limitada participación en la política local (así como en la cultura del entretenimiento) a fin de hacer que mi ciudad resulte más acogedora para las bicicletas y, creo, un lugar más humano donde vivir.

Nueva York

En Nueva York voy en bicicleta casi a diario. Cada vez es menos peligroso, pero tengo que ir con bastante cuidado al circular por las calles, a diferencia de cuando pedaleo por el carril bici del río Hudson o por otros caminos protegidos. En años recientes se han añadido un montón de carriles bici, y las autoridades municipales aseguran que actualmente hay más que en ninguna otra ciudad de Estados Unidos. Desafortunadamente, la mayoría de ellos no son lo bastante seguros como para poder desplazarse tranquilamente, lo cual sí ocurre en el ya casi terminado carril del Hudson o en muchos carriles bici europeos. Esta situación está cambiando, poco a poco. Algunos de los nuevos carriles, son ya más seguros, situados entre la acera y los coches aparcados o protegidos con una barrera de hormigón.

Entre 2007 y 2008, el tráfico de bicicletas en Nueva York se incrementó en un 35 por ciento. Es difícil saber cuál ha sido el orden de los factores: si el aumento de carriles es lo que ha inspirado un mayor uso de la bicicleta o si ha sido al revés. Sospecho felizmente que, al menos de momento, el departamento de transporte y los ciclistas de Nueva York están del mismo lado. A medida que aumenta el número de jóvenes artistas y creativos que se instalan en Brooklyn, también lo hace el número de ciclistas que cruzan los puentes. El tráfico de bicicle-

tas por el puente de Manhattan se cuadruplicó el año pasado (2008), y el del puente de Williamsburg se triplicó. Y estas cifras continuarán aumentando mientras la ciudad siga haciendo mejoras respecto a los carriles bici, los aparcamientos para bicicletas y otros servicios. En este sentido, la ciudad se está anticipando, hasta cierto punto, a lo que ocurrirá en un futuro no muy lejano: mucha más gente usará la bicicleta para ir a trabajar o por diversión.

Montado en una bicicleta, al estar ligeramente por encima de la altura de la vista de los peatones y los coches, se obtiene una visión perfecta del ajeteo de la ciudad en que se vive. A diferencia de muchas otras ciudades norteamericanas, en Nueva York, por lo menos una vez al día, casi todo el mundo tiene que salir a la calle y encontrarse con otra gente: todo el mundo tiene que hacer a diario una breve aparición pública como mínimo. En una ocasión tuve que hacer un viraje brusco para no atropellar a Paris Hilton, que cruzaba la calle con el semáforo en rojo y su perrito en brazos, mirando a su alrededor como diciendo: «Soy Paris Hilton, ¿no me reconocéis?». Desde el punto de vista de un ciclista, se puede ver casi todo.

Justo delante de un teatro del centro de Manhattan, un hombre pasa por mi lado en una bicicleta: una de esas lowriders de sillín bajo y manillar alto. Es un hombre mayor, de apariencia normal, excepto por un loro monstruosamente grande que lleva sujeto delante de la bici.

Sigo pedaleando y pocos minutos después otra ciclista con loro pasa junto a mí. Esta vez se trata de una mujer de calzado práctico y pinta de leer a Jane Austen. Va en una bici normal, pero también lleva un loro (más pequeño) sujeto detrás... No puedo oír qué música lleva.

ARQUETIPOS URBANOS

En la entrada del restaurante paquistaní de mi barrio, en el revistero junto a la barra, hay una revista llamada: *InvAsian: A Journal for the Culturally Ambivalent*.

¿Qué tienen ciertas ciudades y sitios, que promueven actitudes específicas? ¿Son solo imaginaciones mías? ¿Conforma la infraestructura urbana la vida, el trabajo y la sensibilidad de sus habitantes? Sospecho que bastante. Mucho, me temo. Todo este discurso acerca de carriles bici, edificios feos y densidad de la población no reflexiona solo sobre estas cosas, sino también sobre en qué clase de gente nos convierten esos lugares. No creo que sean imaginaciones mías pensar que la gente que se muda a Los Ángeles procedente de otro lugar, inevitablemente pierde mucho de su lugar de origen y acaba creando una obra de estilo angelino y convirtiéndose en un personaje angelino. *los lugares nos transforman* → ¿Cambia nuestra conducta creadora, social y cívica según sea el lugar donde vivimos? Yo pienso que sí. ¿Cómo sucede esto? ¿Es algo que nos impregna subrepticamente a través de la presión del entorno y las conversaciones intrascendentes? ¿Se debe al agua, a la luz, al clima? ¿Tiene Detroit una sensibilidad propia? ¿Y Memphis? ¿Y Nueva Orleans? (Sin duda.) ¿Austin? (Ciertamente.) ¿Nashville? ¿Londres? ¿Berlín? (Diría que sin duda hay un sentido del humor berlinés.) ¿Düsseldorf? ¿Viena? (Sí.) ¿París? ¿Osaka? ¿Melbourne? ¿Salvador? ¿Bahía? (Absolutamente.)

Hace poco estuve en Hong Kong y un amigo de allí me comentó que China carece de historia de compromiso cívico. Tradicionalmente, en China solo se tienen que compaginar dos aspectos de la vida: el emperador y su burocracia, y la propia familia. Y aunque esta pueda ser bastante extensa, no incluye a los vecinos ni a los compañeros de trabajo, así que gran parte del mundo queda excluido.

Al diablo con ellos. Mientras el emperador o sus ministros no me acosen, y mi familia esté bien, el mundo va bien. Ya me había quedado pasmado ante el grado de destrucción en cualquier cosa relacionada con el placer social y la interacción ciudadana en Hong Kong: la absoluta dejadez en mercados, parques, paseos marítimos, carriles bici (por supuesto). Me asombraba ver cómo cosas diseñadas para el bien común eran en poco tiempo derribadas, privatizadas o reemplazadas por un bloque residencial o de oficinas. Según mi amigo, la vida cívica no forma parte de la cultura. Así pues, al menos en este caso, la ciudad es un fiel reflejo físico de cómo esa cultura se ve a sí misma. La ciudad es una manifestación en tres dimensiones de lo social y lo personal; y lo que estoy sugiriendo es que, a su vez, la ciudad, su realidad física, refuerza esa ética y la recrea a través de las sucesivas generaciones y de la gente que ha emigrado a ella. Las ciudades perpetúan la forma de pensar que las creó.

Quizá cada ciudad posea una sensibilidad única, pero nos faltan palabras para definirla, o tal vez no las hayamos identificado aún. Seguimos sin saber exactamente qué hace únicos a los ciudadanos de cada ciudad. ¿Cuánto tiempo hay que residir en una ciudad para que uno empiece a comportarse y pensar como la gente de allí? ¿Y dónde empieza esta ciudad psicológica? ¿Hay un punto en el mapa donde las actitudes cambian? ¿Sucede lo mismo a la inversa? ¿Hay un lugar donde los neoyorquinos se convierten de repente en vecinos de Long Island? ¿Habrá en la autopista carteles con una fotografía de Billy Joel avisando a los automovilistas: «Atención: está usted entrando en la zona del estado de ánimo de Nueva York»?

Vivir en la ciudad de Nueva York ¿fomenta un talante agresivo y directo de no andarse con tonterías? ¿Es así como definiríamos el estado de ánimo neoyorquino? Hace poco me contaron que los cariocas (los residentes en Río)

tienen una actitud parecida de «Vale, vale, al grano». ¿Es esto un legado de los diversos estratos de coyunturas históricas que conforman la esencia anímica de una ciudad en particular? ¿Es de ahí de donde procede? ¿Es una visión del mundo que está en constante transformación y evoluciona lentamente? ¿Repercuten la política y las leyes locales en cómo nos percibimos unos a otros? ¿Tiene que ver con la mezcla socioeconómica y étnica, y son determinantes las diferentes proporciones del mejunje urbano, como en una receta? ¿La evanescencia de la fama y del glamour cubre todo Los Ángeles como nata montada? En este mejunje, las comunidades latinas y asiáticas apartadas del ámbito del famoseo, ¿se mezclan y conforman en una clase única de fusión sociopsicológica? Esto, y la manera en que la brumosa luz se refleja sobre la piel, ¿hace que cierto tipo de creatividad y de actividades de ocio resulten más apropiados allí?

