

Las uvas de la ira

Steinbeck, Ford y la Ruta 66 (2)



José María Menéndez Martínez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Jesús Rubio Alférez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Resumen

Este artículo constituye la segunda parte de otro anterior de igual título y su objetivo conjunto es resaltar el papel de protagonista indiscutible que una carretera, la "ROUTE 66", jugó en el éxodo de cientos de miles de familias de campesinos estadounidenses que, en la década de los años 30 del siglo pasado, arrasadas por la crisis económica y los años de sequías, se vieron obligadas a abandonar sus hogares para escapar del hambre y la miseria.

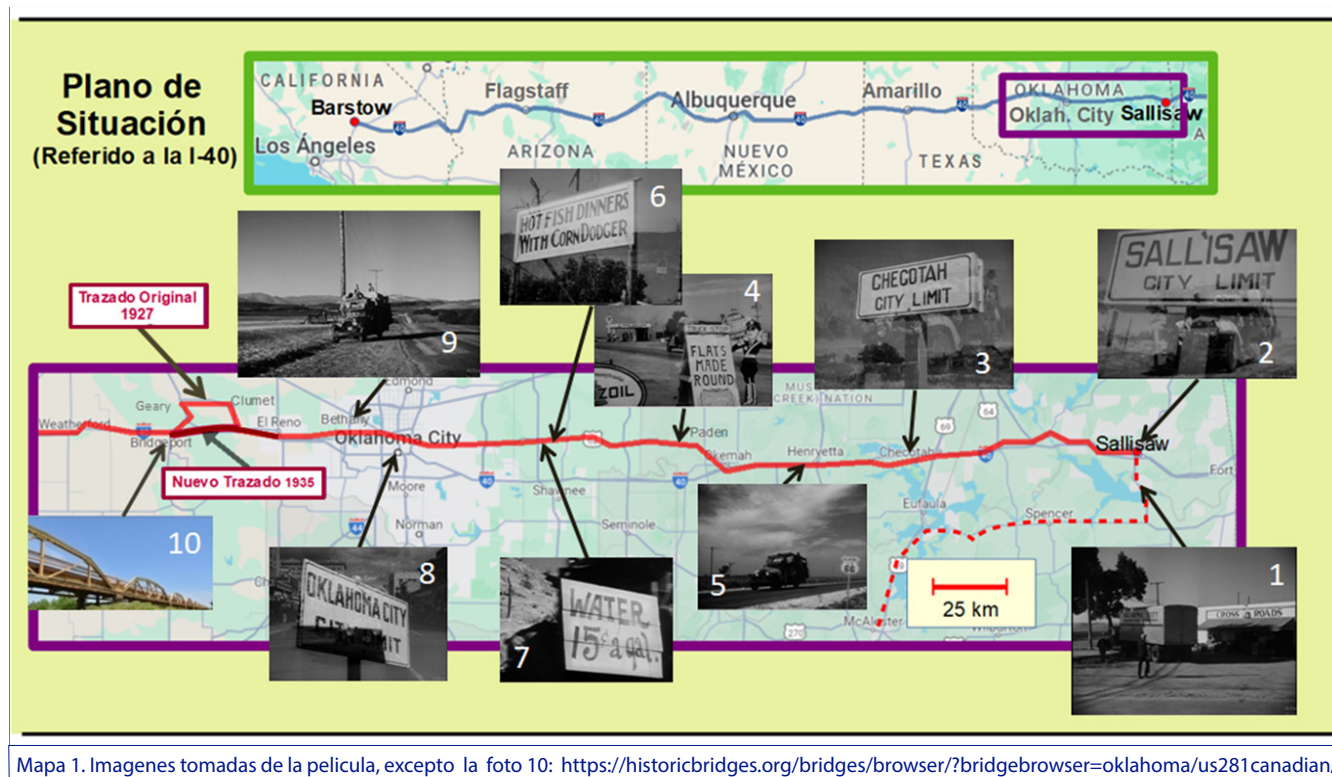
Introducción.

Como recordarán los lectores de la primera parte, en ella dábamos noticia de aquellos hechos terribles a los que se llamó el "Dust Bowl" y contábamos cómo, primero el novelista J. Steinbeck y tras él el director de cine J. Ford, los narraban, ambos de forma magistral, en sus respectivas obras homónimas: "Las uvas de la

ira". Completábamos el artículo describiendo la génesis, en 1927, del "US Highways System", la primera red de carreteras interestatales de los EEUU y, en particular y como parte de ella, la de la "ROUTE 66", el itinerario que pasando por San Luis y Oklahoma City unía las ciudades de Chicago y Los Ángeles y que, como decimos en el resumen, ocuparía un relevante papel en la trama.

En esta segunda parte, de la mano de ambos autores, acompañaremos a los protagonistas del relato novelado, la familia Joad, campesinos de Sallisaw, al este de Oklahoma, una más entre las muchas otras que marchaban hacia California en busca de una vida mejor. Al hacerlo, la "Carretera Madre", como Steinbeck la calificó, nos irá mostrando cada uno de los hitos sobre los que los personajes de la historia irán perfilándose hasta alcanzar su altura. Al mismo tiempo la propia carretera se nos descubrirá como el actor principal que fue a lo largo de la narración. Pasemos a los hechos:

Oklahoma



La primera etapa del largo éxodo del que queremos dar noticia, la protagoniza Tom Joad en solitario y es, en realidad, el itinerario de un retorno a casa. Su lugar de inicio es la prisión del Estado de Oklahoma, en McAlester, donde Tom, tras recibir su libertad provisional, comienza una marcha a pie de unos 100 km, hasta las proximidades de Sallisaw, para regresar al hogar familiar. En el mapa 1 su ruta aparece al lado derecho señalada en línea discontinua, de color rojo.

La primera imagen de la película nos muestra a Tom en un cruce de caminos, sin señalización vertical, pero con unos significativos resaltes en el pavimento que marcan el punto de detención de los vehículos. Será aquí, a la puerta de un bar de carretera, único edificio en el paraje yermo, donde esperará la salida del conductor de un moderno camión articulado (foto 1 en el mapa 1) quien le facilitará, no sin cierto recelo, los últimos kilómetros de su marcha.

