

DAVID FARRIER

HUELLAS

En busca del mundo
que dejaremos atrás

Traducción castellana de
Pedro Pacheco González

CRÍTICA
BARCELONA

Capítulo 1

LA CARRETERA INSACIABLE

Se vendió como una oportunidad única en la vida: poder recorrer a pie esta nueva sección de carreteras de Escocia, que transcurría por las orillas del estuario del río Forth.

Desde 1964, todo el tráfico rodado que atravesaba el estuario había circulado por el puente Forth Road, el cual soportaba una carga de cientos de millones de trayectos en direcciones norte y sur. El antiguo puente había empezado a mostrar signos de deterioro, por lo que se encargó la construcción de uno nuevo. Fueron necesarios seis años para acabarlo. Mi familia había seguido su pausada construcción a medida que la plataforma iba creciendo sobre el agua y la red de cables se iba entretejiendo. Desde la playa que hay cerca de nuestra casa podíamos ver cómo las crecientes torres asomaban por encima de la colina que hay entre Edimburgo y South Queensferry, donde se estaba construyendo el puente. Siempre que salíamos en coche fuera de la ciudad en dirección oeste, mis hijos iban indicándonos los cambios producidos en su forma y tamaño. Ahora ya estaba listo para su apertura y, para celebrarlo, se organizó un sorteo en el que se eligió a cincuenta mil personas que atravesarían andando los 2,7 kilómetros que separaban las dos orillas del estuario. Tuvimos la suerte de estar entre los elegidos, y así, un dorado sábado de septiembre salimos para hacer a pie un trayecto que, a partir de entonces, solo se podría hacer a ochenta kilómetros por hora.

Cogimos el autobús en el que recorreríamos los aproximadamente ocho kilómetros hasta South Queensferry en un parque industrial a las

afueras de Edimburgo, y el nuevo puente apareció ante nuestros ojos mientras nos desplazábamos hacia el oeste a través del estuario. Desde cierta distancia, el Queensferry Crossing es un milagro de luz y aire, sostenido por resplandecientes tirantes blancos que cuelgan de tres torres en forma de huso. Los cables que lo mantienen unido parecen las cuerdas de las cajas de resonancia de una serie de pianos puestos de pie y la plataforma sube y baja como una armoniosa curva del cuello de un arpa. «¡Cómo podría un mero trabajo alinear tus cuerdas corales!», escribió Hart Crane sobre el famoso puente de Brooklyn. Me preguntaba qué encantadora música podría crear el viento del mar del Norte recorriendo el estuario a toda velocidad.

Nuestro autobús entró en la vacía autopista justo antes de que el extremo sur del puente apareciera por encima del agua, y nos unimos a la muchedumbre que se dirigía a pie en dirección norte hacia Fife. Mientras el asfalto crujía bajo mis pies, la sensación de ligereza que tuve desde la distancia dio paso a otra mucho más pesada. Los cables blancos, que me habían parecido tan finos, eran más gruesos que mi propio cuerpo. Si se miraban desde cierto ángulo, daba la impresión de que estaban atados a una única pared blanca. La superficie de la carretera era dura y firme, y los remaches —parecían puños— sobresalían en cada pilar en forma de codo y en cada guardarraíl. Sin embargo, apreciaba la ligereza. Me sentía mareado al caminar sobre una superficie que no estaba diseñada para caminar; era como si, al caminar por encima del agua, nuestra interacción con el espacio que nos rodeaba hubiera cambiado completamente. Era el único momento en el que podríamos examinar las texturas del puente: la suavidad de los cables de color blanco hueso, el brillo glauco de las barreras entre las calzadas, el grano grueso de la carretera. La emoción se sentía en el aire, flotaba una sensación de transgresión. En realidad, el evento contaba con una organización y unas restricciones similares a las de un aeropuerto; antes de llegar al puente se registraban los bolsos y era necesario presentar un documento acreditativo con foto, teníamos claras instrucciones de no tardar más de una hora o nos arriesgaríamos a perder el autobús de regreso.

Durante un momento breve y mágico sentimos que la carretera nos pertenecía.

La verdad es que nos hemos dado por vencidos. La mayoría de nosotros vivimos y nos desplazamos solo por donde nos permiten hacerlo las redes de carreteras, nos deslizamos entre sus bordes y acabamos por no oír nada más que su rugido constante. El hombre «levanta su casa en el camino», lamentaba Ralph Waldo Emerson en 1849, y todos los días la especie humana abre un camino por el que transitar. En este viaje podíamos deambular por donde nos apeteciera, ya no estábamos confinados a un carril, a los gruñidos y quejidos de los motores; los sonidos eran suaves y sus texturas, diversas: voces, risas y el tenue soniquete de cientos de pasos. Esta nueva carretera, construida para resistir el paso de veinte millones de viajes motorizados cada año, parecía más una carretera salida del pasado preindustrial, una ruta de peregrinaje creada por el paso continuo de personas. O tal vez fuera una visión de las carreteras que están por venir, cuando la gasolina se agote y los motores se callen.

En la base de cada torre había una enorme señal con una lista de los hechos y cifras relacionados con su construcción. El puente, que a cierta distancia parecía flotar sobre el agua, estaba unido a tierra gracias al uso de una cantidad enorme de materiales. Para su construcción se transportaron por mar hasta Rosyth, desde los astilleros de Shanghái, ciento cincuenta mil toneladas de hormigón y treinta y cinco mil toneladas de acero chino, además de treinta y siete mil kilómetros de cables, suficientes para rodear el ecuador. Para revestir los cimientos de la torre sur se hizo el mayor vertido submarino continuo de hormigón jamás realizado: casi diecisiete mil metros cúbicos, noche y día, durante quince días en la roca del lecho fluvial. La excavación para la nueva red de carreteras que conectarían con el puente había sacado a la luz los restos de una casa mesolítica, la vivienda más antigua jamás descubierta en Escocia. Se trataba de un conjunto de agujeros para postes, que ahora eran tan solo sombras en la tierra, junto a unas cáscaras de avellanas carbonizadas y fragmentos de huesos quemados que sobrevivieron en el barro tal vez once mil años, pero la mezcla de

hormigón prensado sobre el lecho rocoso bajo la torre sur, más el granito triturado de Escocia o la caliza inglesa mezclada con arena procedente de la India o China, durará muchísimo más tiempo, lo que supondrá un rompecabezas para los futuros geólogos.

Una tosca bocina procedente del río sonó por encima de las voces cuando un carguero pasó por debajo de nosotros, haciéndola sonar a modo de saludo mientras seguía su camino.