Quizá haya un poco de mito en todo esto, un deseo de asignar un aura única a cada lugar. Pero ¿no acaba convirtiéndose cualquier creencia colectiva en una especie de verdad? Cuando una gran cantidad de gente actúa como si algo fuera cierto, ¿acaso no acaba siendo «verdad», no objetivamente, sino en el sentido de que determinará la conducta de aquella? El mito de la singularidad del carácter urbano y de la sensibilidad propia de cada ciudad existe porque queremos que exista.

CIUDAD DE PEQUEÑAS FÁBRICAS: LA VIEJA Y LOCA NUEVA YORK I

Esta mañana participo en el paseo ciclista Five Boro Bike Tour. ¡Sesenta y siete kilómetros! A algunos les parecerá mucho, pero se tarda poco más de tres horas. Y se hacen paradas. Pensaba que me iba a cansar más, ya que general-

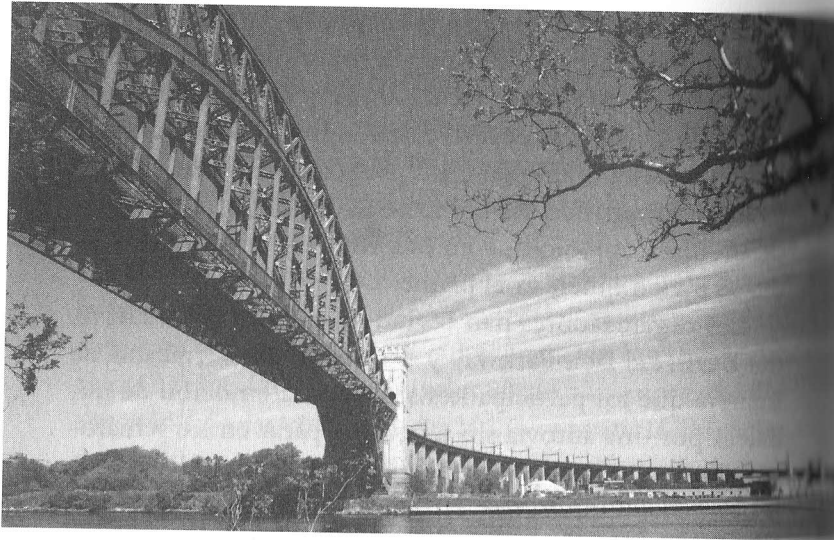
mente solo pedaleo para hacer recados o para ir a trabajar o salir de noche. Aunque pueda sonar manido, tengo la sensación de participar en un evento cívico edificante. Gente de Queens, Brooklyn y Staten Island ponen carteles en sus jardines y animan a los grupos de ciclistas cuando pasamos zumbando, tal como se hace con los corredores de un maratón, solo que en este tour nadie compite. Nadie se fija en quién va el primero.

Los organizadores han cerrado parte del FDR Drive, del BQE, del Belt Parkway y del puente de Verrazano, de manera que los participantes sentimos la emoción de pedalear por una autovía sin tener que parar en los semáforos. Tampoco hay que preocuparse de los frenéticos peatones neoyorquinos, que cruzan por cualquier parte y en rojo como si emprendieran una misión suicida.

Hay un par de paradas obligatorias para tomar agua, plátanos gratis y galletitas saladas con mantequilla de cacahuete, una en Queens y la otra cerca de la parte de Brooklyn del puente de Verrazano, así que esforzarse como en una carrera para estar entre los primeros del pelotón no tiene ninguna ventaja, excepto, quizá, para conseguir los mejores plátanos.

Se ve mucha lycra, quizá demasiada lycra. Al resbalar por el asfalto, la lycra tiene un sonido característico que ya he oído un par de veces. Creo que, para algunos, lo divertido de estos acontecimientos, o de salir de excursión en bici el fin de semana, consiste en disfrazarse. Un cambio de atuendo que anuncia: «¡Aquí me tenéis! ¡Hoy voy de ciclista!».

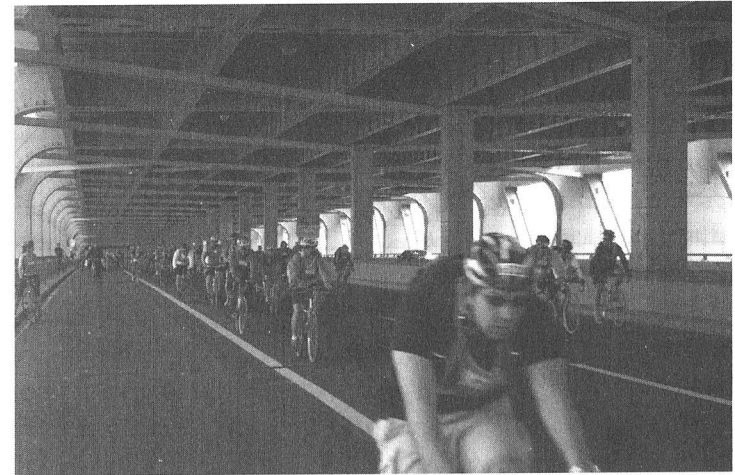
Por supuesto, algunos de los tipos (y tipas) que acuden al evento no están a la altura en cuanto a modales ciclistas, o quizá estén tratando de demostrar su hombría, no solo a ellos mismos sino también al resto de la gente. Se ven maniobras agresivas y ridículos acelerones para ponerse en cabeza. Ya me habían avisado de que la parte más peligrosa



9.30 de la mañana: vista de Randall's Island desde debajo de un puente del ferrocarril.

de esto iban a ser los otros ciclistas, especialmente los decididos a estar en el grupo delantero, dondequiera que esté. Ya ni siquiera veo la cabeza del pelotón. El grupo compacto que había al principio en el bajo Manhattan se estira rápidamente al salir de la isla. (Esto se lleva a cabo provocando un par de embotellamientos intencionados en la Sexta avenida, en la zona centro de la ciudad, para que la expedición pueda circular luego con mayor fluidez.) No es solo con los fardones con quienes hay que tener cuidado. El hecho de que haya tantos ciclistas no habituados a ir en bici, y menos aún a pedalear en un grupo compacto, conlleva inevitablemente cierta actitud distraída que puede acabar en un desagradable choque múltiple.

Con todo, lo más importante es la extraña y magnífica sensación de concentración cívica, algo que los neoyorquinos solemos contemplar con suspicacia. Pero así es la cosa: siempre sucumbimos a ese sentimiento que se gene-



Mediodía: pedaleo por el puente de Verrazano, lo cual significa que estoy llegando al final. Estoy a muy poca distancia del ferry de Staten Island que lleva a Manhattan.

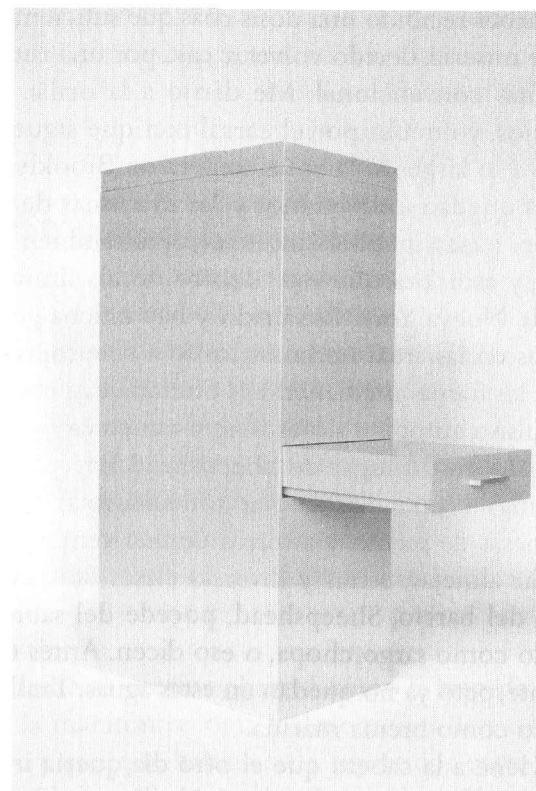
ra cuando una multitud de gente hace algo junta, con energía, en masa. Tal como ocurre en las primeras filas enfervorecidas de un concierto o en una montaña rusa, una profunda emoción biológica se dispara. Aunque, a diferencia de otras, esta es una multitud amistosa, que respeta complacida las vallas y los conos señalizadores (casi siempre), y que se mueve impulsada por plátanos y galletitas saladas con mantequilla de cacahuete.