Con Tom ya incorporado al grupo, y una vez que su hermano Al, que entiende algo de mecánica, consiga transformar en camioneta un destartado Hudson comprado de ocasión en Sallisaw, comienza propiamente el viaje de los 12 miembros la familia Joad a los que se une

en el último momento, en un rasgo de generosidad del grupo, el reverendo Casy.

Tras un primer tramo de caminos rurales sin pavimentar el vehículo alcanza la carretera principal. Los espectadores que acaban de contemplar el deslumbrante aspecto del camión en el que Tom ha realizado la última parte de su camino, (un GMC de 1938, recién estrenado), no podrán evitar compararlo con el desven-





cijado vehículo en el que viaja el grupo. Ford, hablando a nuestros ojos, nos hace entender las desoladoras condiciones en las que las familias campesinas enfrentaban su éxodo a California.

Steinbeck precisa con exactitud el itinerario seguido por la camioneta en las siguientes horas: Sallisaw, en el extremo este del Estado de Oklahoma, Gore, Warner, Checotah, Henrietta, Okemah y Paden. Algunos de los lugares quedarán registrados en las imágenes de J. Ford (F2) (F3).

Por lo demás, la información de Steinbeck resulta interesante, porque de sus datos deducimos que los viajeros no estaban todavía en la R-66, que no alcanzarán hasta llegar a Oklahoma City, sino al este, recorriendo un tramo bastante parecido al de la actual autopista interestatal I-40. Este hecho junto con el de que, a grandes rasgos, la traza de la R-66 coincida desde esta última ciudad con la de la propia autopista, nos ha aconsejado utilizar la I-40 como referencia de apoyo en los "Planos de Situación" de los cuatro mapas que aparecen en el artículo.

En Paden se detendrán para llenar el depósito de gasolina (F4) y comprar 6 galones de agua, más para asegurarse la refrigeración del radiador que para su uso propio. Tras esto y reanudada la marcha continuarán su camino hacia Oklahoma City.

Ford, por su parte, presenta a los espectadores esta primera etapa del viaje dejando de lado la minuciosidad de Steinbeck e insistiendo en el sentimiento de liberación y de esperanzado entusiasmo que invade a los via-

jeros una vez que la dramática decisión de abandonarlo todo y marchar ha sido ya tomada. Tal vez por eso, la película se anticipa al mostrarnos el emblema de la R-66 (F5), cuando todavía los viajeros no la han alcanzado.

A lo largo de la secuencia, las referencias a lugares de paso se mezclan en la película, en fundidos encadenados, con las sonrisas de los más jóvenes de la familia, las imágenes de talleres de reparación de neumáticos, de gasolineras y restaurantes en los que no se atreverán a entrar (F6), o de carteles que hacen publicidad de lugares de acampada y de puestos de venta de agua (F7) por galones al precio de 15 centavos la unidad, el mismo que la gasolina. Por último, al igual que lo cuenta Steinbeck, los espectadores vemos a la familia deteniéndose al borde del camino, cerca de Bethany, ya al oeste de Oklahoma City (F8), con la intención de reposar de la fatiga y tal vez dormir (F9). Había concluido, aparentemente con bien, tras recorrer alrededor de 200 millas, la primera jornada de camino.

Sin embargo, y para desgracia de todos, el descanso se teñirá de dolor porque el abuelo, un anciano enfermo y demenciado, morirá esa misma noche. La familia, falta de recursos, decide darle sepultura allí mismo, al borde del camino, sin dejar señal alguna de su enterramiento por miedo a una investigación judicial.

Al inicio de la segunda jornada hubieron de cruzar los Joad el río Canadiano, en las proximidades de Bridgeport, no muchos kilómetros al oeste de Oklahoma City. El tramo de la R-66 que desde El Reno hasta Bridgeport saltaba el río, tuvo dos trazados diferentes a lo largo de los años 30. El más antiguo, el que utilizaron los emigrantes de primera época, hacía un sinuoso rodeo por el norte pasando por Clumet y Geary, ajustándose siempre a la línea ferroviaria y, antes de llegar a Bridgeport, cruzaba el Canadiano por un puente de débil estructura del que en la actualidad apenas quedan restos de los estribos. El segundo trazado, el directo (resaltado en color morado en el mapa 1) se puso en servicio en el año 1935, después de la construcción, en 1934, del puente William H. Murray (F10), llamado así en honor de quien en aquellos días era el gobernador del Estado. Es por él por el que Steinbeck, buen conocedor de la ruta, hace pasar a los Joad en este segundo día de marcha, camino de la frontera con Texas.

Las peculiaridades de este puente, que con sus algo más 1200 metros de longitud fue por muchos años el más largo del estado de Oklahoma, merecen al menos un breve párrafo. El principal escollo a resolver para su construcción tenía que ver con los frecuentes y espectaculares desbordamientos de río Canadiano, que se extendía por una amplísima llanura de inundación. Por ello la empresa constructora, la "Kansas City Bridge Company", optó por

diseñar una larga estructura modular, en la que cada unidad estaba formada por una pareja de cerchas Warren, de 100 pies de longitud. La estabilidad de cada módulo se aseguraba mediante un arriostramiento entre las cerchas, atornillado a una altura tal que buena parte de la estructura metálica quedaba bajo el tablero del puente. El resultado era bastante antiestético pero seguramente muy sólido. Definido el módulo estándar, el puente se construyó por adición de sucesivas unidades hasta cubrir al completo la longitud necesaria para salvar la máxima inundación previsible. En total fueron 38 las unidades necesarias lo que sumando los tramos de acceso dieron al puente la longitud antes mencionada, realmente notable para la época. En las imágenes incorporadas al texto se muestran dos momentos del proceso constructivo, la colocación de una de las cerchas y el hormigonado del tablero.



<https://historicbridges.org/bridges/browser/?bridgebrowser=oklahoma/us281canadian/>

Tanto el puente, que pervive en la actualidad, como el nuevo tramo que hemos descrito, estuvieron en servicio, como único lugar de paso del río Canadiano en aquella zona, hasta la década de los 50. Sin embargo, como ocurrió con muchas obras de fábrica de las cons-

truidas en los años 30, su importancia se redujo notablemente al entrar en servicio la autopista Interestatal I-40, que cruzaba (y cruza) el río por un holgado puente doble, algo más al sur.