En el extremo norte del puente se había reunido un pequeño número de personas alrededor de un grupo de fotógrafos. La primera ministra escocesa estaba concediendo una entrevista, y merodeamos por la zona buscando la oportunidad de hacer una foto de nuestros hijos con ella. Cuando sonreían a la cámara, miré allí donde la carretera fluía hacia el norte a través de una espiral de carriles elevados y ramales inferiores. A una distancia de, tal vez, unos cien metros, un enorme risco de doleritas se cernía sobre el lado oriental de la carretera. Los ingenieros que, en la década de 1880, construyeron la primera vía que cruzaba el estuario se abrieron paso a través de un paisaje suavemente ondulado, exponiendo al aire piedras que no habían sentido la caricia del viento o la lluvia desde hacía milenios. Lo hicieron a través de este montón de rocas como si estuvieran abriendo un cráneo. Si estuviera pasando por el puente en coche, apenas habría tenido un par de segundos para percatarme de ello, adormecido por la bruma del asfalto que resbalaría bajo el coche como una seda gris y percibiendo, tal vez, las rocas como poco más que una sombra en mi visión periférica. Sin embargo, ya que podía estar allí parado y observar con tranquilidad, la roca expuesta parecía que me sacaba del presente y me arrastraba hasta el recuerdo de una Tierra más joven.

A mi espalda, el gran macizo de hormigón dormitaba bajo el río, enrollado alrededor de la base de la torre sur como un dragón alrededor de un tesoro de oro. Cuando me fijé en el desmonte, el puente dejó de ser una conexión entre las orillas opuestas del río; estuvo, por un instante, en equilibrio entre diferentes momentos en el tiempo que se remontaban mucho más atrás de lo que pudiera imaginar.

Dentro de un millón de años hará mucho tiempo que las finas torres del puente, su coro de brillantes cables y la plataforma elegantemente

curva habrán desaparecido. La superficie de la carretera se habrá esfumado, pero, mientras que las fuerzas erosivas de la climatología y el tiempo pasarán factura, excavando bajo los riscos y llenando las grietas dejadas por los ingenieros con sedimento, los cimientos de hormigón y el desmante hecho en la roca todavía serán legibles, escritos en la tierra como las marcas que indican la alusión a una cita en un discurso, siendo testigos de que aquí, hace mucho tiempo, una carretera cruzaba un río que también hará mucho tiempo que desapareció.

Se dice que la carretera más larga del mundo es la Panamericana. Se trata de una densa red de carreteras interestatales que atraviesan de arriba abajo diecisiete países. La carretera discurre sin interrupción desde Alaska hasta el sur de Argentina, excepto por una franja de selva de 160 kilómetros entre Centroamérica y Sudamérica. Su extremo septentrional es Prudhoe Bay, en el mar de Beaufort, en Alaska, donde podemos encontrar el campo petrolífero más grande de Estados Unidos. Para Barry Lopez, los miles de pozos de petróleo que salpican la bahía hacen que esta parezca más una porción del oeste de Texas trasplantada a la tundra ártica. Desde este punto, la carretera traza un suave arco a través de la cordillera de Brooks, en Alaska, hasta Fairbanks; luego va en dirección sur hacia el Yukón, donde gira hacia el este rodeando el extremo norte de las montañas Rocosas canadienses y sigue hasta las llanuras de Alberta, bordeando las arenas bituminosas de Athabasca hasta llegar a Edmonton, donde la carretera se bifurca. Un ramal se dirige hacia el sur y el este, alcanzando el borde de los Grandes Lagos antes de retroceder bordeando el Lago Superior hasta Mineápolis, después a Des Moines y a las ciudades de las grandes llanuras en Kansas y Oklahoma, y desde allí se dirige a Dallas, después de pasar junto a los extensos campos petrolíferos del este de Texas. El otro va hacia el sur y el oeste hasta llegar a Calgary, atraviesa las reservas de Blackfeet, Flathead y Crow en Montana, luego va hacia Wyoming y los nuevos yacimientos de esquistos del oeste de Colorado hasta Denver. Después de Albuquerque, la carretera empieza a girar hacia el este, pasando

cerca de los campos petrolíferos del oeste de Texas; ambos ramales se encuentran y vuelven a reunirse en San Antonio.

El último viaje que hizo Jack Kerouac en *En el camino* siguió una parte del trazado occidental, desde Denver hasta México, como si estuviera en un viaje sobrenatural para alcanzar una ciudad imaginaria. Kerouac declaró que era la carretera más fabulosa de todas: kilómetros y kilómetros que discurren por el «sur mágico». Junto a Dean Moriarty, viajó a lo largo de mil seiscientos kilómetros tejanos, pasó por una sucesión aparentemente infinita de gasolineras hasta llegar a San Antonio, luego trazó un arco en dirección al sur hacia Monterrey pasó a través de una brecha abierta en las montañas coronadas de nieve, cruzó los pantanos de los alrededores de Montemorelos y la llanura desértica, llegando finalmente a donde, según él, parecían dirigirse todas las carreteras: la ciudad de México.

El viaje de Kerouac finalizó aquí, en la primavera de 1950, por un brote de fiebre tropical que lo llevó renqueando de vuelta a Nueva York. Pero la carretera que alimentó su imaginación continúa su viaje hacia el sur. Desde Ciudad de México, fluye a través de la cintura del reloj de arena que dibujan Centroamérica y Panamá, donde cruza el canal por el puente Centenario. Doscientos sesenta kilómetros más al sur, la carretera se ve interrumpida, por poco tiempo y por única vez en su largo recorrido, debido a una barrera de bosque tropical y montañas llamado Tapón del Darién, lugar en el que Keats imaginó a Hernán Cortés de pie, absorto al vislumbrar por primera vez el océano Pacífico. La carretera continúa en Colombia, y serpentea a través de las llanuras ecuatorianas hasta llegar a Quito, al oeste de los campos petrolíferos de Lago Agrio y Pungarayacu, bordeando el límite de la selva amazónica. Pasa por detrás de las faldas de los Andes y sigue por la costa del Pacífico, deja atrás más campos petrolíferos situados en las aguas que salpican la ciudad de Lima y llega hasta Valparaíso, en Chile, donde gira abruptamente hacia el este por la Ruta 60 (pasando por debajo del Cristo Redentor de trescientos metros de altura por un túnel que transcurre por las raíces mismas de los Andes) hasta los malecones barrocos de Buenos Aires.

El tramo final del viaje abraza la costa atlántica hasta llegar a Tierra del Fuego. Bruce Chatwin describe su viaje por esta sección de la carretera en *En la Patagonia*, donde señala que los conquistadores llamaron así a esa región por las humeantes fogatas de los indios fueguinos. Magallanes la llamó Tierra del Humo, pero Chatwin sostiene que el emperador del Sacro Imperio Romano Germánico, Carlos V, ordenó que se le cambiara el nombre, ya que ningún humo existe sin un fuego que lo produzca. Chatwin atravesó la Tierra del Fuego por el tramo final de la Ruta Nacional 3 de Argentina, iluminado por el resplandor de las plataformas petrolíferas del Atlántico meridional en lugar de por las fogatas de Magallanes, hasta llegar a su punto final en Ushuaia, la ciudad del mundo situada más al sur, a cuarenta y ocho mil kilómetros del lugar donde empezó.

