

Las uvas de la ira

Steinbeck, Ford y la Ruta 66 (1)



José María Menéndez Martínez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Jesús Rubio Alférez

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

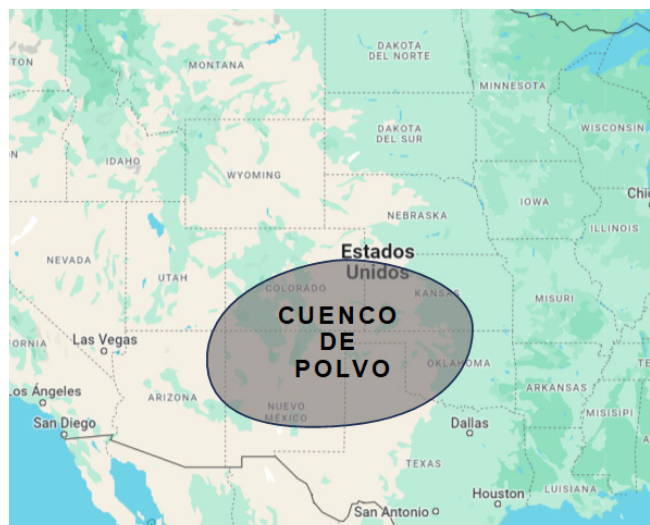
Resumen

Recién cumplido el cincuentenario del fallecimiento de John Ford, este artículo trae a la memoria la magistral brillantez con la que el director americano supo tratar el papel de una carretera, la Ruta 66, cuando llevó a la pantalla los hechos que John Steinbeck acababa de novelar en su obra *Las uvas de la ira*, publicada en 1939. En las próximas páginas dedicaremos nuestra atención a la dramática crisis socioeconómica que en la década de los 30 del siglo pasado padeció el área central de los Estados Unidos, y al sobrecogedor relato que, de la mano de estos dos soberbios creadores, elevó la carretera de simple testigo mudo a parte esencial de la historia.

1. Los hechos. Steinbeck y Ford.

Los hechos

Todavía la sociedad estadounidense no se había recuperado del terrible impacto económico y social que supuso la crisis bursátil de 1929, cuando los Estados del interior, la “América Profunda”, fueron víctimas del azote de un inhabitual fenómeno meteorológico de consecuencias devastadoras. Primero vino un periodo de sucesivas sequías que diezmaron las cosechas y con ello los ingresos de las familias campesinas y tras este, otro aún más calamitoso, de tormentas secas, en las que el suelo, despojado de su humedad, era levantado por el viento en grandes nubes de polvo y arena tan espesas que a veces no dejaban ver el sol. La gente las llamó tormentas



negras y a la zona que las sufrió de forma más severa la bautizaron como el “Dust Bowl” (Cuenca de Polvo).

Estas caóticas condiciones persistieron hasta el final de la década de los 30 y trajeron como consecuencia la escasez y tras ello la ruina total de miles de granjeros, principalmente de los estados de Colorado, Kansas, Nuevo México, Texas y Oklahoma.

Para buena parte de aquellas gentes la situación resultaba incomprensible; llevaban tres generaciones cultivando la tierra, sus abuelos habían luchado contra los indios y sus padres habían limpiado aquellos parajes de abrojos y de alimañas, sin embargo ahora se veían desposeídos de sus humildes casas y de sus aperos y eran expulsados de sus tierras de forma expeditiva a causa de la avaricia de los bancos, de los especuladores del suelo y de ciertas empresas que esperaban obtener altos rendimientos de aquellas tierras yermas mediante nuevos sistemas de explotación intensiva.

Algunos granjeros no aceptaron la nueva realidad y acabaron convirtiéndose en marginados, víctimas del acoso de los nuevos propietarios y de la policía. El resto, los más, acuciados por el hambre optaron por abrazarse a un sueño: escapar de aquellas tierras con sus familias a la búsqueda del lugar donde creían poder rehacer sus vidas: la fértil California.