Texas y Nuevo México



Mapa 2. Imágenes tomadas de la película, excepto la foto 5: <https://www.cartermuseum.org/collection/steel-bridge-across-río-grande-albuquerque-new-mexico-p197648978>

La presencia de terrenos fácilmente inundables a las orillas del Canadiano, a la que nos hemos referido para explicar el diseño del puente Murray, tiene que ver con

la característica común al territorio que en esta segunda jornada recorrían los Joad. Ford deja constancia de su paso por estas tierras con una suave panorámica,

que muestra al vehículo rodando a buen ritmo por una carretera recta, con rala vegetación a uno y otro lado de la calzada y unos ásperos escarpes como fondo del paisaje (F1 en el mapa 2).

Tom y su familia se encuentran ahora, por tanto, en algún un punto indeterminado entre Texola, frontera entre Oklahoma y Texas y Amarillo, la ciudad más importante del norte de este último estado. Steinbeck, como siempre más explícito, precisa cada uno de los lugares por los que pasa el vehículo y nos informa de que al final de aquel día fue, precisamente a la salida de Amarillo, donde la familia se detuvo para pernoctar. De nuevo el ritmo de marcha en la jornada, a pesar de que el ánimo flaqueaba, les había permitido superar las 200 millas.

Tentados por la oferta que permitía acampar a 50 centavos/vehículo, el grupo tendrá ocasión de pernoctar por primera vez en terreno acotado (F2) y de compartir, también por primera vez en el viaje, las informaciones, las opiniones y los sentimientos que invaden a los miembros de algunas otras familias de jornaleros, protagonistas de su mismo éxodo. Allí se enteran de que la carretera produce víctimas, descubren que algunos de los acampados van ya de retorno a sus tierras de origen y Tom y los suyos oyen hablar de humillaciones, de abusos de los empleadores e incluso de muertes por inanición. “Me vuelvo porque prefiero morir de hambre de una sola vez”, dice uno de los que charlan a la puerta de la cantina, a la luz de un candil. La confusión y la angustia turban el ánimo de la familia pero prefieren pensar que ellos serán más afortunados.

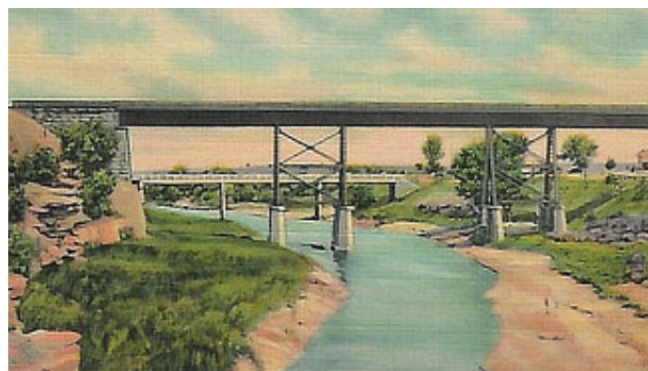
Desde Amarillo a la frontera de Texas con Nuevo México media una distancia de algo más de 60 km. Si seguimos a Steinbeck comprobaremos que la relación de pueblos por los que la R-66 pasa hasta llegar a Glenrio, límite del Estado, coincide con el itinerario de la I-40 y si bajamos al detalle sobre un plano actual veremos que, salvo en los pasos de la poblaciones, en los que la R-66 hace ahora de calle mayor y la autopista de vía de circunvalación, ambas rutas coinciden o, de no ser así, bien la R-66 ha sido absorbida o se ha convertido en vía de servicio de la Interestatal. Este hecho, lejos de ser excepcional será muy habitual a lo largo de todo el recorrido.

Tras dejar atrás la frontera, la carretera llegaba a Tucumcari y de allí tras 80 km de trazado llano, alcanzaba Santa Rosa, a los pies del río Pecos, tributario del río Grande que, más al sur, hace larga frontera con México.

Ford nos muestra el momento en el que la camioneta cruza el puente sobre el Pecos, poniendo atención especial en una circunstancia a la que ya hemos hecho

mención anteriormente, la tendencia del trazado de la R-66 a acercarse al de la línea férrea que, construida antes del final del siglo XIX, había servido de primer eje vertebrador de las comunicaciones con California desde el este de los Estados Unidos. Describiendo una suave panorámica, la cámara empieza mostrando al fondo el puente ferroviario metálico paralelo al de la carretera por el que circula un tren de viajeros. El cartel “Pecos River” aparece en primer plano (F3). Tras esto, la cámara concluye su giro encuadrando ahora, de frente, un largo tramo de la R-66 que incluye el tablero del puente sobre el Pecos. En primer plano, la señal indicadora de la R-66 y en la lejanía, el vehículo de los Joad acercándose al espectador (F4). La longitud del puente queda acotada por la barandilla que se observa a la izquierda de la carretera. Las peculiaridades del trazado que a lo largo de la década se fueron consolidando en todo el “US Highways System” se muestran aquí al espectador: anchura de calzada de 20 pies, alineaciones rectas prolongadas que se ajustan a las ondulaciones del terreno, pavimento bituminoso, cunetas suaves de hormigón o de terreno natural, acera peatonal en los puentes de 2 pies y medio, a ambos lados y señalización vertical informativa de la ruta que se recorre.

Por lo que al propio puente se refiere, las imágenes de la película no nos dan ninguna información, sin embargo la que incluimos en el texto, una fotografía coloreada de los años 50 tomada desde el río, nos lo muestra en segundo plano, enmarcado por la estructura metálica del ferroaducto. Como se ve, se trataba de un puente de tres vanos, probablemente de pilares y tablero de hormigón armado.