La parte más larga de la ruta recorre los vecindarios litorales de Brooklyn y Queens, lo cual da la grata y extraña impresión de que la vieja y loca ciudad industrial que fue en su tiempo Nueva York sigue existiendo. Son barrios formados por una interminable serie de pequeñas fábricas de todo tipo: envoltorios de plástico, cajas de cartón, laxantes, perchas para la ropa, cepillos para el pelo y los tanques de madera para el agua que coronan todos los edificios residenciales de Manhattan. Claro que hay ba-

rrios como Williamsburg, que hemos bordeado en nuestra ruta, que se han llenado de galerías de arte, cafeterías y estupendas librerías, y otros vecindarios totalmente judíos o italianos, pero casi toda la zona litoral sigue estando compuesta por decrepitas factorías. Esas viejas construcciones están a millones de kilómetros de los complejos industriales, los campus de alta tecnología y las oficinas centrales corporativas que se ven al oeste (esto es, al otro lado del Hudson). Su escala es reducida, y a menudo son un negocio familiar. Ahí es donde se hacen esos circulillos adhesivos para pegar en las anillas de los cuadernos y esos deshuesadores de manzanas que, al verlos, te hacen pensar: ¿a quién se le ocurrió eso? ¿Quién lo diseñó? ¿De verdad que alguien inventó eso?

Unos días después voy en bici hasta East New York (un barrio de Brooklyn), para ver cómo aplican una capa de pintura en polvo a una de mis sillas artísticas. Se trata de una técnica empleada para pintar objetos industriales, como estanterías y armarios metálicos o láminas de aluminio, y el resultado es un acabado muy pulido: la idea es que esta silla tenga el aspecto de haber sido producida en serie en una fábrica. El objeto se introduce en una cámara, cuyo interior se llena luego con pintura pulverizada que se adhiere uniformemente al objeto, sin dejar antiestéticas marcas de goteos o brochazos.

Para llegar a ese barrio pedaleo a través de los distintos guetos de Brooklyn: el dominicano, el caribeño, el judío y el negro. Por gueto no me refiero a una zona depauperada, desolada o decadente. Tampoco quiero decir que esté integrada solo por negros o dominicanos. Algunas zonas consideradas como guetos son lugares animados y florecientes. Sin embargo, East New York resulta bastante peligroso. Hace poco asaltaron aquí a un amigo mío y lo



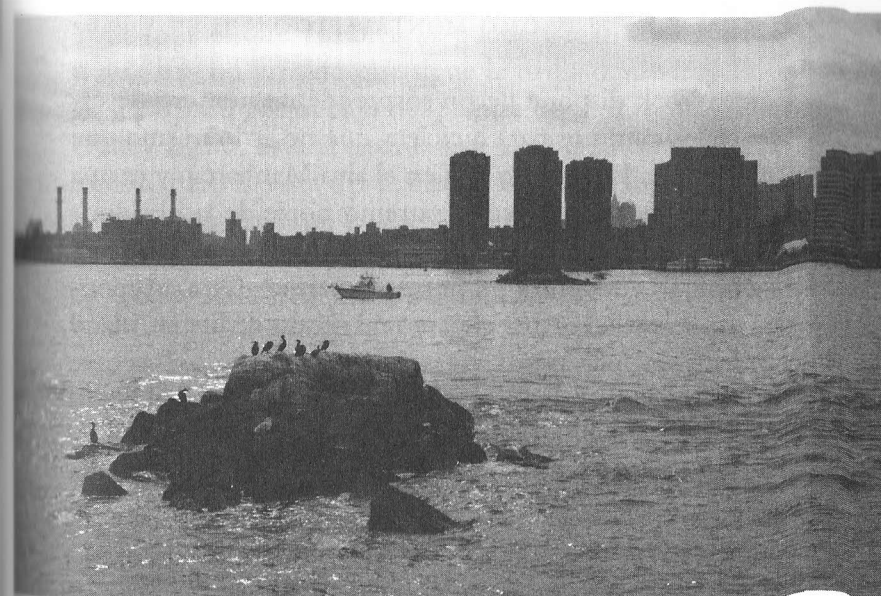
obligaron a entrar en una bodega... ¡para comprarle a un hombre leche infantil! En sus peores partes, el vecindario me recuerda a algunos de los lugares más lúgubres que he visto en el antiguo bloque soviético: viviendas ruinosas rodeadas por gigantescas y desvencijadas construcciones industriales. (La línea elevada del metro parece no haber sido pintada en décadas.) Estos signos de ruina y decadencia se entremezclan con numerosas iglesias y enormes templos reubicados en antiguos teatros. La negligencia municipal resulta obvia y patente. Nos reímos de Borat, pero aquí tenemos nuestro propio Kazajistán.

Tras haber recibido una dosis más que suficiente de visiones de miseria, decido volver a casa por una ruta panorámica más convencional. Me dirijo a la orilla, que no queda lejos, y circulo por el carril bici que sigue el Belt Parkway a lo largo de la zona costera de Brooklyn. A mi izquierda quedan los pantanos y las marismas de Jamaica Bay. No es exactamente Nantucket, pero también tiene su encanto, y asombra que esté dentro de los límites de la ciudad de Nueva York. Es sábado y hay mucha gente con barbacoas en las áreas herbosas junto a la autopista, e incluso en las franjas medianeras. Resultaría casi encantador si la repulsiva autopista no estuviera tan cerca.

Me paro en un lugar de Sheepshead Bay para comer unos scungilli (caracolas de mar con salsa roja). En la acera hay mesas de picnic, y a través de una ventana se pueden pedir almejas, ostras y diversas clases de marisco. El nombre del barrio, Sheepshead, pocede del sabroso pez conocido como sargo chopa, o eso dicen. Antes era muy abundante, pero ya no quedan en estas aguas. También era conocido como brema marina.

Me viene a la cabeza que el otro día quería ir en bici a Long Island City, a una exposición de arte en el PS1, pero era el día de la maratón de Nueva York, y en el puente de Queensboro habían cerrado el carril bici (para los corredores discapacitados, dijeron, aunque estaba completamente vacío). Así que cogí el teleférico que lleva a Roosevelt Island y pedaleé hasta el manicomio abandonado en el extremo sur de esa isla situada en medio del East River. No se veía a nadie. Espeluznante. Desde la punta de la isla se disfruta de una estupenda vista del edificio de la ONU y de una diminuta isla rocosa llena de cormoranes, algo muy raro de ver en medio de la ciudad de Nueva York.

Tras conseguir llegar a Long Island City, me detuve para tomar un tentempié en un agradable café Hunters

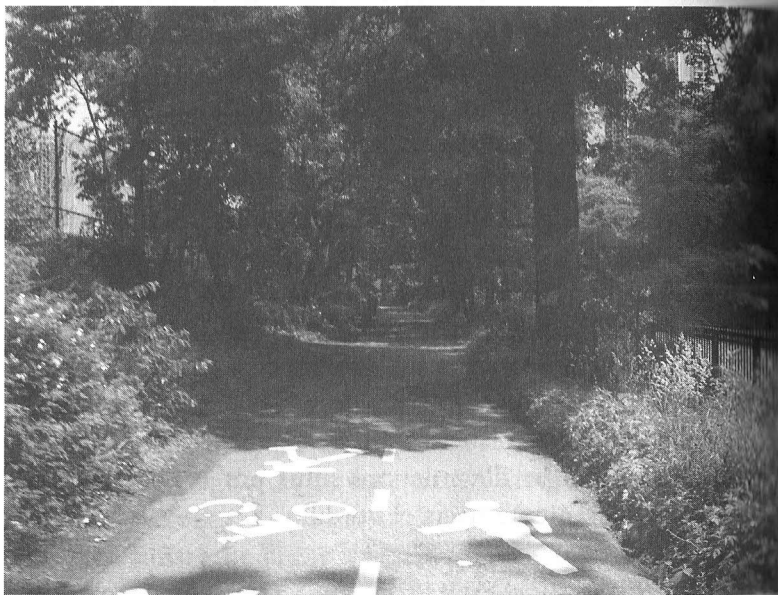


Point, y desde el interior observé cómo la brigada de limpieza de la maratón recogía los montones de vasos y pañuelos de papel que habían sido repartidos entre los corredores. El amarillo vivo del Gatorade teñía las calles: parecía como si todos los corredores se hubieran ido meando encima tras ingerir montones de vitaminas. Seguían pasando algunos rezagados renqueantes. Me pregunté si tendría el privilegio de ver a la persona que quedaría en último lugar de la carrera... una visión mucho más rara y difícil de determinar que la de quien llegara el primero. Creo que lo vi. Era un hombre con una cinta multicolor en la cabeza, con barba de varios días, con su número de la maratón ladeado, y pensé que tal vez se estaba fumando un cigarrillo mientras subía por la calle, inclinándose ligeramente hacia el bordillo.

