

Extreme ways, o la miseria del segundo piso

Renato González Mello*

La construcción del segundo piso en Periférico y Viaducto es escandalosa. Nunca la indefensión cultural se había hecho tan evidente: un gabinete de activistas radicales ha aceptado con entusiasmo la defensa de un proyecto que difícilmente beneficiará a quienes tienen automóvil, aunque tal vez consiga sus votos. Que los fondos públicos se utilicen de esa manera es cuestionable por motivos tan absolutamente obvios que no vale la pena exponerlos aquí. El inmenso paso a desnivel será la verdadera política cultural del Gobierno del Distrito Federal, y sus consecuencias se dejarán sentir a largo plazo. Se trata de un proyecto que sólo considera los embotellamientos de tráfico, despojado de todo análisis social de los problemas urbanos, y basado en la dudosa creencia de que los puentes acaban con los embotellamientos. Por eso es un proyecto ejecutivo de desurbanización. Su construcción destruirá la moribunda identidad simbólica de la ciudad. Esa vieja representación de trolebuses que iban al cielo, guajoloteros llenos de ilusiones y barriadas de pobres supuestamente felices será relegada a donde pertenece, que son las funciones televisivas de media tarde. La ciudad deberá identificarse ahora con una vía costosa, ya veremos si merece llamarse "rápida", que va a polarizar las diferencias sociales. El antecedente es claro. Circuito Interior y Viaducto siguen el curso de los ríos. Los ríos de la ciudad eran puntos de referencia comunes,

sitios de intercambio y convivencia. Las vías de alta velocidad que los reemplazaron son muros de contención entre pobres, más pobres y ricos. No tienen ni pueden tener otro valor simbólico. Su función es dividir a los que tienen automóvil de los que viajan en micro. Dividir, sobre todo, a los que tienen áreas verdes y una colonia medianamente habitable, de los que deben pasar, temerosos y agotados, por los nefastos puentes con que los ingenieros atienden a los miserables peatones.

Las consecuencias de este abuso están en el orden simbólico. Al promover el segundo piso, el gobierno renuncia a que la ciudad sea un espacio civilizador para representar y resolver los conflictos sociales, aviniéndose a una visión empresarial que sólo sabe concebir activos, pasivos, tarifas, subsidios y bonos. No es una crisis de proyecto, como está de moda decir, sino una crisis cultural. Los proyectos vienen de la cultura, y no al revés. La izquierda ya no tiene una representación del futuro, de su propio ejercicio del poder, o alguna figura que permita a sus militantes concebir su acción en el gobierno. Por ello, no tiene más remedio que medrar en el imaginario de la derecha.

Porque las vías rápidas son un lugar imaginario de la derecha.

Filippo Tommaso Marinetti, el fundador del futurismo y uno de los constructores del fascismo, reivindicó a principios del siglo la estética del automóvil: "Al hombre que sostiene el volante, cuyo eje ideal atraviesa la tierra, ella también lanzada a la carrera sobre el circuito de su órbita". Es menos conocido el "Manifiesto futurista"



Jacobo Borges, Venezuela

de la arquitectura aérea, que perpetró en los años veinte con Angiolo Mazzoni y Mino Somenzi. Invocando "el alto patronazgo de Mussolini", Marinetti y sus compinches aseguraron haber ideado "la gran Ciudad única, de líneas continuas para admirar en vuelo, impulso paralelo de aerovías y aerocanales de 50 metros de ancho [...] Las aerovías y los aerocanales (que unirán los sistemas fluviales en armonía con las líneas aéreas= cambiarán la configuración de las llanuras, de las colinas y de las montañas" (www.futurism.org). Esta fantasía de una ciudad que tuviera, como la de los Supersónicos, vías aéreas en lugar de calles, es típica de una conciencia obsesionada por la idea de dominio.

Los documentos fundadores del urbanismo veintecentista incluyen siempre grandes carreteras interurbanas. Así ocurre en la Broadacre City de Frank Lloyd Wright, y también en el Plan Voisin de Le Corbusier. Este último debe su nombre a su patrocinador: el señor Voisin que fabricaba coches de carreras. La idea era demo-

* Historiador. Investigador del Instituto de Investigaciones Estéticas de la UNAM

ler el corazón histórico de París para construir un gigantesco conjunto de edificios de casas, oficinas y negocios, cruzado por vías de alta velocidad. La intención era, entre otras, acabar con las formas vigentes de convivencia social y conciencia cívica individualista, a favor de un nuevo estado corporativo. Ese bello despropósito le valió a Le Corbusier el incómodo entusiasmo de George Valois, fundador del *faisceau* francés; esto es: del fascismo. Pero Le Corbusier no era "facho". Simpatizaba con Ernest Mercier, cuyo Redressement Français promovía el taylorismo social: la planeación científica de la producción fabril elevada a principio general de organización social. Esa ideología, popular entre las élites del periodo de entreguerras, suponía que la energía era un campo continuo, y que su administración adecuada llevaría a una distribución de riqueza sin precedente, y sin trastocar ninguna relación de poder. El aforismo de Le Corbusier era claro: "Arquitectura o revolución. Se puede evitar la revolución".