<https://www.pinterest.es/pin/two-bridges-over-the-pecos-river-in-santa-rosa-new-mexico-897483031973010042/>

Desde Santa Rosa, donde el paisaje cambia radicalmente y las montañas dejan ver sus ásperos perfiles al oeste, la carretera, al igual que hemos comentado para el itinerario El Reno-Bridgeport, tuvo dos trazados a lo largo de los años 30. El primero de ellos respondía al diseño inicial propuesto por sus patrocinadores en 1927,

que como se recordará, se componía de un primer tramo tomado de las “National Old Trails” que, pasando por Los Lunas y Albuquerque, llegaba hasta Santa Fe y La Vegas y de otro segundo, perteneciente al antiguo camino de Ozark, que desde Las Vegas, enlazaba con Santa Rosa para continuar luego hacia el este. En el mapa 2 quedan diferenciados el uno y el otro. El resultado era un enorme arco, con una longitud total de más del doble de la del camino recto, en el que ni siquiera se aliviaba ninguna dificultad orográfica. Esta situación se mantuvo hasta 1937. Fue entonces cuando, utilizando fondos federales dedicados a la reducción de la alta tasa de paro obrero en la región, se decidió proyectar y construir un trazado directo entre Santa Rosa y Albuquerque según una traza que dos décadas después sería seguida al detalle por la I-40 y que en el mapa 2 figura, de manera análoga a como lo hemos hecho en el mapa 1, en color morado.

Steinbeck hace pasar a los Joad por este nuevo atajo, pero lejos de utilizar el pasaje para ofrecerles algún reposo en su marcha, nos los muestra, ya cerca de Albuquerque comprometidos en un acto de infinita generosidad: apiadarse de una familia, emigrantes como ellos, varados en la cuneta con el motor averiado. Para ello Tom y su hermano Al, dejando acampados al resto del grupo, desandarán el camino hasta encontrar en un taller de desguaces las piezas necesarias para recomponer el vehículo de sus compañeros de viaje. La tarea les supondrá dos días “perdidos” pero los lectores quedarán informados de lo que la solidaridad significaba para aquellos granjeros desarraigados.

Al fin, los Joad llegaron a Albuquerque. Allí cruzaron el río Grande por el puente Varela (F5) construido en 1910, y que por tanto miraba al noreste, es decir más a Santa Fe que a Santa Rosa. Ello no le impidió mantenerse como el único punto de paso del río para los que, desde Albuquerque, querían moverse en dirección oeste. Y lo seguiría siendo hasta 1952, en que se abrió un segundo puente más ajustado al trazado de la I-40.

De aquí en adelante, tal vez a causa del agotamiento o de los sinsabores del viaje, parecería que los Joad mostraban una nueva actitud. Como dice Steinbeck “las distancias se hacían demasiado grandes y les obligaron a adoptar una nueva técnica de vida; la carretera se transformó en su hogar y el movimiento en su medio de expresión... Dejaron de ser granjeros para convertirse en emigrantes. Sus reflexiones, sus largos silencios de mirada fija que antes habían ido a los campos, se dirigieron ahora a la carretera, a la distancia, al oeste.” Tampoco Ford llevará desde ahora cuenta de los días de marcha.

Con el río Grande ya bien a sus espaldas y camino de Arizona, en Grants, Ford nos hará testigos del receloso trato que las familias emigrantes recibían cada vez que se detenían al borde de la carretera, para abastecerse de combustible o de víveres. Es así como los hechos suceden: los Joad se detienen a la salida de la población para repostar. El que parece ser dueño de la gasolinera (F6), la cabeza cubierta con un salacot y mascando tabaco, después de observarles mientras tratan de llenar de agua el radiador que no para de lanzar vapor, le pregunta a Tom si tienen dinero. Ellos se ofenden: “No somos mendigos, dice el padre, pagamos lo que compramos”. El del salacot no se disculpa sino que hace un vago comentario sobre la variedad de gentes que pasan por allí y luego se aleja, con mirada hosca. En efecto, no eran sino braceros sin trabajo y sin dinero que emigraban a California desde Oklahoma, demasiados y demasiado pobres para poder ser aceptados sin reparos. Eran los “okies”.

Los casi 100 km que quedaban para alcanzar la frontera del estado los hizo el grupo rodando por una carretera de perfil ondulado, con montes hacia el sur y al fondo, muy lejos, una meseta elevada. El equipo de rodaje, que aprovechó todos los recursos posibles para transmitir al espectador la sensación de marcha incansable, siempre adelante, nos describe este tramo con dos escenas, ambas sin diálogo. La primera muestra el paso del grupo por una reserva india, probablemente la de los Zuñi, una comunidad que se había instalado allí, hacía ya un par de generaciones a causa de la presión de los colonos blancos.



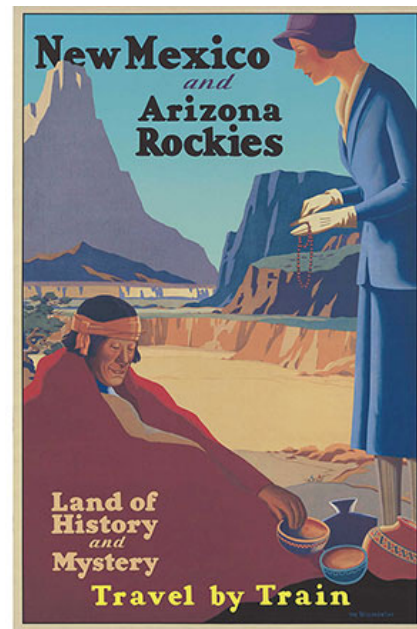
Conociendo la postura de Ford, siempre a favor de los indígenas americanos, podemos darle a las imágenes un valor simbólico. En la segunda escena se muestra la camioneta, mirando a poniente, con un invisible sol al fondo que produce un extraño reflejo sobre la carretera y hace

brillar la línea blanca, probablemente recién pintada, que separa los carriles de circulación (F7). Por cierto, la línea blanca era una novedad, recordemos que en el paso del río Pecos no se observaba señalización horizontal alguna.

Tom y los suyos cruzan ahora la frontera del Estado y entran en Arizona, penúltima etapa de su éxodo. Llama la atención que con el cambio de estado, el asfalto se transforma en un pavimento de zahorra que, por cierto, no parece muy bien cuidado (F8). El detalle es significativo porque desdice las afirmaciones según las cuales a principios del año 38 toda la R- 66 había sido ya asfaltada. No era cierto, estas imágenes fueron filmadas en septiembre del 39, como dijimos en el primer artículo.