Las carreteras modernas conectan el mundo que hemos creado. Se calcula que hay más de cincuenta millones de kilómetros de vías por todo el mundo, al menos una tercera parte de las cuales está pavimentada. Esa cantidad es suficiente para dar la vuelta al planeta mil trescientas veces. China, por sí sola, tiene más de cuatro millones de kilómetros de carreteras asfaltadas. La historia que contarán nuestros fósiles futuros estará, en algunos aspectos, condicionada por esta red. Muchos icnofósiles son marcas producidas por el paso de alguna criatura por ese lugar mucho tiempo atrás. Aunque creadas por nuestras máquinas en lugar de por nosotros, las carreteras serán, en este aspecto, tan reveladoras como cualquier huella dejada por un pie. Es una historia de desplazamientos masivos, de grandes cantidades de materiales extraídos de un lugar y enterrados en algún otro, como el hormigón vertido en la base de la torre sur del Queensferry Crossing. Y también es una historia de los lugares que hacen que el mundo moderno sea posible —lugares en los que se ha excavado por sus recursos y que luego se han abandonado— que podrían parecer muy distantes para los que estamos en el cómodo occidente, pero con los que estamos íntimamente conectados. Y también habla de aquello que fluye a través de los pozos de perforación, tuberías y motores y gracias a lo cual podemos satisfacer nuestra necesidad de seguir creando y am-

pliando carreteras: el petróleo. «El petróleo es un cuento de hadas», escribe Ryszard Kapuściński. Pero, como todos los cuentos de hadas, nos advierte Kapuściński, el petróleo también es una mentira. Promete liberarnos, pero la verdad es que nos ata a las penumbras. Para conocer esta historia, necesitamos saber no solo en qué se convertirán las carreteras, sino también a qué nos conectan. Es posible que en el asfalto y el hormigón no quede marcada pisada alguna, y, aun así, la carretera será una fuente fiable de fósiles futuros.

Aunque, primero, necesitamos lidiar con un problema de perspectiva.

Asociamos las carreteras con la sensación de libertad. Viajes como el de Kerouac se han convertido en un símbolo del crecimiento libre y del autodescubrimiento, un horizonte abierto que nos ofrece infinitas posibilidades. Las carreteras hacen que nos sintamos modernos. Nos abren el mundo para nosotros, pero, tal como señaló Emerson, también dictan la dirección que tomamos. Las carreteras nos acompañan durante una gran parte de nuestras vidas —¿cuánto tiempo pasa cualquiera de nosotros alejado más de cien metros de una carretera o fuera del alcance de sus voces susurrantes?— y, sin embargo, de alguna manera nos hemos habituado a no ser conscientes de su presencia.

En 1983, *Vanity Fair* encargó al artista David Hockney que ilustrara un artículo sobre los viajes por carretera que hizo Vladimir Nabokov cuando estaba escribiendo *Lolita*. Mientras investigaba y escribía su novela, durante la década de 1950, Nabokov atravesó Estados Unidos, con su esposa Vera siempre al volante, en un viaje de 240.000 kilómetros que les condujo de la costa este a la oeste. El viaje por carretera de Hockney empezó con un recorrido a través del desierto de Mojave durante una tormenta de abril. Su trabajo le estaba resultando complicado y el clima no ayudaba. Una mañana, después de pasar un tiempo en carretera y haciendo algunas fotos con muy poco entusiasmo, Hockney le sugirió a su chófer que tal vez podrían encontrar algo prometedor en un cruce que habían dejado atrás el día anterior. Les llevó algún tiempo, pero finalmente lo encontraron y, a partir de las fotos que

hizo los siguientes ocho días, Hockney crearía una de las imágenes más icónicas del siglo XX sobre la carretera.

Autopista de Pearblossom, 11-18 de abril de 1986, #2 es una trampa visual. Un collage creado a partir de cientos de fotos individuales, que representa una porción común y corriente del desierto en el lugar en el que la autopista de Pearblossom cruza la Ruta Estatal 138 de California. La carretera se estrecha en la distancia formando una cuña partiendo del primer plano. Dos gruesas líneas paralelas de color amarillo marcan la división entre los carriles, partiendo del límite inferior de la imagen hasta llegar a su parte central, donde la imagen es atravesada por el horizonte de las onduladas y azules montañas San Gabriel en la distancia. Cuatro señales de tráfico, de color amarillo, verde y rojo, se suceden una tras otra por el lado derecho de la carretera hacia su punto de fuga; la maleza de ambos lados está salpicada de árboles de Josué y de botellas desechadas, latas y cajetillas de cigarrillos. La parte superior de la imagen está ocupada casi por completo por el cielo del desierto californiano, una franja azul, grande y simple que podría haber pintado un niño. Los elementos son sencillos e insulsos: asfalto, señales de tráfico, árboles, montañas y cielo. Pero el conjunto es asombrosamente preciso. Cada imagen individual está tomada en primer plano y a menudo frontalmente (Hockney utilizó una escalera para fotografiar las señales de *stop* y para observar directamente desde arriba cada pieza de basura). Miremos donde miremos, el ojo se detiene en cada detalle; cada grieta de cada señal en el asfalto y cada destello de luz atrapado en las arrugas de la lata aplastada de Pepsi está íntima y directamente presente.

Las carreteras pueden trastocar nuestro sentido del tiempo y del espacio. Cuando viajamos por carretera, lo hacemos, en ocasiones, inmersos en una especie de ensoñación. De niño, llenaba el hastío de los largos viajes en coche imaginando que me estaba viendo a mí mismo fuera del coche, corriendo y dando saltos imposibles por encima de todo lo habían tirado sobre la cuneta. Fantaseaba con un movimiento perfecto y sin traba alguna. Ahora, sentado tras el volante, en otra época y lugar, lleno mis pensamientos con problemas no resueltos, antici-

pando lo que encontraré en mi destino o rememorando recuerdos, y descubro que puedo viajar sin apenas ser consciente del mundo que me rodea.