¿CÓMO MONTÁRSELO?

Nueva York dispone de un sorprendente número de espléndidos caminos para bicicleta, que no es lo mismo que carriles bici. Este tramo está en el alto Manhattan y es una ruta que llega casi hasta el extremo norte de la isla, donde, en la mismísima punta de Manhattan, en el barrio de Inwood, se encuentra un hermoso parque. Otra estupenda ruta se extiende por el paseo marítimo de Staten Island y bordea las playas atlánticas de ese municipio. Recorre varios kilómetros, desde el puente de Verrazano y el Gateway Park hacia el sur. No pasan coches y hay un par de sitios para detenerse a comer. Las playas están sorprendentemente limpias, e incluso hay algunas privadas. (Estas no están tan limpias; supongo que no se puede tener todo.)

En Brooklyn, además del antes mencionado sendero a lo largo de las tierras pantanosas cercanas a East New



York (por el que también se puede llegar a las Rockaways), hay un camino que sigue la orilla desde Bay Ridge y, pasando por debajo del puente de Verrazano, llega a Coney Island. Es una lástima que a un lado haya una autopista, pero la vista del puerto al otro lado lo compensa. Y otro gran aliciente es que, los fines de semana de verano una banda de música latina actúa en el paseo marítimo de Coney Island.

LA VIEJA Y LOCA NUEVA YORK II

Paso a saludar a mi amigo Paul, que toca el bajo y canta en un garito del Village, que es bar y pizzería. Arturo's es una extraña combinación de dos vestigios del pasado: es un bar de jazz, en el que los clientes habituales cantan clásicos y por donde los músicos suelen pasarse después de una sesión de grabación o de un bolo. Es también una pizzería de barrio (hacen muy buenas pizzas), y el lugar resulta agradable, bullicioso y algo caótico.

El dueño, a quien no conozco, tiene las paredes llenas de cuadros con sus pinturas. Hay retratos más bien extraños y algunas escenas típicas del Greenwich Village, con sus encantadoras calles flanqueadas por árboles. Lisa, la hija del dueño, suele estar en el local, y se acerca a saludarme. Le pregunto sobre las curiosas maquetas de aviones que cuelgan del techo, y ella contesta que su padre ha decidido abandonar la pintura y ahora se dedica a hacer maquetas de aviones.

Arturo's es un punto de encuentro de barrio y tiene un montón de clientela habitual. No es la clase de lugar que atraería a exquisitos del paladar y no saldrá mencionado en las nuevas guías modernillas de Nueva York. El piano está justo en medio de la sala, al final de la barra, lo cual obliga al contrabajista a apretujarse en un rincón.

A veces se une al grupo un batería con un equipo mínimo: un pequeño tambor, un charles y un plato. Este se tiene que apretujar al otro lado del piano y casi obstruye la entrada de la cocina. Los cantantes agarran un micro que hay encima del piano y a menudo tienen que esquivar a los camareros o a los clientes que van a los servicios del fondo, en los que hay una bañera. Una bañera grande. Me pregunto cuánta gente habrá caído dentro de ella, o si el personal decide a veces tomar un baño caliente.

Una mujer de anchas caderas se pone a cantar entre aplausos entusiastas. Alguien me explica que es la madre de Savion Glover, el famoso bailarín de claqué. Noto el parecido, al menos en la cara. Lleva el pelo, entre negro y gris, recogido en un moño apretado, como Kim Novak en la película *Vértigo*. Canta un clásico y lo hace muy bien, asombrosamente bien, incluso.

Después de interpretar otra canción, se sienta con unos amigos en una mesa cercana. El pianista le muestra a Paul unas tablas de acordes y luego se sienta en la mesa de detrás de la cantante, cerca de la puerta de la cocina. Entonces desparrama sobre el tablero unas partituras que lleva consigo y se concentra extasiado en ellas. De repente, parece que haya perdido el mundo de vista.

Un hombre llamado Jimmy coge el micro. Poco antes se me había presentado. «Hago la noche de los jueves», fue como me lo explicó. El pelo de Jimmy es difícil de describir. Parece una mezcla de melena hortera y mohicano, pero muy engominado hacia atrás. Lleva una chaqueta negra y una corbata con dibujos de grandes trompetas amarillas. Canta un clásico (como todos, excepto Paul, que se decanta por temas de Stevie Wonder) y pone toda su alma en ello.

El público de Arturo's, que no es un lugar muy grande, es generalmente una mezcla variada: unos prestan atención al cantante, otros se meten comida entre pecho y es-

palda, y otros hablan con los amigos. A veces ocurre todo a la vez. No es en absoluto el público ideal para un artista, pero esto no parece disuadir a nadie. Jimmy canta como si lo hiciera ante el público de un gran teatro, en lugar de gente que devora porciones de pizza. Canta para los de la última fila, proyectando la voz; es increíble.

Jimmy desaparece un momento. El pianista asiático que lo acompaña tiene los ojos cerrados, así que quizá no repara en la ausencia de Jimmy. Este reaparece con una chaqueta color crema, a juego con el paraguas que también lleva. E inmediatamente se pone a cantar «Pennies from Heaven», y uno deduce que ese es el atrezo que guarda en el fondo del restaurante expresamente para este número. «Ev'ry time it rains, it rains... pennies from heaven», ¡y lanza el paraguas al aire, en medio de la abarrotada sala! Se siguen sirviendo pizzas sin parar y la gente pide vino mediante gestos, ya que, mientras Jimmy canta, los camareros no oyen nada. Nadie parece asombrarse o sorprenderse en lo más mínimo ante el trillado numerito del paraguas. Ahora Jimmy está dando un toque de jazz a la canción, con algo de scat e improvisación, haciendo a veces irreconocible la melodía. En algunos momentos escenifica la letra, juntando las manos en gesto suplicante o sacando a la señora Glover a bailar unos pasitos con él. Hacen una pareja inverosímil. Ahora también lleva puesto un sombrerito negro. En un momento dado se apasiona tanto que deja el micro encima del piano, cerca del bote de las propinas, y empieza a brincar, pero a brincar por toda la sala cantando a todo pulmón.

APAGÓN

Ayer, a las cuatro y media de la tarde, mientras grababa en casa una parte vocal en mi ordenador, percibí un extraño

ruido, como si algo se hubiera apagado inesperadamente. Mi equipo de música y grabación está conectado a una especie de gran batería eléctrica, que sirve para que si se produce una bajada de tensión o un apagón durante un concierto, todo pueda seguir funcionando durante unos veinte minutos. De modo que, incluso en el caso de que todo Nueva York se haya quedado a oscuras, sigo trabajando unos minutos más, ajeno a lo que pueda haber sucedido. Luego apago mi equipo adecuadamente, salgo de la sala de grabación, y averiguo qué ha hecho ese ruido tan extraño. Enseguida me doy cuenta de que se ha ido la luz; miro por la ventana y veo que al parecer es algo generalizado: un apagón en toda regla. Lleno varios recipientes con agua, ya que la bomba del edificio no podrá abastecer la torre de agua de ninguno de estos edificios hasta que esto haya pasado.

Todos los relojes —es decir, los de esfera— de los edificios cercanos marcan las cuatro y media. Los digitales se han apagado. A última hora de la tarde siempre hay atascos por todas partes, y como vivo cerca de la entrada de un túnel, el tráfico de por aquí permanece parado durante horas. Unos cuantos taxis van de un lado a otro recogiendo pasajeros, pero la mayoría acaban marchándose a casa. Resulta inesperadamente ruidoso. Por todos lados se han disparado alarmas. Han empezado a sonar justo después del corte de corriente. Voy en bicicleta al centro —para comprobar si ha pasado algo en mi despacho. Un chico mexicano montado en una bici me pregunta cómo llegar al puente de Brooklyn: deduzco que regresa a casa y que habitualmente toma el metro. Le hablo en español y se queda sorprendido de que, a juzgar por mi cara, sepa algo de español.

En mi oficina se han largado todos corriendo, bastante asustados: recuerdos del 11 de septiembre, supongo.