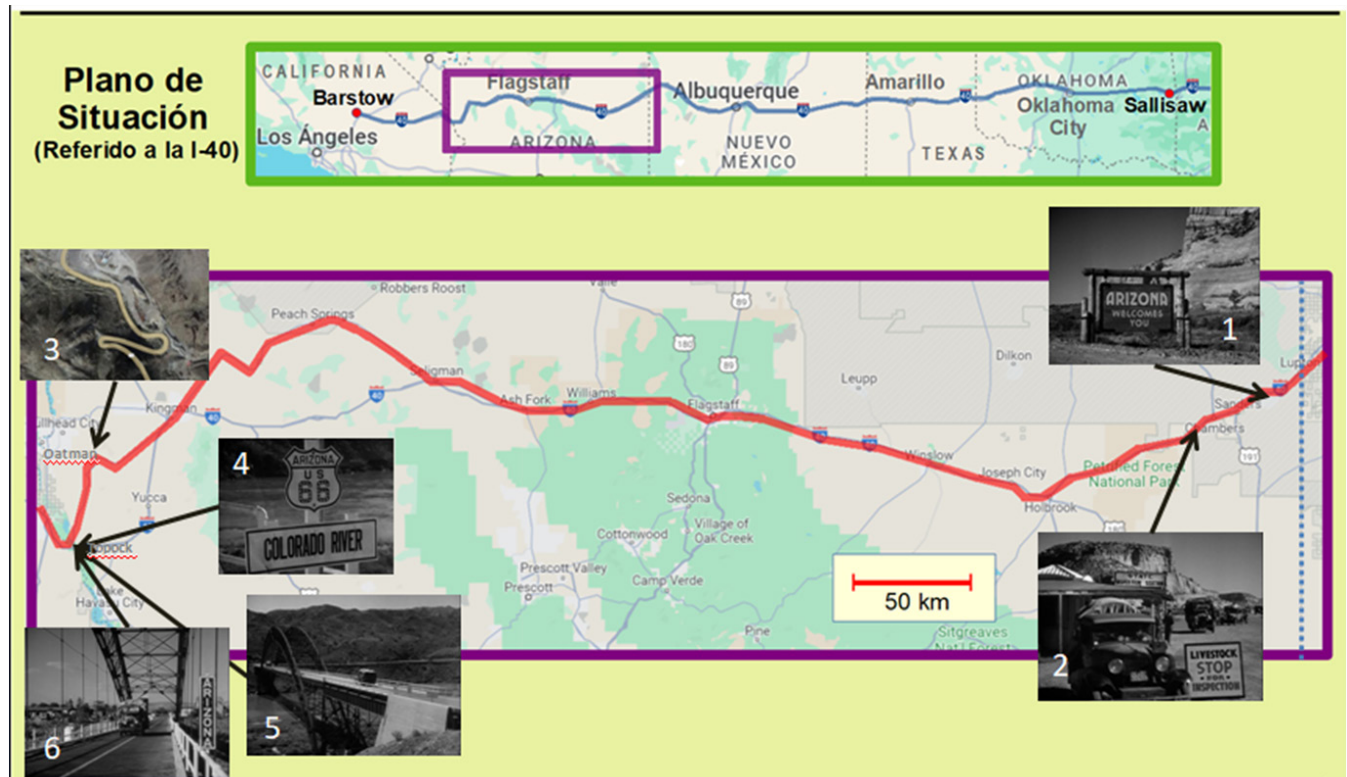
Por lo demás, y como el fotograma de la película muestra, Nuevo México despide a los viajeros con un arco, apoyado en dos columnas metálicas, en el que se lee una inscripción con aire de reclamo turístico y sobre ella el emblema de la R-66. Es todo un aviso de lo que en esos últimos años de la década estaba sucediendo en los Estados Unidos: por un lado los campesinos sin hogar huían al oeste en busca de sustento para sus familias y por otro los representantes de la clase media de los Estados del oeste, ya superados los años de crisis,

recibían ofertas de las agencias de viajes (tren + hotel) convocándoles a pasar unos excitantes días de asueto que incluían visitas a una reserva india



<https://oxfordre.com/amERICANhistory/doc/10.1093/acrefore/9780199329175.001.0001/acrefore-9780199329175-e-967-graphic-003-full.jpg>

Arizona



Mapa 3. Imágenes tomadas de la película, excepto la foto 3: <https://earth.google.com/web/search/oatman>

En Arizona lo primero que los viajeros encontrarán tras el cartel que les da la bienvenida (F1) será un control fronterizo. Ni en la entrada de Texas, ni en la de Nuevo México habían visto los Joad nada parecido. La actitud del agente es severa y el interrogatorio, de tono policial (F2). La pregunta clave: ¿llevan plantas?, trata de evitar que ocupen alguna tierra, planten y luego pretendan instalarse definitivamente. Una vez que el agente pega al parabrisas la etiqueta que los identifica como lo que son, granjeros sin trabajo, los Joad, al igual que el resto de los emigrantes, no tendrán más remedio que seguir carretera adelante hasta cruzar el río Colorado.

El resto del camino tras dejar atrás el control, vendrá caracterizado, especialmente desde Ash Fork, por la dura orografía y por el pésimo trazado de la carretera, hasta llegar a Topock.

Lamentablemente y contra lo que sucedió en otros tramos del camino, de los que hemos dado cuenta más atrás, en este caso no se realizó ninguna mejora hasta los años 50. Es decir, el itinerario que hacían los viajeros por la R-66 fue el mismo, tanto para los emigrantes de la primera ola, antes del “Dust Bowl”, como para los de la segunda. Como se observa en el mapa 3, su trazado, bien diferente del que luego seguiría la I 40, iba desde Ash Fork a Selgman y pasaba luego por Peach Springs, Kingman y Oatman para terminar en Topock, a la orilla del río Colorado.

Las dificultades que para recorrer estos casi 300 km padecían los agotados campesinos, hacen decir a Steinbeck: “las ruedas de los coches rechinaban al tomar las curvas, los motores se recalentaban y el vapor salía despedido por los bordes de las tapas de los radiadores.” Era el tramo de las averías inarreglables, de los accidentes irreparables, de los sueños rotos. El mote de “carretera de la muerte” con el que se la bautizó ya desde el inicio de los años 30, estaba merecidamente ganado. No era extraño, pues, en esos días, que algunos vecinos de Peach Springs, o de Kingsman se alquilaran como conductores de aquellos viejos cacharros, haciéndolos pasar a salvo por la zona de Oatman, la de trazado más difícil, y dejándolos de nuevo en manos de sus dueños en las proximidades de Topock. Por lo demás no será ocioso decir que, a la fecha de hoy, el abandono que este tramo de carretera sufrió tras la puesta en servicio de la I-40, hace que el antiguo trazado sea perfectamente identificable en la foto aérea (F3).