Seamus Heaney lo llamó «trance por conducir» y compuso sus poemas bajo su hechizo, marcando el ritmo de sus composiciones en el volante. El trazado de muchas carreteras suprime nuestro sentido de pertenencia. Los altos márgenes contruidos para minimizar el ruido del tráfico también oscurecen nuestra visión de lo que hay más allá de la carretera; los insípidos guardarraíles grises pasan desapercibidos. Las líneas blancas progresan incansablemente hacia el horizonte. Para Joan Didion, conducir por la autovía que rodea Los Ángeles implica una forma de concentración tan esencial que se convierte en sedante, «un arrebatamiento que te saca de la carretera». El murmullo tranquilizador del motor, el encantamiento de las señales de tráfico que van marcando el paso de los kilómetros, la lentitud de nuestra estela: todo ello puede conspirar para sacarnos del presente. En cierto sentido, en momentos como ese nos acercamos a la perfección. «La mente se limpia», escribe Didion. «El ritmo toma el control.»

La historia de los viajes modernos por carretera es la búsqueda de la carretera perfecta, el camino con la menor fricción posible. Un pasaje tranquilo a través del espacio puede ser la promesa más esencial que nos ofrece la vida moderna, un sortilegio para liberarnos de la pesadez que nos sujeta a la tierra.

Esta transmutación empezó en el siglo XIX con los ferrocarriles. Durante la década de 1830, el transporte mecanizado multiplicó por tres la velocidad que se alcanzaba con una diligencia, y al hacerlo, la relación con el espacio y el tiempo de aquellos que viajaban en tren pasó a ser totalmente diferente. Un artículo de 1839 publicado en *Quarterly Review* destacaba con entusiasmo que, bajo la influencia de los desplazamientos en tren, el mundo «se encogería hasta no ser más grande que una ciudad inmensa, y, aun así, por una especie de milagro, el campo de cada hombre no solo estaría *donde* siempre había estado, ¡sino que sería tan *grande* como siempre!». Décadas antes de que Lewis Carroll sometiera a Alicia a un régimen de encogimiento y

agrandamiento, el ferrocarril había cambiado el mundo convirtiéndolo en un país de las maravillas que imitaba los procesos del tiempo geológico, contrayendo los ríos más grandes del planeta hasta que no fueran más que arroyos y sus lagos simples estanques.

Con la invención del automóvil, se construyeron carreteras que pretendían imitar la perfección de las vías férreas. Mientras que las antiguas vías se tenían que adaptar a los contornos del paisaje, retorciéndose para acomodarse a cada pico y valle inamovibles, el ferrocarril simplemente atravesaba la tierra gracias a sus túneles y los desmontes hechos en la tierra. Las carreteras del siglo XX se construyeron con los mismos estándares técnicos, forzando a la tierra a someterse a la demanda de un movimiento sin fricción. El historiador Wolfgang Schivelbusch señala que la mecanización de los viajes provocó una mecanización equivalente del sentido de lugar en los viajeros. La velocidad del viaje en tren —cerca de 64 kilómetros por hora durante la década de 1830— destruyó la percepción arraigada que definió la conciencia preindustrial de lugar. Aunque los objetos situados a una distancia se podían observar con una nueva visión panorámica, y su aspecto cambiaba rápidamente al acelerar el tren, el fondo se difuminaba, adquiriendo una forma y color indistinguibles. Los viajeros preindustriales, que se desplazaban a pie o utilizando animales, estaban inmersos en su entorno más inmediato, pero tras la aparición del ferrocarril la mayoría de los viajeros sentían que ya no compartían el mismo espacio que los objetos que veían a través de las ventanas.

Este desapego es la experiencia más común que ofrece la carretera actualmente. Cuando nos desplazamos por ella, nos atrapa y nos transporta; habituados a nuestro entorno, rodeados por acero y cristal, nos absorbe la infraestructura, nos adormece la vibración. Mientras observamos el mundo a través de la pantalla de cine que es el parabrisas, nuestras mentes viajan a cualquier parte y nuestros cuerpos lo hacen hacia su destino. El viaje sobre un vehículo mitiga nuestra percepción del mundo. Emerson dijo que el ferrocarril alimentaba el egocentrismo de los viajeros, reforzando la impresión de que «aunque el mundo sea un espectáculo, algo en él es estable». Sin embargo, en *Autopista de*

Pearblossom, #2, cada primer plano íntimo aniquila nuestra sensación de estabilidad. El collage de Hockney nos vuelve a meter en la escena. Los patrones aburridos que nos sacan del mundo —el ritmo regular con que aparecen las señales de tráfico que marcan la distancia nos recuerda que lo que importa no es dónde estamos sino dónde estaremos, y las continuas señales blancas en el asfalto que nos dicen, una y otra vez, que «aquí» es, de hecho, siempre un par de metros más adelante— son sustituidas por cientos de momentos individuales. Para remediar el encantamiento de la carretera perfecta, *Autopista de Pearblossom, #2* nos devuelve al aquí y al ahora —o, más bien, a un aquí compuesto por incontables «ahoras»—. Parece que lo que nos quiere decir es que la carretera es un hechizo que hay que romper.

Varios meses después de atravesar el nuevo puente caminando con mi familia, salí pronto una mañana de domingo para cruzar en bicicleta el antiguo. Era uno de esos immaculados días de noviembre, iluminado por el débil centelleo de la escarcha sobre las tranquilas calles. El aire tenía un sabor agradable y fresco. El único sonido que percibía era el chasquido rápido y seco de la hojarasca bajo las ruedas de mi bicicleta y, solo una vez, la indignación de una bandada de gansos molestándose unos a otros mientras atravesaban el cielo azul.

El puente Forth Road original, construido a principios de la década de 1960, había estado cerrado al tráfico rodado desde la apertura del nuevo. Ahora solo lo utilizaban los autobuses, los ciclistas y los peatones, aunque estos últimos no eran habituales. Había visto el puente antiguo al pasar en coche por el nuevo y desde la costa, y parecía abandonado. Quería atravesarlo una vez liberado del creciente tráfico que soportó en su día. Sentía que, de este modo, podría hacerme una idea de qué les ocurrirá a las carreteras cuando ya no estemos cerca de ellas para utilizarlas en nuestros viajes.

Mientras pedaleaba a través de South Queensferry, la calle adoquinada telegrafiaba cada bache utilizando mi rueda delantera. Al final de

la calle principal, la carretera pasaba bajo la base del puente antiguo, con sus paredes de hormigón manchadas por medio siglo de climatología escocesa. A la izquierda, una senda de hormigón conducía hasta la plataforma. Cuando subí al puente, el sol, todavía a baja altura, creaba un frágil camino plateado sobre el agua. Algunas barquitas de pesca dispersas se balanceaban en mitad del río y los cables del puente nuevo brillaban como una pequeña flota de veleros a punto de zarpar. A lo lejos, podía divisar Blackness Castle, en la costa sur, una fortaleza del siglo xv conocida por los lugareños como «el barco que no zarpó nunca», porque su construcción afilada apunta como la proa de un barco hacia el estuario. Un único barco cisterna se dirigía lentamente hacia el mar. La nieve desdibujaba Ochil Hills hacia el noroeste, y detrás de las colinas más bajas que descendían hasta el río por el este. Las torres de refrigeración de una planta de etileno en Mossmorran expulsaban una inmensa columna de vapor hacia un cielo despejado. Periódicamente, los operadores de la planta quemaban el exceso de gas cuando se tenían que reiniciar los procesos industriales. La llama de Mossmorran puede arder durante días; cuando esto ocurre, puedo ver cómo ilumina el cielo desde la ventana de mi dormitorio. El resplandor más reciente había sido unas semanas atrás, centelleando día y noche como el ojo de Sauron.