Solo una década antes este sueño habría sido desechado por cualquiera como irrealizable, sin embargo cuando los hechos que narramos se produjeron, el camino para hacer realidad tal éxodo estaba ya expedito: la Ruta 66, puesta en servicio a finales de los años 20, aseguraba a los angustiados campesinos un camino, largo y duro ciertamente, pero al menos seguro, aceptablemente señalizado y dotado de los mínimos servicios para alcanzar con alguna probabilidad la “Tierra Prometida”.

Esta reflexión, compartida en aquellos días por miles y miles de campesinos desahuciados, daría lugar a lo



que muchos estudiosos del problema han considerado, por su intensidad y su concentración en el tiempo, como el mayor y más dramático fenómeno migratorio jamás conocido en el territorio de los Estados Unidos.

Sobre estos hechos inquietantes y su inmenso impacto sobre las víctimas, fijó su atención Steinbeck para darles forma novelada en una obra, *Las uvas de la ira*, que se centró en la experiencia de los grandes perdedores, los que tras quedarse sin nada y marchar de sus tierras escapando del hambre en sus vehículos destartados, encontraron al llegar a su destino más sufrimiento, más miseria y más calamidades.

John Steinbeck y la novela



En abril de 1939 apareció en las librerías la primera edición de *Las uvas de la ira*, el relato con el que John Steinbeck (1902-1968) ganó el Premio Pulitzer de 1940 y le serviría de impulso decisivo para alcanzar el Nobel de Literatura, que le fue otorgado en 1963.

Steinbeck se sentía ideológicamente muy próximo a la posición del Presidente Roosevelt y particularmente de su "New Deal". Sin embargo, su propia experiencia le hacía mostrar una actitud muy crítica respecto de los resultados prácticos de los programas de ayuda con que se trataba de aliviar la situación de paro obrero, sobre todo en el sector agrícola.

Esta postura se vería reafirmada cuando conoció a Thomas Collins, funcionario de la administración Federal, en concreto de la "Farm Security Administration". Fue él quien le aportó datos precisos sobre lo que estaba sucediendo y le contó decenas de anécdotas con las que Steinbeck iría perfilando los personajes del drama. Con todos estos elementos construyó un relato que descri-

bía en forma directa el doloroso éxodo de las familias de campesinos desamparados, su llegada a California y su humillante experiencia cuando se ofrecían como braceros del campo.

El relato, que bien podríamos calificar de "documental", lo estructuró para su exposición en forma de tres historias superpuestas, cada una de ellas con su correspondiente protagonista.

El primero es Tom, el granjero "duro de pelar", un ex-presidario recién salido de McAlester, la penitenciaría de Oklahoma, llevando a sus espaldas el peso de un homicidio, por más que actuara en defensa propia, y que abandonará el relato cargando con otra muerte más, pero en la que la víctima, esta vez, será un policía.

El segundo protagonista es la familia Joad, de la que Tom forma parte, obligada a emprender el éxodo, camino de California, tras perder todas sus propiedades y sufrir la ocupación de sus tierras por parte de los tractores de la nueva "Compañía Agrícola y Ganadera de Shawnee". Es una familia extensa tanto en su número de miembros como en el abanico generacional que representan. Trece en total, que se lanzarán a la carretera en un derrengado vehículo mezcla de automóvil y camioneta.

El tercer protagonista es el pueblo: los miles de familias de granjeros que acuciados por la misma angustia, comparten con los Joad el sufrimiento, la humillación, el menosprecio y el hambre, el jinete del Apocalipsis que no dejará de gravitar en ningún momento sobre los personajes del relato.

Tres protagonistas, arquetipos del individuo, la unidad familiar y el grupo social, perfectamente encajados por la extraordinaria habilidad con la que Steinbeck da forma a la historia.

