

Las ruinas de Nueva York

El clima de la tecnología puede significar el fin de la civilización urbana.

Cuando llega el sábado, el centro de Manhattan —que es, como se sabe, el centro de Nueva York— queda absolutamente vacío de automóviles. Es un regalo del alcalde Lindsay a la ciudad. Los peatones se desbordan, los niños juegan en el asfalto y el aire vuelve a parecer cristalino. Pero los filósofos de la situación consideran grave esta medida. Es una medida malusiana. Si el automóvil es un beneficio para la humanidad, todo debe estar organizado para poder convivir con él. El mal no es del automóvil: es de la organización urbana. No hay que prohibir el automóvil ni convertirlo en una maldición; hay que reformar la organización urbana. La ciudad no debe luchar contra la tecnología: es una posición regresiva.

Pero la realidad es que en la ciudad hay lugar para un millón de automóviles, y circulan dos millones. Hay quien teme que un solo coche de más llegue en cualquier momento a producir el colapso definitivo, el gran embotellamiento imposible de resolver que paralice para siempre la circulación rodada en la ciudad.

En Nueva York se puede pensar que está uno en la ciudad del fin del mundo. Del fin del mundo urbano que conocemos: Nueva York va a parecer porque es ya inviable, y no hace más que señalarnos el camino de lo que ocurrirá con todas las sociedades urbanas que, deliberadamente o no, la imitan. Un comité nombrado por el alcalde para estudiar la cuestión de una nueva fábrica de electricidad ha tenido graves discusiones internas. Al final, la mayoría ha publicado un comunicado que dice así: «Hemos sido requeridos para obtener un balance de una serie de imponderables en los cuales la probabilidad de algunos acontecimientos que han de ocurrir es desconocida, pero los peligros de cada uno de ellos son claros. No estamos solos en esto. El problema se plantea en cada sociedad industrial del mundo, en cada urbanización de América».

El caso de la estación eléctrica: si se construye, los vapores sulfurosos que lances sus chimeneas —sin que hasta ahora se conozca la manera de depurarlos— contribuirán de tal forma a la contaminación del aire que se sabe ya que producirán muchas muertes. Pero si no se empieza a construir ahora mismo, en 1974 la ciudad de Nueva York carecerá de energía eléctrica. Ya está sucediendo ahora. Las bajas de tensión, los apagones son continuos. De pronto, la televisión en colores se vuelve en blanco y negro: no hay energía suficiente. Pero no es esto lo grave. El hogar se inmoviliza. El aire acondicionado sale caliente, el refrigerador llora con lágrimas de hielo que se derrite, la lavadora no cumple su programa automático. Y, hay que insistir, no es esto lo peor... Si la tensión no es suficiente, pueden fallar los «robots» que dirigen los semáforos de la circulación y producirse el temido «embotellamiento final», aquel del que no habrá recuperación

posible. Los computadores del sistema bancario se paralizan (y si no funciona el sistema del dinero, ¿para qué ha de seguir existiendo Nueva York?).

Si un automóvil más puede desencadenar el embotellamiento final, un vatio más puede hundir a la ciudad en las tinieblas; una carta de más podría paralizar el correo. Ya tarda una carta cuatro días en recorrer apenas un kilómetro de distancia dentro de Manhattan. Ciertamente, la necesidad de escribir cartas dentro de la misma ciudad se ha ido reduciendo en beneficio del teléfono. ¿Para qué escribir, si se puede hablar? Pero ya no se puede hablar. La demanda de comunicaciones es superior a lo que pueden soportar las centrales. Las averías se multiplican, no hay tiempo ni personal suficiente para repararlas...