Tengo amigos que viven en una calle cercana al puente antiguo y han pasado mucho tiempo a su sombra. El ruido del tráfico solía ser constante, a veces tan espeso como el *haar*, la niebla marina que a veces llega hasta aquí procedente del mar del Norte; ahora, todas esas prisas y ese clamor habían desaparecido, dando paso a una sobrecogedora tranquilidad. El viento era suave, e incluso así, el sonido de la delgada línea de coches que atravesaban el Queensferry Crossing era absorbido por el espacio existente entre el puente nuevo y el antiguo.

Si cruzar el puente nuevo me hizo sentir la alegría de un nuevo comienzo, volver a cruzar el viejo, vacío, tenía algo de elegiaco. Con frecuencia se utiliza la expresión «el final del camino» de manera figurada para describir nuestra sensación de que las cosas llegan a su fin, o se intentan por última vez. Creo que rara vez tenemos presente

que la carretera también se acaba. El poeta Edward Thomas debía saberlo cuando escribió, en 1911, que «mucho se ha escrito sobre el viaje y muy poco sobre la carretera». Esta era una carretera serena, en el umbral del abandono, antes de que empezaran a aparecer las grietas y las hierbas abrazaran sus torres.

En el extremo del puente, pasé a través de un profundo desmonte hecho en la colina para permitir el paso de la carretera. Sus lados estaban adornados alegremente con aulagas amarillas, pero, por debajo de ellas y de una fina capa de musgo verde, la roca expuesta resplandecía rojiza. Me acordé de un hermoso poema de Roy Fischer, «Staffordshire Red», sobre la encantadora experiencia de conducir atravesando un desmonte. Sorprendido por el giro que da la carretera que conduce directamente a lo largo de un acantilado de arenisca en las Tierras Medias inglesas, el poeta se encuentra, por un instante, sumergido en un paisaje primitivo compuesto por húmedos helechos y luz verde. Antes de que pueda darse cuenta, el camino lo lleva de vuelta al paisaje de las tranquilas Tierras Medias, poniendo de manifiesto que la entrada no era más que un anodino grupo de árboles. Y, aun así, confiesa que se siente algo alterado y obligado a seguir la carretera en su amplio arco alrededor del condado hasta que se mete de nuevo bajo «el salvaje desmonte de la colina roja», para sentir, una vez más la «caricia de energía» provocada por este efímero contacto con un misterio intemporal que aguarda entre los helechos y el musgo.

Fui con mi bicicleta más allá del desmonte, hasta el nudo de carreteras que iban y venían de los puentes. Aquí, durante unos cien metros, las carreteras que conducen a ambos puentes van en paralelo. Parado en la entrada del tranquilo puente viejo, podía ver una línea constante de coches dirigiéndose hacia el nuevo y, por un momento, fue como si no estuviera sobre la vieja carretera, sino en una profecía sobre el futuro de la nueva.

Un día —ya sea debido a que el agotamiento de las reservas de combustibles fósiles nos obligue a vivir dentro de un ámbito más limitado o simplemente porque la humanidad, inevitablemente, ya no esté

aquí para utilizarlas— las carreteras que conectan nuestros pueblos y ciudades serán abandonadas. Las plantas que vamos podando treparán sin restricción alguna. Las carreteras empezarán a agrietarse y romperse. El tiempo logrará incluso que las majestuosas torres de este puente se desplomen. Aunque resistentes, la mayor parte de ellas se romperán y serán víctimas de la erosión. Las raíces de las plantas irán mordisqueando sus superficies y las lluvias las irán deshaciendo. Aunque algunos fragmentos se conservarán como pistas del tamaño que alcanzaron en su día. Como le ocurrió a la carretera pavimentada más antigua del mundo —un tramo de cuatro mil quinientos años de antigüedad descubierto cerca de El Cairo a principios de la década de 1990—, algunas secciones cortas quedarán enterradas bajo las arenas, sumergidas debido al aumento de los niveles del mar o cubiertas por desprendimientos de tierra. Sujetas a presiones inimaginables que las irán deformando y comprimiendo, su sólida base y su superficie de asfalto serán muy evidentes en los estratos; y si, dentro de millones de años, las fuerzas que van hundiendo estas secciones se revirtieran, finalmente, la carretera fósil se elevaría sobre el aire como un nuevo puente. Incrustada en este nuevo risco o ladera, será una curiosa anomalía; una capa de roca que podría haberse originado a miles de kilómetros de distancia del lugar donde descansa y una pista de las antiguas redes grises que envolvían el planeta.

Los túneles tienen un mayor potencial de conservación, como el túnel Lærdal, en Noruega, de veinticinco kilómetros de longitud; tan largo que uno tarda veinte minutos en atravesarlo, y que fue construido con tres enormes cámaras subterráneas, como si fueran los salones de los reyes de la montaña, cada una iluminada para simular el amanecer e impedir así que los conductores se duerman. Las únicas amenazas reales para su persistencia en el futuro profundo son los terremotos. De la red de carreteras de la superficie solo se conservarán fragmentos cortos, cada uno de más o menos un kilómetro de longitud. Probablemente menos del 1 % de la carretera Panamericana se conservará el tiempo suficiente para poder dejar algún fósil. Hace doscientos mil años, la capa de hielo laurentino llegó hasta el sur de Misuri: una

nueva edad de hielo secaría toda su sección norte, mientras que el desgaste de los Andes erosionará secciones que transcurren por altitudes elevadas. Pero los tres kilómetros que atraviesan el túnel del Cristo Redentor estarían protegidos, y túneles como el Lærdal y el Zhongnanshan, que pasa por debajo de las montañas Qinling, en China, podrían conservar tramos de carreteras fósiles de veinticinco kilómetros de largo, junto a bordillos, señales de tráfico, iluminación y señales viales pintadas en el asfalto.

Regresé al puente vacío y empecé a pedalear hacia casa. Cuando estaba a mitad de camino, sobre el río, un autobús pasó ruidosamente a mi lado. La sosegada plataforma tembló durante un breve instante, y luego volvió a dormirse.