Tras la caída del sol voy en bicicleta por Times Square, que está a oscuras salvo por los coches de policía. Los

enormes letreros están apagados y ha desaparecido el intenso resplandor que suele verse a muchas manzanas de distancia. Los letreros son ahora formas abstractas. Cuesta incluso distinguir lo que anuncian algunos de ellos. La zona está extrañamente llena de gente. Los turistas siguen todos aquí, pero no saben qué hacer. Formas oscuras que se mueven en grupo. Miles y miles de personas. Muchas simplemente parece que deambulan. Quizá no puedan llegar a casa. En la calle Cuarenta y cinco Oeste hay un bar irlandés abierto, y la muchedumbre de bebedores va saliendo del local e inundando la calle.

En cada parada de autobús hay cientos de personas esperando: todos confían en poder llegar a casa, en Queens, Bronx, Brooklyn o la parte alta de la ciudad. También estos empiezan a invadir la calzada, apiñándose alrededor de las señales de la parada de autobús o sentándose en los bordillos, ya que, aunque sigue habiendo servicio de bus, es lento e intermitente porque los semáforos no funcionan. Todo el tráfico se mueve lentamente y avanza a ciegas en la oscuridad casi total, como cuando andas a tientas por la casa con todas las luces apagadas. Los autobuses se acercan como enormes e inquietantes formas, precedidas por dos luces cegadoras. Emergen lentamente de la oscuridad, como criaturas bioluminiscentes de las profundidades marinas.

Todo el mundo camina por en medio de las calles, y en algunas partes de la ciudad cuesta ver a la gente que te sale al paso. En el cruce de la Sexta avenida y la calle Doce hay un hombre gordo dirigiendo el tráfico. El letrero que usa es un pedazo de cartón blanco en el que ha garabateado «Stop». En otro cruce, más al norte, un chaval con pantalones anchos también dirige el tráfico, y lo hace con entusiasmo y energía: se lo pasa en grande. No hay saqueos. Todo está tranquilo. La gente se ayuda la una a la otra y se montan fiestas improvisadas.

Las escaleras de mi edificio se van oscureciendo (por supuesto, el ascensor no funciona) y, una a una, las luces de emergencia del hueco de la escalera se van apagando. Los destellos de linterna se mueven errabundos en la oscuridad, mientras los inquilinos buscan sus pisos. Luego, la mayoría, acaban bebiendo juntos en la azotea, y me uno a ellos un ratito. A una manzana de distancia distinguimos un edificio de correduría de Bolsa. Las luces están encendidas, brillantes como si fuera de día, pero no hay nadie dentro. Vemos escritorios cubiertos de papeleo, abandonado. Supongo que disponen de generador propio. No me queda nada más que hacer salvo irme a dormir.

Al levantarme por la mañana, noto que el ambiente dentro de la casa empieza a estar algo cargado. La noche pasada se estaba más fresco en el interior que fuera —efecto del aire acondicionado cuando aún funcionaba—, pero esta diferencia de temperatura no durará. Es agosto, así que no poder disponer de aire acondicionado pasará factura. Para desayunar caliente unas sobras de comida antes de que se echen a perder. La escasa presión del agua hace que del grifo apenas salga un hilillo. Tengo una jarra de agua en la nevera, pero durará poco. Muchas tiendas estaban abiertas anoche, despachando sus existencias de refrescos, agua y tentempiés desde las puertas en penumbra. En algunas tiendas había velas encendidas, diseminadas por los estantes, haciendo que parecieran pequeños santuarios. En las ferreterías había largas colas de gente para comprar linternas y pilas. (Tengo provisión de ambas.) No puedo recibir llamadas (aunque con ayuda de un viejo teléfono fijo consigo llamar). El servicio de telefonía móvil no funciona. El gas, sí. Esta mañana tomo café.

Fuera hay un tráfico ruidoso. ¿Qué hacen en la calle? ¿Adónde van? Me doy cuenta de que en el congelador

hay unos escalopes que se están descongelando rápidamente, así que los preparo para almorzar.

Voy otra vez al centro, al despacho, y la electricidad vuelve hacia las tres de la tarde.

Kara, mi ayudante australiana, volverá en breve a su país con su novio, y esta noche han organizado una fiesta de despedida en Greenpoint, donde viven. Imagino que la fiesta aún sigue en pie, así que, mientras oscurece, me dirijo hacia allí a través del puente de Williamsburg. Los puentes están llenos de ciclistas, ya que el servicio de metro o de autobús sigue siendo intermitente, y desde este punto privilegiado compruebo que, a diferencia del Village y del SoHo, la luz no ha vuelto a todos los vecindarios. Partes del East Village siguen a oscuras, igual que la mayoría del Lower East Side. Las luces centellean por toda la zona alta de la ciudad. En algunas zonas de Brooklyn también hay electricidad, y hacia la mitad del puente, en la parte que recibe el suministro desde Brooklyn, las luces se encienden de repente. Así que la corriente eléctrica es una cuestión política. No me debería sorprender.

E.B. WHITE, MUERTE Y ESPERANZA

Leo el librito *Esto es Nueva York* de E.B. White, escrito en 1948 por encargo de la revista *Holiday*. No estoy seguro de cuántas revistas de viajes y ocio aceptarían actualmente una crónica como esta, que concluye con unas reflexiones bastante proféticas sobre la muerte y la guerra.

Cuando E.B. White escribió este ensayo, pocos años después de la Segunda Guerra Mundial, el edificio de la ONU se acababa de construir o se estaba aún construyendo. White afirma que, después de aquella guerra, todas las ciudades, y Nueva York era el ejemplo por excelencia, se convirtieron en objetivos potenciales para causar grandes

matanzas y un grado de destrucción a una escala inimaginable hasta entonces: «Una sola escuadra de aviones, no más grande que una bandada de patos puede terminar con esta isla de ensueño, incendiar las torres, derribar los puentes, convertir los subterráneos en túneles letales y abrasar a millones de personas».

Ya fuera por estar amuralladas, como en la época medieval, o por la gran cantidad de gente que vivía de ellas, las ciudades fueron en otro tiempo un refugio seguro para sus habitantes. Eran sitios donde la gente no solo se encontraba y trapicheaba, sino también donde se sentía, hasta cierto punto, protegida. Ahora, sobre todo después de la bomba atómica, tal como White indica, el aspecto protector de lo que es una ciudad se ha invertido totalmente.

Sin embargo, White también señala que, al tiempo que esta nube se cierne amenazadora sobre grandes masas humanas como la de Nueva York, una institución, la ONU, surge para tratar de poner fin a esa amenaza. Muerte y esperanza a la vez, como siempre.

Es una mala señal que, en los últimos años, Estados Unidos haya adoptado clara y descaradamente una actitud contraria a la ONU: dejó de pagar sus cuotas y a menudo emprendió actividades que desafiaban los principios y resoluciones de la ONU. Estados Unidos no es el único país que ha actuado así, pero es el chico más duro del barrio y envía una señal a los otros chavales de que tal conducta es aceptable, demostrando que a veces la muerte y el temor son más poderosas que la esperanza, temporalmente. La ONU no es ni mucho menos perfecta. Naciones y partidos con intereses propios impiden que cumpla eficazmente su misión: después de todo, sus miembros son humanos. Pero el hecho de que siga habiendo un rayo de esperanza justo, aquí mismo, en la extenuada Nueva York, y de que no pueda ser corrompida por grupos de presión corporativos, demagogos religio-

sos o fraudes electorales... bueno; sobre eso habría mucho que decir.

El nuevo World Trade Center se está construyendo sobre un búnker de hormigón sin ventanas de treinta plantas. Un monumento al miedo: una vuelta simbólica a la forma de pensar medieval y a las ciudades amuralladas. Aunque estemos unidos y conectados de muchas y nuevas maneras, hay quienes siguen construyendo enormes muros y fortificaciones que en realidad no nos protegerán de alguien lo bastante listo y decidido. En la actualidad, los muros y las barreras de hormigón no son una forma de protección eficaz: nada lo es. Toda esa interconexión que facilitó gran parte del surgimiento de grandes fortunas durante la pasada década, permitió también una interpenetración generalizada en todos los ámbitos, de manera que ninguna persona ni edificio está ya realmente aislado o «a salvo». La única seguridad radica en llevarse bien.