La circulación universal fue la metáfora de un cuerpo político robusto y bien alimentado. La izquierda intelectual, y en México tenemos algunos ejemplos, intentó disputar ese símbolo, aunque no siempre el proyecto urbano. En *Urbe*, de 1924, Manuel Maples Arce evocó la imagen de una ciudad que no existía, y cuya realidad futura era imprevisible.

Oh ciudad toda tensa
De cables y de esfuerzos
Sonora toda
De motores y de alas

Manuel Maples Arce aseguró que *Urbe* era un "súper poema bolchevique". También Siqueiros habría querido que sus murales en la rectoría de Ciudad Universitaria (1952) fueran un relieve de aluminio, destinado a la observación de los automovilistas a toda velocidad. Acostumbrado a vivir peligrosamente,



Jacobo Borges, Venezuela

Siqueiros propuso al siguiente espectador:

Al muralismo en el exterior le corresponde un nuevo tipo de espectador, un espectador activo, frecuentemente motorizado [...] su radio visual es infinitamente mayor y más complicado que el de interior [...] exige su ordenamiento un método de poli o multiangularidad, ya que quien lo ve, está impelido a captar la obra desde los puntos angulares más extremos.

La teoría de Siqueiros pone en primer lugar un régimen distinto al del museo, distinto al del muralismo tradicional, y distinto también al de las pequeñas plazas cívicas tradicionales. Lo que Siqueiros propone es semejante a un anuncio comercial con relieves en una carretera.

Por eso se parece tanto a una variedad de tópicos, que van de las formulaciones teóricas de Robert Venturi a la ideología de la derecha durante la Guerra Fría. En 1984, en el debate donde buscó la reelección para un segundo periodo presidencial, Ronald Reagan estableció de la siguiente manera su pensamiento sobre el futuro:

Hace varios años se me encargó escribir una carta para ponerla en una cápsula de tiempo. La carta sería leída dentro de cien años, cuando abrieran la cápsula.

Recuerdo que iba manejando por la costa de California durante el día. Mi mente estaba llena de lo que iba a decir en esa carta sobre los problemas y asuntos que nos requieren, en nuestro tiempo, y sobre lo que hicimos respecto de ellos. Pero no pude ignorar del todo la belleza a mi alrededor: el Pacífico a un lado de la carretera, brillando bajo la luz del sol, y los montes de la sierra costera elevándose del otro lado. Y me descubrí preguntándome si otros, dentro de cien años, conducirían por la misma carretera y verían lo mismo.

Como en la canción "Extreme ways are back again", Reagan ya no podrá responder esa pregunta (y tampoco ninguna otra), pero nosotros sí. En 1968, y con motivo de las Olimpiadas, se construyó un paseo escultórico en el tramo de Periférico que va de San Jerónimo a Cuernavaca. Fue un proyecto brillante. La crítica está vagamente de acuerdo con que la obra mejor lograda fue la de Herbert Bayer, *Muro articulado*. Es la torrecita de regletas que se levantaba serpenteando, no hace mucho tiempo, como una estela monumental en medio del Pedregal. Era visible desde kilómetros y parecía moverse a medida que se recorría el Periférico. La escultura todavía está ahí, aunque ya no es monumental. La ciudad la alcanzó, la encerró, y hoy es utilizada como estacionamiento. En aquel tiempo, se recorrían varios kilómetros en pocos minutos. Hoy se puede recorrer exactamente el mismo tramo en una hora.

Cuando se construyó esa obra admirable, Bayer era un superviviente. Participante de la Bauhaus y autor de algunos de los fotomontajes surrealistas más famosos, en los años sesenta había cosas de las que seguramente hablaba poco. Bayer permaneció en Alemania hasta 1938, trabajando para una agencia de publicidad. Cuando emigró a Estados Unidos, Bayer participó en los

fotomontajes de exposiciones que, como *Road to Victory*, en el Museo de Arte Moderno, celebraba la participación de Estados Unidos en la guerra. La imagen más conocida de esa instalación mostraba un gigantesco desfile militar. Era una vista aérea. Bayer le sobrepuso fotografías de familias campesinas, como si hubiera un tránsito sin interrupciones del ámbito familiar a la movilización militar. Es una iconografía afín a la propaganda fascista en Italia y Alemania.