Érase una vez, escribe el novelista nigeriano Ben Okri, un gigante conocido como el Rey de la Carretera que vivía en el bosque. Cuando el bosque menguó por culpa de la avaricia de la gente, se fue y se convirtió en las carreteras por las que esta viajaba. Era un tirano, con un apetito insaciable; además, poseía la habilidad de «estar en cien lugares al mismo tiempo». Los viajeros hacían sacrificios para atravesarla con seguridad, pero, incluso así, el inmenso apetito del Rey de la Carretera agotó la tierra y provocó una hambruna. Los sacrificios cesaron, y, enfurecido, el hambriento rey empezó a atacar a los vivos y a los muertos. Para apaciguarle, la gente reunió una ofrenda enorme, suficiente para dar de comer a una aldea entera. Se la llevaron al Rey de la Carretera, quien se la zampó de un solo bocado. Luego se comió a la delegación que le había hecho la ofrenda.

Cuando una segunda delegación corrió la misma suerte, el pueblo, desesperado, decidió matar al rey. Recolectaron venenos en cada rincón de la tierra y los añadieron a un copioso manjar de pescado, carne, ñames y mandioca. Esta vez, el hambriento rey se comió primero a la delegación y, luego, de una tacada, el festín que le había traído.

Después de esa comida, el Rey de la Montaña se tumbó, y su estómago empezó a quejarse. Para mitigar el dolor, se comió todo lo que

pudo coger con sus manos: rocas, arena, incluso la tierra misma. Finalmente, el rey consumió su propio cuerpo hasta que tan solo quedó de él su insaciable estómago. Llovió durante siete días y el agua disolvió el estómago del rey en la tierra. Cuando dejó de llover, no se le veía por ningún lado, pero la gente podía oír su estómago gruñir bajo sus pies.

«El Rey de la Carretera ha pasado a formar parte de todas las carreteras de este mundo», escribe Okri en su novela *La carretera hambrienta*. «Todavía está hambriento, y siempre lo estará.»

La carretera es insaciable. Las carreteras pavimentadas vinculan todos los cambios más importantes y duraderos que le hemos hecho a la superficie del planeta, desde las minas más profundas hasta las megaciudades más grandes; a través de ellas, satisfacemos nuestras adiciones a los recursos finitos. En el futuro profundo, nuestras ciudades serán enormes vertederos de incontables fósiles futuros, pero prácticamente cada uno de ellos se habrá originado muy lejos de allí y habrá sido transportado hasta el lugar donde descansa gracias a las carreteras. Cada uno de los billones de objetos hechos de plástico que hay en los océanos del mundo llegó a la costa a través de una serie de viajes por autopista, que empezó en los campos petrolíferos. Las carreteras mismas crean enormes cantidades de partículas sintéticas producidas por la abrasión de los neumáticos que acaban en los mares y ríos, se depositan finalmente en el lecho marino y son envueltas por una capa de barro. La quema de combustibles fósiles ha recubierto la superficie del planeta con una fina capa de cenizas volátiles. Estas diminutas partículas de carbono no tienen fuentes naturales y están tan extendidas por el globo en sedimentos lacustres y en el hielo que rivalizan con la lluvia radiactiva como marca principal del Antropoceno. Se cree que los humanos han modificado más de la mitad de la superficie terrestre del planeta de una u otra forma. Las carreteras han posibilitado la explotación de regiones remotas al propiciar su conexión con centros urbanos o industrializados. Gaia Vince señala que cada carretera que atraviesa la selva amazónica lleva asociado un «halo de deforestación» de cincuenta metros de ancho, lo que conduce a que haya más

corrimientos de tierra y erosión y contribuye así a la aceleración en la circulación de los materiales sedimentarios alrededor del planeta. Los humanos desplazamos actualmente más sedimentos por año que la suma de todos los ríos del mundo, unas cuarenta y cinco gigatoneladas, lo que incrementa las probabilidades de que algunos de nuestros restos, incluyendo las carreteras mismas, sean enterrados y conservados como fósiles futuros.

Sustentando todo esto está la arena, el principal ingrediente del hormigón y el asfalto. La demanda global de arena solo es superada por la demanda de agua. Alrededor de cuarenta mil millones de toneladas se utilizan anualmente en el sector de la construcción y en la creación de carreteras, además de en la fabricación de cristal para ventanas, pantallas de teléfonos inteligentes, silicato para los paneles solares y cosméticos. Es un ingrediente clave en las fundiciones de metales y en la fracturación hidráulica destinada a buscar petróleo de esquisto y gas, y también se utiliza en la creación de suelo artificial. Singapur ha utilizado arena importada para añadir 130 kilómetros cuadrados a su masa continental en los últimos cuarenta años y, cuando acabe su construcción, el complejo de las islas Palm en Dubái (que incluirá un archipiélago de islas cuya forma será el mapa del mundo) habrá utilizado más de tres gigatoneladas de arena, el equivalente al peso de casi ocho Grandes Murallas de China. A pesar de su abundancia, la arena del desierto es demasiado fina para tener un uso comercial; en cambio, dependemos de la capacidad del planeta para desgastar la suficiente arena gruesa de las laderas de montañas y colinas, y la demanda global supera la velocidad de los procesos geológicos. El Rey de la Carretera sigue hambriento.

La fábula nigeriana de Okri sobre la carretera insaciable me trae a la memoria las imágenes del fotógrafo canadiense Edward Burtynsky. Desde la década de 1970, Burtynsky ha fotografiado paisajes «fabricados» —canteras, salinas, desmontes para colocar vías férreas, etcétera— en busca de lo que denomina lo «residual», el rastro que dejamos nosotros y nuestra demanda de materiales puros, que permanecerá mucho tiempo después de que la humanidad haya abandonado

ese paisaje. A menudo, sus objetivos, lejos de los centros urbanos, son lo que la filósofa ambiental Val Plumwood ha bautizado como lugares en la sombra: lugares ignorados, aquellos que ni se ven y en los que no pensamos, pero que alimentan nuestro deseo de minerales o energía.

Burtynsky crea sus imágenes a una escala épica en todos los sentidos, a menudo desde una gran altura con la ayuda de grúas, helicópteros o drones. La distancia transmuta el paisaje, produciendo lo que Burtynsky llama «espacio mítico». Desde arriba, las escenas a menudo se convierten en patrones y revelan geometrías que de otro modo pasarían inadvertidas, una suerte de arte abstracto en el que las figuras humanas están ausentes o se reducen a diminutos trazos de color (dado que a menudo trabaja en zonas industriales, las figuras que aparecen en sus imágenes suelen llevar chalecos amarillos de seguridad). Consigue un efecto de distanciamiento, pero no por ello carente de emoción. En los paisajes de Burtynsky no hay personas, pero están llenos de presencia humana. Nos vemos reflejados a nosotros mismos, o más bien son nuestras sombras, nuestros yoes hambrientos, que han excavado, estallado, moldeado y saqueado la tierra hasta que esta nos devuelve la mirada como una cara en un espejo.