Es cierto que John Ford y su equipo de rodaje de exteriores dejan de lado cualquier referencia a problemas serios relacionados con la conducción del vehículo y se limitan a mostrarnos asuntos menores, como el pin-



chazo de un neumático o los apuros de Tom para dejar escapar del radiador el vapor ardiente, que le quema la mano. No hace así Steinbeck que, una vez más, tanto al referirse a este tramo como en varios otros momentos de la novela, deja registro del abusivo precio al que se vende el galón de agua a los emigrantes, de sus problemas para proveerse de lubricantes, de la ausencia de gasolineras y talleres de reparación de vehículos y muy particularmente, de los accidentes que en alguna ocasión describe con sobrecogedor dramatismo.

Una vez llegados a Topock los emigrantes, mirando al oeste, veían, a la otra orilla California, ante sí el Río Colorado y para cruzar de uno al otro lado, un gran puente metálico. No se trataba de un puente nuevo, como el del río Canadiano o el de Santa Rosa; había sido construido en 1915 y su primer nombre fue el de “Old Trails Bridge” haciendo honor al proyecto que en su día inspiró su construcción. Durante sus últimos años en servicio y hasta que su estrechez obligó a dejarlo fuera de uso (1946), se le llamaba indistintamente puente de Topock o puente de Needles, por las localidades que a uno y otro lado del río le quedaban más cerca. En la actualidad sigue prestando servicio, remozado en su estructura y pintado de vistoso color blanco, no como puente de carretera, ni como pasarela peatonal, como pudiera pensarse en principio, sino como sustento de un oleoducto.

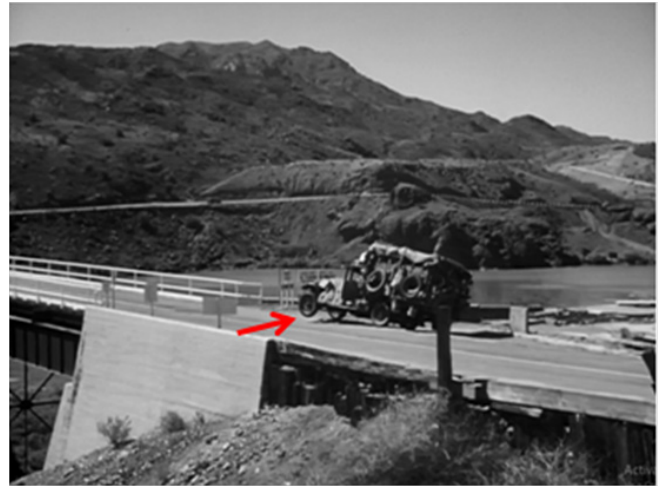
Como parece lógico, tanto Steinbeck como Ford prestarán especial atención al puente y a la impresión que al cruzarlo embargó a la familia Joad, desbordados de alegría y con la sensación de que, casi, habían alcanzado el final de su odisea. Ford alumbra el momento con pinceladas llenas de expresividad y belleza en las que, como siempre, el entorno y la carretera juegan un papel fundamental.

Como en la secuencia del paso del río Pecos, los espectadores veremos primero el cartel indicador “Colorado River” bajo el emblema de la R-66 (F4) y después la camioneta de la familia que sale a la cuneta para aparcar con comodidad. Desde allí observan ante ellos, de frente, el tablero del puente metálico, con bordillos limitando los carriles de circulación y barandilla protectora de la estrecha acera peatonal. Ante el puente se pueden ver, aunque solo sea por un momento, dos señales informativas, a la derecha, en paneles rectangulares con caracteres en negro sobre fondo blanco, que advierten de los límites de carga por eje y de velocidad de los vehículos a su paso por el puente. Lamentablemente al equipo de rodaje no parecían importarles mucho los detalles a los que nos referimos y por ello el límite de velocidad queda oculto a los espectadores, tapado por la puerta de la camioneta. Probablemente era de 25 millas/h según decía el “Manual Of Uniform Traffic Control Devices” que la AASHO había elaborado en 1937.



Tras dedicar unos minutos a contemplar el paisaje y a hacer planes ilusionados, los Joad suben de nuevo al vehículo y se ponen en marcha para cruzar el puente. Se produce entonces un hecho fortuito que, para nuestra suerte, quedó filmado sin que probablemente el equipo de rodaje se diera cuenta de que habían dejado registrada en el celuloide una prueba fehaciente de lo peligroso que resultaba viajar en aquellos engendros contruidos artesanalmente, arrancando por las bravas, con un cortafríos, la mitad posterior de la carrocería y sustituyéndola por un cajón fabricado con tabloncillos. Lo que ocurrió fue que al iniciar el vehículo su marcha remontando la cuneta para incorporarse a la carretera, la rueda delantera izquierda se levantó del suelo sus dos buenos palmos y quedó suspendida en el aire unos segundos, a causa de la excesiva carga que gravitaba

detrás del eje trasero. Pudo haberse producido un accidente, no de los Joad, que eran una ficción inventada por Steinbeck, sino de los figurantes del equipo de rodaje que participaban en la escena.



En todo caso, vale decir que de una forma o de otra, el riesgo de accidente acompañaba a viajeros como estos a lo largo de todo su periplo. No podía ser de otra forma: el tosco cajón que hacía de improvisada caja de carga se llenaba siempre al máximo de su capacidad. Si tal capacidad se lograba aumentando su longitud se corría el riesgo de sufrir el accidente que acabamos de describir; si se elevaba su altura, la camioneta resultaba inestable y podía volcar en una curva; si se hacía más ancha, se aumentaba el riesgo de choque frontal. No había escapatoria.