Voy en bici a ver una exposición en el Studio Museum de Harlem. Me dirijo hacia el norte por el renovado camino para bicis a lo largo del Hudson. Por encima de la calle Cien hay menos congestión. Giro a la derecha en la Ciento veinticinco, hacia el este. Dejo atrás varias iglesias y algunos garitos de pollo frito, y en el bulevar Adam Clayton Powell me encuentro de frente con el desfile del Día Afroamericano. Venden camisetas que dicen «Yo “corazón” mi nariz» (o mis labios o mi pelo). Me sorprende que siga habiendo necesidad de afirmaciones como estas: que los cánones de belleza imperantes no nos incluyan a la mayoría de nosotros, y que hagan falta camisetas con eslóganes como estos para tratar de enmendarlo.

De vuelta a casa, veo a una monja con patines subiendo por el camino para bicis Hudson River Park, con el rosario ondeando tras ella.

CÓMO MONTAN EN BICI LOS NEOYORQUINOS

Nunca ha habido tantos neoyorquinos que vayan en bicicleta. Y no solo los mensajeros. De manera muy significativa, muchos de los jóvenes más puestos y enrollados ya no parecen desdeñar la bicicleta como algo rancio, que era exactamente lo que pasaba cuando empecé a pedalear por la ciudad a finales de los años setenta y principios de los ochenta. Tengo la sensación de que podríamos estar acercándonos a un punto de inflexión, por emplear esa expresión ya tan manida. Los neoyorquinos están en la fase en que, si se les diera la oportunidad, podrían considerar la bicicleta como un medio de transporte válido, si no para ellos mismos, sí al menos en el sentido de tolerarla como un sistema razonable para otros neoyorquinos. Podrían incluso acabar próbandola ellos mismos, y es más que probable que la adoptaran. Podrían incluso apoyar y fomentar su uso.

Así pues, con un ligero optimismo, decido que quizá haya llegado la hora de intentar dar un pequeño empujón a la idea de usar la bicicleta como medio de transporte, organizando para ello algún tipo de debate público sobre el tema. Después de casi un año de intentar montar un evento de este tipo, y cuando ya estoy a punto de claudicar, gracias a un contacto a través de otro proyecto consigo que la revista *New Yorker* se ofrezca a patrocinar el acto en el Town Hall. Es el lugar perfecto para un evento como este, el lugar donde históricamente salieron a la palestra y se debatieron las cuestiones más candentes: los temas de la raza (con Langston Hughes, en 1945), el control de natalidad (con Margaret Sanger, en 1921) y la creación del Estado judío de Israel (también en 1945) se debatieron todos en este escenario.

Imagino el evento como una velada a modo de foro cívico, un debate en el que participen gente normal, par-

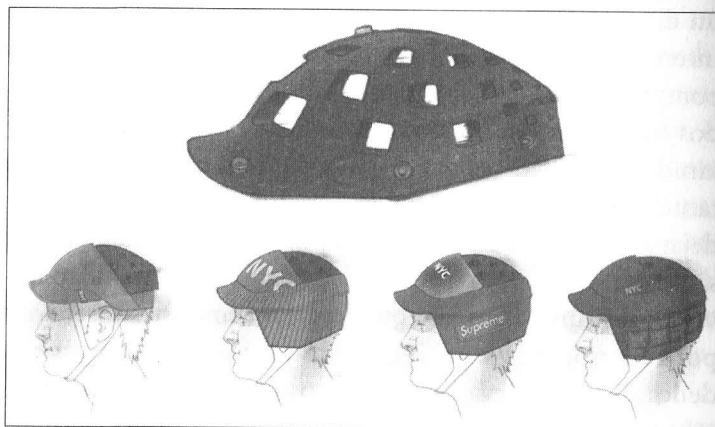
tidarios de la bicicleta y representantes municipales, de los departamentos de transporte, parques, sanidad y urbanismo, así como del departamento de policía. Entre las sesiones de debate se intercalarían actuaciones lúdicas relacionadas con la bicicleta: música, números humorísticos y conferencias con diapositivas en plan irónico. Una de mis razones personales para intentar llevar a cabo este evento es plantear la pregunta de si, desde un punto de vista escénico, el progreso, el debate, la acción y el compromiso cívicos se pueden combinar con éxito con el arte y el espectáculo: si la cultura, el humor y la política son compatibles, y si hacer de nuestra ciudad un lugar mejor para vivir puede ser divertido. Esta idea es, para mí, casi tan importante como la cuestión de promover el uso de la bicicleta. Si defenderla va a resultar aburrido, entonces mejor olvidar el asunto.

Pasa el tiempo; asisto a reuniones con departamentos consistoriales y también con Yves Behar y fuseproject, su compañía de diseño. Durante el evento, Yves y su socio Josh presentarán un nuevo tipo de casco para ciclistas, con un diseño atractivo que también puedan llevar los menos interesados en el aspecto deportivo de la bicicleta. Yves y compañía están entusiasmados con la idea al igual que todos los departamentos consistoriales, especialmente el de sanidad. ¿Por qué el departamento de sanidad se interesa tanto por los cascos para ciclistas? Bueno, digamos que dejarse los sesos desparramados por la calle no resulta muy saludable. En Nueva York, el departamento de sanidad llevó a cabo una campaña para regalar condones diseñados por fuseproject, y también ha instalado máquinas expendedoras de preservativos gratuitos en clubes, restaurantes y bares por toda la ciudad (situadas cerca de los lavabos, imagino). Así que, en este caso, ya existe una relación pre-

via. Si consiguen financiación (corporativa), al departamento le encantaría repartir cascos a gran escala, e incluso bicicletas... pero eso sería más adelante.

El prototipo de casco de fuseproject consiste en un armazón protector duro en el que se pueden colocar fundas intercambiables: una de lana y con orejeras, que abrigue en los fríos inviernos; o una de malla porosa para los calurosos días de verano. Fundas intercambiables, un concepto muy propio de la tecnología digital. La idea es que quienes apuesten por la producción de este casco —las marcas de diseño o de artículos deportivos, o cualquiera que requiera un soporte publicitario nuevo— puedan elaborar sus propias fundas y venderlas o financiarlas. El diseño de fuseproject permite también que el usuario fije el casco en la bicicleta y guarde discretamente la funda —la única parte que está en contacto con la piel— en el maletín o el bolso.

Con todo lo positivo que representan, tengo la sensación de que los cascos podrían ser un paso provisional en la difusión global de la bicicleta en la ciudad. A pesar de que lo del casco es siempre una buena idea, llevarlos im-



Cortesía de fuseproject

plica que ir en bicicleta es peligroso, lo cual a menudo es cierto en urbes como Nueva York o Londres. Pero en otras ciudades como Amsterdam, Copenhague, Berlín y Reggio Emilia, en Italia, los carriles bici son tan seguros que los ciclistas no sienten la necesidad de protegerse. En esos lugares, los ciclistas —niños, jóvenes creativos, hombres de negocios, gente mayor— tienen tendencia a pedalear erguidos y con aspecto elegante; van bien vestidos, incluso de forma sexy. Es una actitud muy diferente de la de Nueva York, siempre con la cabeza baja como a punto de entrar en batalla.

Quizá, para algunos, el hecho de que fuera más seguro haría que se perdiera parte de la emoción de ir en bicicleta por la ciudad. Pero ese sería el precio que habría que pagar, si eso significara que más gente empezara a desplazarse en bicicleta. Esa emocionante sensación de riesgo no es lo más apropiado para alentar a los colegiales y a la gente mayor. Vivir en Nueva York solía ser mucho más peligroso en general, pero no es algo de lo que uno pueda sentir mucha nostalgia. Así que, aunque ahora mismo necesitamos poder disponer de un casco más elegante y atractivo, en un mundo futuro más perfecto su uso podría ser solo opcional.

A través de Transportation Alternatives, una organización local de apoyo al uso de la bicicleta, conozco a Jan Gehl, un urbanista visionario y práctico a la vez, que ha conseguido transformar Copenhague en una ciudad peatonal y acogedora para los ciclistas. ¡Al menos una tercera parte de la gente va al trabajo en bicicleta! Jan dice que pronto se llegará a la mitad. Y no es ningún soñador iluso. A la gente de Nueva York esto le puede parecer muy natural, que está muy bien para los daneses, pero los neoyorquinos son muy decididos y con una mentalidad

muy independiente, así que esto no puede ocurrir aquí. (Por qué la gente cree que ir en coche te hace tener una mentalidad independiente es un misterio para mí.) Pero Gehl me revela que, al principio, sus propuestas chocaron allí con el mismo tipo de oposición: «Los daneses nunca aceptaremos tal cosa: en Dinamarca no iremos en bicicleta», dijeron.