Las carreteras han jugado un papel importante en moldear la visión de Burtynsky. Su sentido panorámico del paisaje, ha dicho, surgió en su infancia, durante sus largos viajes por Canadá, en los que vio cómo «el país interminable iba desfilando delante de sus ojos». Como joven fotógrafo en busca de una estética, se embarcó en un viaje de dos semanas en soledad alrededor de Estados Unidos. Al tomar por error un camino en Pensilvania, llegó a una ciudad minera llamada Frackville, donde el paisaje le cautivó tanto que todo lo que pudo hacer fue pararse y observar detenidamente. Mirase donde mirase, en cualquier dirección, no había nada que no hubiese sido fabricado por la industria humana. Montículos de escoria de carbón formaban un arco de colinas negras, con piscinas de agua de color verde lima a sus pies. La única evidencia de vida no humana era la presencia de abedules de color blanco hueso buscando el cielo a través de la escoria. El primer pensa-

miento de Burtynsky fue que, de alguna manera, había entrado en un mundo alienígena. El suelo negro «me desestabilizó por completo», dijo. «Pensé: ¿estoy en la Tierra?» Rápidamente advirtió que lo que había encontrado en lugares como Frackville era la consecuencia de nuestra adicción a los combustibles fósiles, que empapa la roca y el sedimento. Estamos en lugares sombríos, incluso cuando no nos damos cuenta de ello.

Las imágenes de Burtynsky son la consecuencia de los apetitos de la carretera insaciable. En 2007 fotografió minas a cielo abierto en los yacimientos de oro de Australia Occidental. En una fotografía de las salinas cercanas a Lake Lefroy, un cráter profundo y con forma de barriga se hunde cientos de metros en la tierra como si fuera el estómago del Rey de la Carretera de la fábula de Okri; el riguroso negro destaca frente al blanco del llano costroso, con sus capas estriadas en las que, curiosamente, resalta la sal. En otra, una de la mina conocida como «Super Pit» cerca de Kalgoorlie, solo podemos percibir la auténtica dimensión de la mina cuando nos percatamos de la presencia del pequeño pueblo encaramado en su borde como si fuera una mota de líquen blanco. La boca de la fosa mide 3,5 kilómetros en su punto más ancho, y tiene una profundidad de 180 metros. Un entramado de carreteras de acceso va descendiendo hasta su estrecha base. La mina extrae unas veintitrés toneladas de oro al año, pero cada gramo implica el desplazamiento de media tonelada de tierra.

Nuestra capacidad para desplazar una cantidad de sedimento como esta, que excede enormemente la cantidad que se produciría por procesos geológicos, dejará incontables icnofósiles futuros, grandes y pequeños, desde enormes cráteres, como el Super Pit de Kalgoorlie, hasta los propios minerales que hemos extraído de las profundidades de la tierra y esparcido por su superficie. El aumento de las concentraciones de oro, cobre y platino en la superficie, al igual que metales pesados tóxicos producidos durante la explotación minera, como el cadmio, el plomo y el mercurio, serán testigos de cómo nuestro apetito de minerales preciosos nos ha impulsado a buscarlos incansablemente. Los geólogos comparan nuestra capacidad para distribuir rocas y sedimen-

tos lejos de sus lugares de origen con los glaciares que empujan piedras erráticas hacia valles distantes.

«Si piensas en ello —escribe Michael Mitchell sobre las imágenes de Burtynsky—, entiendes que hay un gran agujero en algún lugar por cada edificio de piedra que existe en el planeta.» Las fotografías de Burtynsky de la cantera Rock of Ages, en Vermont, se parecen a las de los cañones urbanos de una ciudad como Nueva York. Cortado en secciones horizontales regulares como los pisos de un rascacielos, con las cornisas acentuadas por una nevada fortuita, recuerda a un edificio finalizado que se hubiera erguido de la tierra. El agua del deshielo ha teñido de negro obsidiana las paredes de granito gris. Se dice que Miguel Ángel creía que la estatua ya está dentro de la piedra y que el trabajo del escultor es sacarla a la luz (la primera cantera que fotografió Burtynsky fue en Carrara, Italia, lugar del que procedía el mármol que utilizó Miguel Ángel para su estatua de David). En las fotos de Burtynsky, nos vemos enfrentados a una especie de arquitectura fantasma, como si, de alguna forma, nuestras ciudades hubieran sido excavadas por completo.

En 1997, Burtynsky experimentó lo que él mismo denomina «epifanía del petróleo»: vio que todos los paisajes alterados que había fotografiado «habían sido posibles gracias al descubrimiento del petróleo». Decidió seguir con su cámara fotográfica la inmensa y compleja infraestructura de los combustibles fósiles, desde la extracción a los campos agotados y paisajes devastados que dejan atrás. Unas pocas semanas después de mi viaje a través del antiguo puente Forth Road, visité la biblioteca de la universidad para ver *Oil*, el libro que reúne todos los resultados de la búsqueda de Burtynsky.

Una buena parte de su primera mitad tenía un tono heroico. Fotografías tomadas con un gran angular de campos petrolíferos de California llenas de un rebaño ilimitado compuesto por miles de balanceantes grúas, mansas y lerdas, dispersas por el desierto hasta el horizonte, que recuerdan a las manadas de búfalos ya desaparecidas de

las llanuras americanas. En las imágenes de Burtynsky de las refineras de petróleo, miles de brillantes tuberías están apiñadas en el encuadre, madejas arteriales que insinúan una simetría pero que también escapan de ella. Algunas muestran el mundo que el petróleo ha hecho posible. En *Autopista #5*, una imagen aérea de la intersección entre las autopistas 105 y 110 en Los Ángeles (donde se grabó el número musical con el que se inicia *La La Land*), la carretera se eleva hasta alcanzar proporciones míticas. La extensión de la ciudad llena los márgenes de la fotografía y llega hasta las montañas San Gabriel, en el norte. Pero todo queda empequeñecido por la carretera: las interminables filas de casas como de papel, e incluso los rascacielos apiñados del centro de la ciudad quedan minimizados, dominados por la inmensa y esofágica autopista de varios carriles que se despliega desde la intersección y se expande serpenteando en dirección norte.

La imagen me recordó a la obra del escritor de ciencia ficción J. G. Ballard, quien afirmaba preferir paisajes de hormigón antes que praderas y predijo que el sistema de autopistas sería todo lo que quedaría de Los Ángeles después de que la ciudad se hubiera desvanecido en la memoria. La gente del futuro, sugería Ballard, verá sus rampas y pasos elevados como testamentos enigmáticos de nuestros estándares de belleza, de igual forma que ahora observamos con admiración los mausoleos de Giza.