Durante la primera semana de agosto el alcalde de Nueva York ha tenido que dar por dos veces la señal de alarma. Una, por el peligro de contaminación; la otra, por escasez de electricidad. El aire de la ciudad con sus sustancias tóxicas quedó atrapado por lo que se llama «una inversión térmica»: una capa superior de aire caliente que impide la ventilación, el movimiento. El nivel de dióxido de sulfuro apareció como de 0,23 partes por millón: es el doble del nivel que se considera pernicioso para la salud. El alcalde ordenó el cierre de los incineradores de basura en los edificios oficiales de Nueva York y ordenó al Departamento de Sanidad que redujera sus propias incineraciones al 20 por 100, arrojando las basuras al mar, en lugar de quemarlas. En 1966, una «inversión térmica» similar ocasionó la muerte de 186 personas predispuestas —enfermas del aparato respiratorio, ancianas— en los hospitales de Nueva York.

La de ahora no parece haber sido grave: una tormenta llegada con oportunidad cambió la meteorología y limpió la atmósfera.

La alarma eléctrica fue dada cuando los controles de consumo mostraron que la demanda había llegado ya al punto de peligro. A las 9,40 de la mañana hubo que reducir el voltaje en un 3 por 100; a las 13,15, en un 5 por ciento. Cuando se llega al 8 por 100, los televisores se alteran, y se quemaron algunos motores que deben funcionar a toda corriente. Antes de que llegara ese punto, el alcalde Lindsay tuvo que hacer un llamamiento de urgencia para que redujeran el consumo de electricidad todos aquellos para quienes era superfluo. «Cerrad los acondicionadores de aire, dejad para la otra semana el lavado de ésta», pidió urgentemente el alcalde a los neoyorquinos. Los grandes anuncios eléctricos se apagaron. Los rascacielos cerraron la mitad de sus ascensores. En el Metro, los ferrocarriles redujeron su velocidad de 70 a 30 kilómetros por hora, pero pronto tuvieron que rescindir esta medida: las multitudes se apretujaban en las estaciones del Metro, cuyos extractores de aire funcionaban mal...

Pronto se vio que las dos crisis se estaban relacionando una con otra. La niebla artificial sobre la ciudad aumentaba el consumo de energía eléctrica —ventiladores, depuradores de aire, luces—; para producir más electricidad, las fábricas lanzaban al aire más sustancias tóxicas, que a su vez aumentaban la densidad de la niebla... Los propietarios de automóviles que son habitualmente viajeros del Metro, los sacaron ese día por temor a que el Metro se detuviese: aumentaron, por tanto, los tubos de escape en la ciudad.

Los filósofos de la situación dicen que ya no hay remedio. Se ha estado incitando al gasto, al consumo a una sociedad que muere ahora de indigestión de consumo. No es capaz de asimilarlo: se puede morir de plétora como se puede morir de escasez. Todavía los periódicos y la televisión de Nueva York están incitando a una mayor electrificación de los hogares, cuando ya no hay energía para sostenerlos; todavía se incita a la adquisición de automóviles de mayor consumo, se propone la campaña del «segundo» y del «tercer» automóvil para cada familia —las hay que sobrepasan ya esta cifra—, cuando no cabe uno más en la ciudad y sus tubos de escape arrojan venenos... Pero, al mismo tiempo, esto ya no se puede sustituir. No se puede sustituir ni se puede soportar: es una definición del final.

¿Escapar? Quienes han intentado huir de Nueva York hacia las playas en estos fines de semana veraniegos han comprendido que era imposible. En las autopistas de velocidad —expressways— los automóviles se inmovilizaban unos a otros durante horas. Los que llegaban a la proximidad de las playas se encontraban sin posibilidad de aparcar y los que ya lo habían hecho no podían atravesar la multitud sentada —no había sitio sobre la arena para extenderse— que cerraba el acceso al mar. Un mar poblado de cabezas humanas entre las cuales sobrenadaban cajas gigantes de detergentes, cartones de leche, botellas de plástico —todo tan bueno y tan bien hecho que es indestructible— arrojadas al mar por los camiones de los basureros mientras, por encima planeaba la nube rojiamarilla del dióxido de sulfuro.