En una de sus conferencias con diapositivas, Jan muestra imágenes del antes y el después una calle. Esta muestra el después:



© 2009 Gehl & Gemzoe

Antes, el área que bordea este canal se usaba para aparcar. Los coches circulaban por ella en busca de un sitio donde estacionar. No hace mucho, este encantador lugar era una fea vía pública donde se podía aparcar. Ahora es un lugar al que ir. Se permite que los coches sigan circulando, pero no aparcar. Y a partir de este pequeño cambio, la zona se ha convertido en un agradable centro de reunión e incluso un destino turístico. Para que esto ocurriera ni siquiera hizo falta que el Ayuntamiento invirtie-

ra en costosas «mejoras». Estas mejoras las hicieron la clientela y los negocios del lugar, que pusieron sillas en el exterior e instalaron marquesinas, aunque muchos de los propietarios se quejaron al principio de que, si la gente no podía aparcar delante de sus establecimientos, el negocio se resentiría. Este parece ser el método de trabajo de Gehl: pequeños cambios cualitativos aquí y allí que, con el paso de los años, acaban transformando la ciudad entera hasta convertirla en un lugar más habitable.

¡Gehl ha aceptado participar en el evento del Town Hall y dar una breve charla! Recientemente, el Ayuntamiento de Nueva York lo ha contratado como asesor, y ha realizado diversos estudios de la situación urbanística en otras ciudades —Amsterdam, Melbourne, Sidney y Londres—, además de la que hizo en su Copenhague natal. El departamento de transporte de Nueva York ha solicitado más sugerencias a la empresa de Gehl. Que luego les hagan caso o no es otra cuestión, pero no deja de ser un gesto alentador.

Ya puedo ponerme a trabajar en el acto del Town Hall y empiezo a pensar en la parte obviamente más relacionada con el ocio. Me pongo en contacto con Young@Heart Chorus, un coro afincado en Northampton, Massachusetts, cuyo miembro más joven está ya en plena setentena. Cantan temas de Sonic Youth, los Ramones, Flaming Lips y Talking Heads. (Así fue como nos pusimos en contacto.) No hace falta decir que «Road to Nowhere» adquiere un significado añadido al ser interpretada por esta panda. Les pregunto si cantarían en el evento el tema de Queen «Bicycle Race» además de otras canciones. Espero que sean bien recibidos aquí. Nunca han actuado en la ciudad de Nueva York, lo cual me sorprende, ya que son prácticamente un clásico en el circuito europeo de festivales de arte. Aceptan participar, con la condición de disponer de tiempo para echar la siesta y de lavabos suficientes para treinta personas.



© 2009 Ken Kern

Recuerdo haber visto por la ciudad a varios grupos de puertorriqueños y dominicanos con antiguas bicis Schwinn trucadas, en las que a menudo instalan gigantescos equipos de música. Gracias a estos loros, cuando el grupo se pone en marcha lleva consigo su propia banda sonora de salsa o merengue. Abordo a uno de los grupos, Eddie Gonzalez and the Classic Riders, y me dan su tarjeta. ¡Tienen su propia tarjeta de negocios! Los invito a mostrar sus bicicletas sobre el escenario y a explicar brevemente qué es lo que hacen. (Al final, acaban entrando todos en escena tocando un alucinante arreglo de

bocinas customizadas, al ritmo de una canción de Hector Lavoe.)



© 2008 Daniel Barlow

Había visto una página web inglesa de la Warrington Cycle Campaign, que tiene una sección llamada «Facility of the Month» (Instalación del mes), con pies de foto maravillosamente lacónicos debajo de imágenes de carriles bici locales que desembocan en calles con tráfico en dirección contraria o acaban en el interior de una cabina telefónica. Un representante de este grupo acepta hacer un breve e irónico pase de diapositivas.

La leyenda de su página web dice: «Después de ver un episodio de *Star Trek*, los avanzados urbanistas de tráfico de Oxford meditaron acerca de cómo funcionaría la infraestructura del transporte a mediados del próximo siglo. Tras predecir audazmente que, para entonces, las bicicletas irían equipadas con dispositivos de teletransporte, lle-

garon a la conclusión de que podrían ahorrar mucha pintura diseñando trayectos de bici intermitentes, ya que los ciclistas se teletransportarían de un tramo al siguiente».

Hal, además de reparar bicicletas en Bicycle Habitat, en Lafayette Street, se ocupa allí de una tarea más inusual: en cuanto van llegando candados nuevos a la tienda, su cometido es determinar cuánto se tarda en forzarlo. Algunos los rompe en un segundo, usando unos simples alicates que lleva en el bolsillo trasero. Otros requieren herramientas más sofisticadas. Hal acepta forzar varios candados sobre el escenario.

Rhonda Sherman, del *New Yorker*, sugiere incluir algo cultural. En lenguaje del *New Yorker*, eso significa añadir escritos relacionados con la bicicleta. Calvin Trillin leerá un texto suyo sobre ir en bici en Nueva York, y Buck Henry leerá un fragmento de un relato de Beckett sobre una bicicleta. Rhonda convence a Mengfan Wu para editar juntas un conmovedor montaje cinematográfico de cuatro minutos, con escenas de bicicletas en películas: desde Butch Cassidy hasta la rana Gustavo, pasando por una secuencia de la serie televisiva *Flight of the Conchords*. Nos ponemos en contacto con el director teatral Greg Mosher, que acepta coordinar la velada, y este consigue que todo resulte mucho más ágil, con lo cual me quita un enorme peso de encima.

Transportation Alternatives propone la idea de poner un servicio de aparcabicis (!) para el evento, ya que en las inmediaciones del Town Hall apenas hay donde amarrar la bicicleta y se espera la asistencia de muchos ciclistas.

Ya está todo casi a punto. Nunca he hecho nada parecido antes: ejercer de empresario en lugar de artista. Estoy un poco nervioso. Al final, he tenido que modificar algunas de mis propuestas iniciales. Es evidente que organizar un debate abierto con la participación de gran número de entidades y departamentos consistoriales puede acabar re-

sultando algo tedioso y lleno de discurso, de manera que me decanto por la idea de que toda esa gente llegue a algún tipo de consenso o compromiso a lo largo de una sola jornada. Se decide que los departamentos y las organizaciones expongan solamente lo que van a hacer en un futuro cercano: planes concretos, no vagas ideas. Naturalmente, esto conllevará exposiciones más breves.

La noche del evento llego en mi bicicleta con una videocámara montada en el casco... bueno; las secuencias y mi voz en off fueron realmente grabadas el día anterior, pero parece que sea en directo. La cámara muestra mi punto de vista subjetivo mientras sorteo el tráfico de la calle Cuarenta y dos y me dirijo hacia el teatro, al tiempo que se oyen mis comentarios en vivo con consejos sobre cómo circular en bici en el tráfico de Nueva York («tened cuidado con los coches con chófer o con matrícula de Nueva Jersey»). La lente gran angular hace que todo dé un poco más de miedo —los coches y las personas parecen echarse encima—, lo cual resulta divertido, aunque probablemente no sea la mejor forma de fomentar el uso de la bicicleta.

Soy consciente de que las cosas no van a cambiar de la noche a la mañana, pero el objetivo de este acto sería más bien una forma de poner en contacto a mucha gente muy distinta en un momento que creo propicio. Podría servir como una especie de estímulo tácito, un reconocimiento palpable de que cambiar es posible, incluso probable, y que el uso de la bicicleta como medio de transporte en la ciudad de Nueva York es viable; si no ahora, sin duda en un futuro no muy lejano.

Al final, el evento, que tuvo lugar en octubre de 2007, fue un éxito, aunque creo que se hizo un poco largo. Pecamos de prudentes, y seguramente programamos más «actuaciones» de las necesarias, ya que nos preocupaba que no hubiera contenido suficiente. Lo hubo, y mucho.

Todo se desarrolló sin problemas, aunque hubo momentos en que incluso yo hubiese querido apretar el botón de avance rápido.