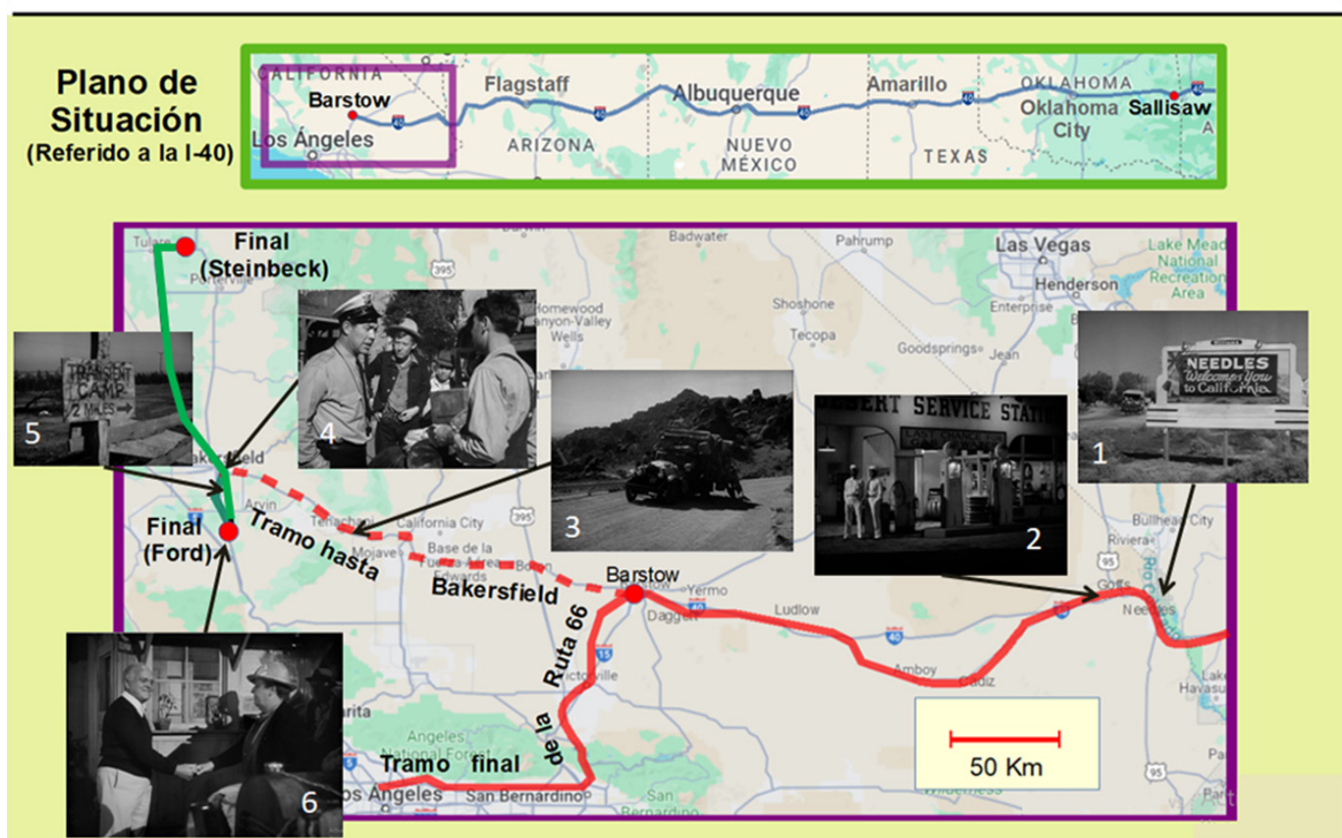
<https://www.pinterest.es/pin/1926-hudson--455919162248668449/>

En fin, conscientes de ello, o no, todas las familias campesinas que emigraban el oeste, y con ellas los Joad, hubieron de pasar este puente para entrar en California. Ford se recrea mostrándoselo al espectador en todo su atractivo, lo que no le resulta muy complicado porque de una parte la pareja de arcos metálicos de la

que pende el tablero central le dan un aire muy bello, y de otra porque resulta fácil encontrar emplazamientos cómodos para filmarlo. Primero vemos a los Joad rodando sobre el primer tramo del puente apoyado sobre columnas metálicas que descansan sobre el arco (F5) y después, colocando la cámara al otro lado del puente y en su eje central, nos muestra los elementos funda-

mentales para comprender el funcionamiento de la estructura. La camioneta acercándose al espectador y el panel enmarcado con círculos reflectantes que aparece a la derecha (F6) para que lo lean los que se mueven en sentido contrario nos avisa de que Tom y su familia están entrando en California.

California



Mapa 4. Imágenes tomadas de la película.

El primer municipio, tras la frontera es Needles, algo más al norte que el puente y al borde del río. La película nos deja ver cómo la ciudad recibe a los viajeros con un pomposo "Needles welcomes you to California" (F1) y nos enseña un cartel que hace publicidad del "Camping de Carty" que más bien parece un reclamo solo para turistas con dinero; de hecho, Steinbeck, volviéndonos a la realidad, nos informa de que los Joad, alejándose de los límites de la ciudad buscaron un lugar de descanso al borde del río, uniéndose a un grupo de compañeros de viaje que habían formado un pequeño

campamento de una docena de tiendas. La experiencia del camino había enseñado a los emigrantes a reunirse al final de cada jornada de marcha. Sin duda, el hecho de que todos sufrieran las mismas angustias y todos padecieran la misma necesidad era lo que les hacía comportarse así.

Mientras los hombres y los más pequeños de la familia se daban un baño en el río para aliviarse del cansancio del viaje y el esfuerzo de montar la tienda, Steinbeck nos cuenta que un hombre con botas altas



y camisa caqui, con una estrella plateada prendida al pecho y una pistola enfundada colgada del cinturón, fue pasando de tienda en tienda haciendo su inspección. Al llegar a la de los Joad, donde estaban solas la madre con la abuela, que cada vez estaba más débil, y la hija embarazada, el hombre las interrogó:

– ¿De dónde vienen?

– De cerca de Sallisaw, en Oklahoma. Dijo la madre.

– Bueno, pues aquí no se pueden quedar. Si mañana a esta hora siguen acampados, los meto en la cárcel. No queremos que gente como ustedes se establezca por aquí, malditos okies.

La madre se quedó perpleja.

– ¿Okies?