Otras imágenes nos piden que nos imaginemos los mundos sombríos del petróleo. Burtynsky apunta su cámara hacia un campo petrolífero agotado de Baku, Azerbaiyán, el yacimiento donde se encuentra, posiblemente, el primer campo petrolífero industrializado del mundo y el de mayor tamaño al inicio del siglo XX, del que se había extraído petróleo al menos desde el siglo XV. Grúas y torres que parecen esqueletos, demacradas y ennegrecidas u oxidadas, ocupan el lugar de la maquinaria en plena forma que aparecía en las fotos de California. En primer plano, los restos metálicos angulosos señalan hacia el cielo como costillas de ganado desecado.

Dentro de diez millones de años, todas las estructuras humanas que existen sobre la superficie de la tierra se habrán erosionado. Nuestros

icnofósiles más grandes y extensos estarán bajo tierra. Los animales pueden excavar hasta una profundidad de unos dos metros y medio; las raíces vegetales más profundas llegan hasta algo menos de setenta metros. Los humanos, en cambio, hemos excavado agujeros que han llegado a una profundidad a la que no había llegado ninguna otra forma de vida con anterioridad: el Pozo Superprofundo de Kola, en el remoto noroeste de Rusia, solo tiene veintitrés centímetros de diámetro, pero desciende más de doce kilómetros, mucho más que las comunidades bacterianas que viven en recovecos y grietas de rocas que llegan hasta los cinco kilómetros de profundidad. Y lo hemos hecho por todas partes. Debajo de cada grúa californiana y de cada esquelética e inclinada torre de Baku hay un agujero, puede que hasta de un kilómetro de profundidad; en todo el mundo, existen miles de agujeros parecidos en cada continente, excepto en la Antártida. El Grupo de Trabajo sobre el Antropoceno calcula que, si los empalmáramos todos, tendríamos un agujero de unos cincuenta millones de kilómetros de profundidad —equivalente al total de kilómetros de carreteras o a siete metros por cada persona que vive en la actualidad—. Aunque las carreteras de la superficie solo se conservarán en fragmentos, estos agujeros estarán protegidos de la erosión. Es posible que algunos se doblen y compriman debido a los procesos metamórficos, o que se eleven gradualmente hacia la superficie y se conviertan en polvo; sin embargo, otros seguirán allí perpetuamente, columnas que se abren paso hacia el centro de la tierra, revestidas de petróleo residual y de barro mezclado con bario. Las minas cerradas conducirán a enormes vacíos subterráneos donde, en nuestra ansia de carbón, hemos extraído estratos enteros.

La carretera insaciable será el origen de algunos de los fósiles futuros más esclarecedores. Aunque sea en fragmentos, serán una pista que mostrará hasta dónde ha llegado nuestra intervención a lo largo y ancho de los continentes y de todos los espacios naturales. Un observador astuto se dará cuenta de que, si une todos estos pedazos, compondrán una historia mucho mayor, una historia de prósperas megaciudades y de industrias que abarcaban todo el planeta, de nuestra

hambre de combustibles fósiles y de hasta qué profundidades los perseguimos. Y lo que resulta mucho más increíble, algunas de las carreteras más largas que transcurren por debajo del mar y que enlazan continentes, probablemente sobrevivan intactas.

En la sección final de *Oil*, Burtynsky visita astilleros de desguace en Chittagong, en la costa de Bangladesh. Una serie de peligrosos accidentes ocurridos al final de la década de 1990 y principios de la de 2000, en los que estuvieron implicados cargueros de combustible pesado frente a la costa francesa, provocó la prohibición de petroleros de un solo casco y dio lugar a la aparición de una nueva industria, ya que docenas de barcos fueron encallados en Chittagong para ser desguazados y reciclados. En las imágenes de Burtynsky, los petroleros parcialmente desmantelados han adquirido formas esculturales o incluso topográficas. Una vez despojados de sus proas, los barcos revelan sus cascos como si fueran estratos vistos a través de un corte transversal en un acantilado de hierro; algunos se han convertido en escarpaduras y salientes metálicos. Es una industria desesperadamente precaria en manos de hombres descalzos que utilizan, como dice Burtynsky, poco más que «sopletes y gravedad». Las lesiones y las fatalidades son comunes, y su ambiente de trabajo es un brebaje maligno de petróleo aderezado con copos de pintura marina altamente tóxica. A medida que se van desguazando los barcos, pueden producir unos cincuenta mil metros de cable de cobre, docenas de kilogramos de aluminio y cinc, y decenas de miles de litros de petróleo. En el proceso, los barcos quedan reducidos a la mínima expresión.

Y, sin embargo, antes incluso de venir a descansar en la playa de Chittagong han jugado su papel a la hora de crear fósiles futuros. Aunque en 1972 se prohibió que los barcos vertieran desechos en el océano, se calcula que más de seiscientas mil toneladas acaban en el agua cada año, la mayor parte de ellas plástico duro y blando, latas y aparatos de pesca. Algunos han llegado ahí gracias a las corrientes y acaban en escombros atrapados en cañones submarinos o en depresiones del fondo marino, pero es muy posible que quede suficiente cantidad concentrada alrededor de las principales vías de navegación; lo que cons-

tituirá una prueba de que, tiempo atrás, esas fueron rutas marinas. Los restos plásticos que acaban en el fondo marino son depositados encima de capas de escoria dura, residuos de la quema de carbón vertidos por los barcos de vapor durante el siglo XIX. Muchos barcos también se desprendían de escoria extra en el puerto en el que limpiaban sus calderas. Estos pavimentos resistentes conectaban las principales ciudades portuarias del siglo XIX, como Liverpool y Nueva York, y ya habían sido cubiertas por sedimento, evitando así la erosión. A diferencia de la red de carreteras terrestres, que dejarán únicamente pistas fragmentadas de su extensión, los geólogos del futuro serán capaces de reconstruir una buena parte de las principales redes de transporte marítimo a partir de estas carreteras de escoria que están bajo el mar.

Estuve observando detenidamente las imágenes sobre el petróleo y sus vidas después de la muerte durante dos horas, garabateando notas e impresiones, hasta que, finalmente, el hambre me hizo perder la concentración. Pero, cuando llegué a las últimas páginas, mientras me preparaba para salir de la biblioteca, la imagen final me dejó completamente estupefacto. La cámara mira directamente hacia el suelo donde hay un conjunto de pisadas impresas en el barro de Chittagong, tal como habían sido impresas también las huellas de pisadas de Happpisburgh, a kilómetros de allí y hacía más de ochocientos mil años. Pero estas eran brillantes y negras. El barro se había secado y agrietado, y el petróleo que se había derramado de los petroleros desguazados había fluido a través de las grietas, llenando las pisadas por completo.