El desarrollo de muro articulado podría considerarse un problema geométrico abstracto, pero se originó en uno de los problemas que más interesaron a las élites políticas e intelectuales de entreguerras: la administración. La administración de las personas, del dinero, de las industrias, de la sociedad, de las formas, de los ejércitos, de las sociedades, de la guerra. La manipulación de un campo supuestamente uniforme, cuyas ondulaciones traerían la redención de dimensiones desconocidas. La fragmentación y perfecta administración de una superficie que no concibe nada fuera de sí misma: la topología convertida en metáfora de la irracionalidad política, la suposición de que era posible liberar y canalizar las fuerzas secretas que circulaban en el mundo.

La reflexión estética provee la ironía, que es un arma de la ética. La escultura de Bayer merece todavía la demolición de todo a su alrededor, pero es una advertencia bastante clara de los peligros prácticos, económicos, urbanos e ideológicos de esa clase de fantasías. El proyecto del segundo piso es muy autoritario porque evoca el mito de una sociedad completamente movilizada. Por eso es uno de los juguetes favoritos de la derecha en todo el mundo, y por eso es una imagen que puede parecer grata, a falta de un trabajo político y teórico más intenso, a quienes antaño soñaban con una sociedad perfecta y militarizada. ◀

Cincuenta años de *rock and roll* ¿Quién es el padre?

Sergio Monsalvo C.*

La historia del *rock and roll* es la de sus mitos. Este año el género cumple 50 años de existencia bajo ese nombre, y varias han sido las leyendas de sus paternidades. Por ejemplo, en el germen mismo de su concepción se puede ubicar un nombre al que no se le ha dado el debido reconocimiento en ese sentido, aunque un riguroso examen de su ADN musical lo comprobaría a todas luces. Se trata de Charlie Parker, el genial saxofonista forjador de estilos. Por ese lado se puede establecer que *Bird*—sobrenombre con el que se le conocía—puso los cimientos del rock, le proporcionó el *riff* primigenio (frase musical breve y característica, ejecutada como acompañamiento que se repite). Y lo hizo en una fecha y lugares exactos: el 26 de noviembre de 1945, en los estudios de la compañía Savoy Records, en la que estéticamente está considerada “la sesión grabada más grande del jazz moderno”, según los estudiosos del género.

En ese entonces Parker podía conseguir de la fuente bluesera, en la que abrevaba, más melodías originales que ningún otro músico. De esta manera, creó para dicha sesión el tema “Now’s the Time”, un título premonitorio. En este tema lo acompañaron Max Roach en la batería, Dizzy Gillespie (como incógnito) en el piano, Curly Russell en el contrabajo, y el joven Miles Davis, de 19 años, en la trompeta. Era el formato musical del futuro, el combo que sería prototípico del jazz de ahí en adelante. La sección rítmica respaldaba al saxofón y a la trompeta, y el golpe

básico, el *beat*, de cuatro por cuatro, surgía del contrabajo. Era recogido luego por el baterista, en el platillo superior, y se convertía así en el pulso de una nueva música, en el eje sobre el que giraría todo lo demás. Parker utilizó para la composición del tema la idea del *riff* de Kansas City (ciudad donde se asentó la vanguardia del jazz en la década anterior), para establecer una muestra de fuerza rítmica y melódica. Esa sesión dio fin a una época e inició otra. En la superficie flotaban las inflexiones del blues, como una capa de aceite sobre el agua, y contenía esa calidad extradimensional que distingue las obras definitivas, aunque sólo dure tres minutos. Estaba perfectamente equilibrada y era fresca.

Por otro lado, la anécdota cuenta que Charlie Parker vendió en ese estudio, por 50 dólares, los derechos a perpetuidad de la pieza. “Now’s the Time” al instante se convirtió en una melodía clave de la década por varios motivos: primero, era el mayor logro musical del *bebop*, su mejor muestra; y segundo, porque preludió otro género, el *rhythm and blues*, que más tarde se convertiría en el *rock and roll*, partiendo de sus mismas bases. A unos días de su grabación, la pieza fue pirateada por Slim Moore, un saxofonista que la haría aparecer bajo el nombre de “The Hucklebuck”, tema seminal del naciente *rhythm and blues*, y de la cual se vendieron millones de copias en todo Estados Unidos. A Charlie Parker no le aportó más que aquellos 50 dólares.

Dentro de la industria cinematográfica se suele tomar a la canción “Rock Around the Clock” (“Al compás del reloj”, en su versión en español), interpretada por Bill Haley y sus Cometas, como el primer

* Escritor y periodista.
Dirige la revista *Scat*