Era la primera vez que escuchaba esa palabra, tan común por otra parte entre los paisanos testigos del paso de los emigrantes. Comprendió que era un insulto y que se refería a los suyos, a ella, a su familia, a las de las otras tiendas, a todos los que en esos días rodaban por la R-66 a la busca de un lugar donde ganarse un salario. Sintieron miedo, como el resto de los acampados que habían escuchado las palabras del ayudante del sheriff y en lugar de tomarse un día de descanso para reponer fuerzas y que la abuela descansara algo, reemprendieron el viaje aquella misma noche. Solo una familia decidió quedarse, los Wilson, que venían de Kansas y se sentían tan agotados que renunciaron a seguir luchando. Eran los mismos a los que Tom y Al habían recompuesto su coche averiado. Antes de ponerse en marcha la madre de Tom les dejó a la puerta de su tienda un plato con algo de carne y un par de billetes arrugados. No podían hacer más.

La etapa que les tocaba superar a lo largo de las siguientes horas iba a ser una de las más duras de su

éxodo, si no la más dura. Habían de atravesar el temible desierto de Mojave que cubre una inmensa extensión en la parte centro-oriental de California.

Ese tramo de la R-66, que desde el final de los años 50 se convertiría en una autopista de largas alineaciones rectas, era en la década de los 30 una carretera de 20 pies de ancho de calzada, conforme al estándar ya consolidado, sin dificultades en su trazado, aunque, según las imágenes que la película nos enseña, con un pavimento nada cuidado y sin la línea blanca sobre el asfalto que ya hemos observado en algunos otros lugares. Como se observa en el mapa 4, la distancia a recorrer desde Needles hasta Barstow, donde el desierto empieza a suavizarse, era bastante superior a la que se precisa en la actualidad para cubrir ese trecho. La razón era sencilla; una vez más el trazado se ajustaba a la propuesta de los “Old trails”, que no excluía de la ruta a ninguno de los núcleos de población, minúsculos en su mayor parte, que se repartían por la zona: Goffs, Cadiz, Amboy, Ludlow o Daguet, entre otros. Era probablemente, el terror del viajero a sentirse abandonado “en mitad de ningún sitio” lo que hizo subsistir ese trazado más propio de la era del carromato que de la del automóvil. En todo caso, que los viajes se realizaran casi siempre de noche para protegerse del sol abrasador, da idea de la prevención con que se contemplaba esta etapa del itinerario.

De anochecida salieron, en efecto, los Joad. La película nos muestra a la familia deteniéndose frente a una gasolinera donde repostar combustible. El reclamo del establecimiento no puede ser más expresivo: “Desert Service Station Last Chance for gas and water” (F2).

A mitad de la marcha, en plena noche morirá la abuela y la familia continuará carretera adelante, dejando Barstow a su espalda, en dirección a Bakersfield donde, según las informaciones de Tom se encontraba el final de la R-66.



Las informaciones de Tom no eran correctas, simplemente sucedía que las hojas impresas reclamando braceros para la recogida de la fruta los convocaban en esa ciudad; por eso todos los emigrantes consideraban Bakersfield como el final del viaje. En realidad, como se muestra en el mapa 4, el trazado definitivo de la “US Highway 66” no acababa en Bakersfield, sino que giraba en Barstow hacia el sur para alcanzar Los Angeles, pasando por Victorville y San Bernardino, es decir, una vez más, seguía la propuesta de la “National Old Trails Road”. Por tanto era en Barstow donde la R-66, la “Mother Road” como el propio Steinbeck la bautizó en su novela, daba por concluido su compromiso de acogida y de tutela a cada una de las familias de granjeros emigrantes que a lo largo de toda aquella década, la los 30, confiaron en ella a la busca de un futuro mejor.

En todo caso, no olvidemos que tan protagonistas de esta historia como la Ruta 66 lo son la familia Joad y los que como ellos emigraban a los valles de California. En consecuencia, bueno será decir, para completar esta narración, que los Joad llegaron a Bakersfield empujando su camioneta (F3), pero cuando lo consiguieron no solo no encontraron trabajo sino que, otra vez, fueron expulsados de la ciudad por la policía (F4) y hubieron de refugiarse en otro campamento más, el más horrible de los que hasta ese día habían sufrido (F5). Un lugar donde el padecimiento era tal que se sintieron avergonzados de tener algo que echarse a la boca y prefirieron repartirlo entre un grupo de niños famélicos que los miraban implorantes a la puerta de la tienda.



De allí escaparon por temor a ser detenidos, porque uno de los acampados había agredido a un ayudante del sheriff. Tras pasar algunas calamidades más, encontraron un remanso de paz: el “Farmworkers’ Wheat Patch Camp” bajo la protección de la Administración Federal, donde vivieron algo menos de un mes, pensando que habían recuperado su dignidad (F6). Si seguimos a Ford, fortalecidos por esa hermosa experiencia, se lanzaron otra vez al camino junto con otras familias de granjeros, sonrientes y con nuevas energías, en busca de ese destino final que habían venido a buscar.



Bien es verdad que, si seguimos la narración de Steinbeck, desde ese último campamento marcharon los Joad hacia el norte, en las proximidades de Tulare y allí continuaron siendo víctimas de los abusos y las humillaciones de los empleadores, perdieron sus enseres en una inundación, padecieron más hambre todavía, vieron desmoronarse a la familia, y sufrieron el más tremendo de los abandonos, lo que no les impidió seguir mostrándose generosos con los que todavía tenían menos que ellos.

En fin, esto es lo que *Las uvas de la ira*, novela y película, nos cuenta sobre la odisea de los Joad y de los otros muchos miles de familias de campesinos emigrantes que, en aquellos trágicos días, hicieron de la Route 66 su casa con la esperanza de encontrar al final del camino “la tierra que manaba leche y miel”. Los datos históricos nos indican que fueron bien pocos los que lo consiguieron; los obstáculos que se oponían a que aquellos desdichados alcanzaran su sueño eran tan inmensos que muchos abandonaron desfallecidos. La carretera, sin embargo, nunca les dio la espalda.

(Las fotografías son fotogramas de la película o su origen aparece comentado en el texto. Los planos proceden de documentos comentados en el texto. Los mapas generales son de elaboración propia.) ❖