NORMAS EN LA CARRETERA

Quizá peque de poco realista, pero creo que si los ciclistas quieren que los automovilistas y los peatones les traten mejor, tienen que obedecer las normas de tráfico de la misma manera que esperan que lo hagan los coches, lo cual, en Nueva York, no es decir mucho. Las bicicletas deberían detenerse en los semáforos en rojo y en las señales de stop. Si se espera que los coches lo hagan, está claro que los ciclistas deberían hacerlo también. Las bicis deberían circular en el mismo sentido que el tráfico, no al revés. Y si hay un carril bici, los ciclistas deberían ceñirse a él y no circular por el centro de la calle o por las aceras. ¿Cómo se puede modificar el comportamiento de los ciclistas de Nueva York? ¿Cómo se modifica cualquier comportamiento público? ¿Habría que aplicar la ley para modificarlo? Las normas referentes a esas infracciones ya están contempladas en el código de circulación, así que me pregunto: ¿si fueran aplicadas, funcionarían? Lo ideal, claro está, sería encontrar la forma de conseguirlo sin necesidad de más polis o de penas más duras. La disciplina positiva es la que mejor funciona, o eso es lo que dicen.

Del mismo modo —y ahora no os riáis—, los coches y los camiones deberían respetar los carriles bici como si fueran sagrados. A ningún conductor se le ocurriría circular por la acera. Al menos, a la gran mayoría. ¡Por Dios, si por la acera pasan ancianitas y cochecitos de bebé! Sería algo inconcedible, salvo en una peli de acción. Al conductor le caería una buena multa, o iría incluso a parar a la cárcel. Cualquiera que lo viera pensaría quién es ese ca-

brón. ¿Verdad que no aparcaríais vuestro coche sobre la acera, ni lo dejarías subido a ella un momento para hacer algún recado? Pues entonces tampoco lo aparquéis en el carril bici, ya que obligáis a los ciclistas a meterse entre el tráfico, donde esos pobres muñecos de carne tienen todas las de perder.

Lo mismo pasa con los peatones, que en Nueva York tienen fama de meterse entre el tráfico en cuanto ven el más mínimo hueco. Son lo suficientemente listos como para no cruzar cuando pasa un camión, pero no tienen problema en interponerse en el camino de un ciclista, iniciando así un peligroso juego de colisión frontal, en el que este se verá obligado a dar un frenazo para evitar atropellar al señor BlackBerry o a la señora Fíjate En Mí.

Mientras escribo esto en 2009, Janette Sadik-Khan, la nueva delegada de transportes, junto con mucha otra gente, han introducido cambios y están trabajando en numerosas mejoras que darán un nuevo rumbo a Nueva York, a fin de hacer de esta una ciudad más habitable y sostenible. En verano de 2008, el Ayuntamiento instituyó las Summer Streets, una iniciativa para cerrar al tráfico de coches, durante algunos días de verano, en Park Avenue y otras calles que conectan Central Park con el puente de Williamsburg. Casi todos los meses parece añadirse un nuevo carril bici dentro del trazado urbano más relevante. En Broadway hay un increíble tramo con terrazas que va desde la calle Cuarenta y dos hasta la Treinta y cuatro. Prince Street ya tiene carril bici en toda su extensión, pero el de Grand Street ha encontrado cierta oposición vecinal.

Le pregunto a Janette cómo cree que será el tránsito en Nueva York dentro de diez años.

Si el consistorio no se desvía del rumbo emprendido, y presta atención al equilibrio entre transporte y sosteni-

bilidad, en diez años dispondremos de una buena red de rutas rápidas de autobús, que llegarán a los cinco municipios, y habrá muchas más bicicletas por las calles (quizá más de las que imaginamos si Albany no presta financiación al transporte público!), que estarán totalmente integradas dentro del sistema de tráfico, y los lugares que actualmente están más sobresaturados se habrán convertido en plazas de barrio o en paseos peatonales. Si se da máxima prioridad a la seguridad vial, a medida que se vayan eliminando puntos conflictivos y se rediseñen las calles, la ciudad será cada vez más segura. Times Square y Herald Square estarán entre las mejores y más visitadas plazas públicas del mundo. En general habrá menos tráfico motorizado, ya que se tendrá que imponer algún tipo de peaje para evitar la congestión en todo Manhattan, aunque solo sea por la grave necesidad de contribuir a sufragar el tránsito masivo. Ciudades de toda Norteamérica se moverán en esta misma dirección cuando vean el ejemplo de una Nueva York mejor y más verde.

Le pido entonces que prediga lo que pasará en cien años... según Enrique Peñalosa, ex alcalde de Bogotá, pensar a largo término nos libera de nuestro instinto cínico habitual.

A lo largo de los próximos cien años habrá sin duda muchas encrucijadas y se tomarán muchas decisiones, y los avances tecnológicos son difíciles de predecir, pero creo que podemos estar seguros de que la información tecnológica estará completamente integrada en el sistema de transporte, de manera que todo el repertorio de posibilidades de desplazamiento personal en cualquier momento dado, desde la hora de llegada del bus hasta la disponibilidad de aparcamiento, serán fácilmente accesibles desde casa, el lugar de trabajo, el aparato móvil, una pantalla en el manillar, un chip en la cabeza o lo que sea que se emplee al respecto en 2109. El uso de una tecnología

adecuada estará completamente extendido, de manera que será normal ir en bicicleta en los desplazamientos cortos, y el cambio de distribución de zonas que se aprobará este año significará que los parkings y los accesos para bicicletas estarán incorporados en los edificios de la ciudad. Los coches se parecerán en tamaño a los microcoches actuales, pero no emitirán gases y dispondrán de sistemas para evitar choques, y la ciudad habrá solventado los problemas de circulación de mercancías, a medida que aumente el volumen de la población y del comercio: cada vez se transportarán más mercancías en tren o por vía marítima y fluvial. También nuestros abarrotados espacios aéreos y aeropuertos experimentarán cierto alivio, porque el tráfico aéreo, en trayectos de corta —y quizá media— distancia, habrá cedido terreno al mucho más conveniente tren de alta velocidad.

Pero, presintiendo una ardua batalla en ciertos sectores, me pregunto: ¿cómo encontrar un equilibrio entre los intereses comerciales, el ciudadano corriente, y lo que supongo que podríamos llamar «calidad de vida»?

Para ciudades esencialmente postindustriales como Nueva York, no resultará demasiado complicado, porque la calidad de vida es parte importante del clima comercial. En una economía basada en el conocimiento, la gente puede vivir prácticamente en cualquier lugar, y cada vez es más fácil recoger los trastos e instalarse en otra parte del mundo. Nueva York tiene mucho que ofrecer, pero con el crecimiento de la población y la presión del desarrollo (que no tardará en volver) aún nos queda mucho trabajo por hacer respecto a los espacios abiertos, al ocio, la reducción de tráfico y ruido en los barrios, las opciones de desplazamiento, la saturación del transporte público y demás. En su mayoría, la comunidad corporativa de Nueva York considera favorable a sus intereses que se inauguren nuevos parques, que proponga-

mos nuevas zonas peatonales en Times Square, o incluso que haya planes de peajes para evitar la congestión de tráfico.

Y, en última instancia, ¿qué hace que una ciudad sea un lugar donde a uno le gustaría vivir? Durante décadas, las ciudades eran lugares de los que huía la clase media.

En gran parte tiene que ver con las oportunidades, las opciones y la intensa e increíblemente variada vida social y cultural que ofrece un lugar como Nueva York. Para cierto tipo de gente, las ciudades han tenido siempre este atractivo, y desde que en los años setenta las ciudades norteamericanas se volvieron un lugar menos duro para vivir, cada vez más gente quiere formar parte de ellas. Hoy día, la gente que valora esas cosas piensa en tener hijos y pasar el resto de su vida aquí, lo cual implica consolidar o mejorar las condiciones de los barrios, espacios abiertos, calles más seguras y sitios donde divertirse (no solo bares y discotecas), donde prosperar. El hecho de que yo sea delegada de transporte y tenga, junto con mi equipo, la posibilidad de crear tales condiciones, como caminos para bicis, nuevas plazas, disminución del tráfico, etcétera, es otra de las grandes y fantásticas cosas que ofrece Nueva York.

Cuando me siento optimista, pienso que la alegría, la libertad y la comodidad que experimento circulando en bicicleta serán descubiertas cada vez por más y más gente. Dejarán de ser un secreto, y las calles de Nueva York se convertirán aún en mayor medida en el lugar de relación e interacción sociales que las ha hecho célebres. Tal como algunos han mencionado, puede que el colapso de 2008 acabe siendo una bendición. Se ha abierto una ventana, y quizá la gente esté dispuesta a reconsiderar el valor de la calidad de vida.