La novela vio la luz no sin antes padecer su autor las presiones de la empresa editora, The Viking Press, y en



particular la de Pascal Covici, responsable de la edición. El conflicto surgió tras la lectura del borrador de la última parte del manuscrito. En particular a Covici le incomodaba el pasaje en que Rosasharn, la hermana de Tom, que acababa de perder a su hijo, ofreciera su pecho maternal para alimentar a un anciano famélico. En su opinión, esas páginas resultaban de un realismo insufriblemente crudo para la sensibilidad del lector. Steinbeck se tomó a mal el reproche y contestó que para él dar el pecho a un anciano a punto de morir de inanición tenía el mismo valor que darle un trozo de pan, con la diferencia de que, en ese momento, nadie allí tenía ni siquiera un pedazo de pan que ofrecerle. Al final Covici claudicó, la novela se publicó y, como él había previsto, el aluvión de críticas no se hizo esperar.

La punta de lanza de tales críticas fue la que empuñaban los "Associated Farmers of California" que se consideraban directamente difamados y calificaron el libro como "propaganda comunista", pero hubo otros ataques, tan enconados como estos, procedentes tanto de las instancias religiosas como de las administraciones estatales y de otras entidades que se veían reflejadas en algunos de los episodios. Como resultado, en varios Estados de la Unión se prohibió a las bibliotecas públicas comprar la novela o ponerla a disposición de los lectores.

Sin embargo, la postura de la crítica literaria especializada y, sobre todo, el resultado comercial de la novela fueron tan positivos que las preocupaciones de Covici se acabaron desvaneciendo por completo. En el periodo que transcurrió desde finales de abril hasta julio de 1939 cerca de un centenar de artículos, casi unánimemente positivos, inundaron periódicos, suplementos literarios y revistas especializadas catapultando el éxito de la novela, de la que se vendieron medio millón de ejemplares ese año. Al aplauso general se unieron las palabras elogiosas tanto del Presidente Roosevelt como de su esposa Eleanor que, tras conocer con detalle la situación de los campamentos en un viaje a la zona, declaró públicamente que no había exageración alguna en el relato de Las uvas de la ira.

John Ford y la película

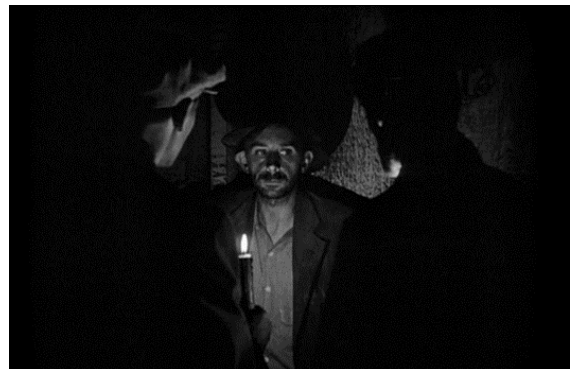


John Ford (1894-1973) comenzó el rodaje de *Las uvas de la ira* a primeros de octubre de 1939. Detrás de esta celeridad debemos ver la hábil visión comercial de Darryl F. Zanuck, entonces productor ejecutivo de la 20th Century Fox.

Tomada la decisión de hacer la película, la elección del responsable para dirigirla parecía obligada. Ford era reconocido como un realizador no solo dotado de genio narrativo, sino también de un notable atractivo comercial y de ajustarse al presupuesto y a los plazos. Estas últimas virtudes quedarían bien patentes cuando consiguió concluir el rodaje de la película en el tiempo récord de 6 semanas. Este esfuerzo permitió a la productora tenerla disponible para su estreno en marzo de 1940, menos de un año después de la publicación del libro.

Para llevar a cabo su proyecto Ford dispuso de dos apoyos fundamentales: el primero fue Nunnally Johnson, encargado por la productora de la redacción del guion. Johnson optó por seguir escrupulosamente la estructura argumental basada en las tres historias superpuestas de la novela, respetando en lo esencial tanto los personajes como las situaciones y, muy particularmente, los diálogos. Sin embargo hubo una notable excepción: al llegar a la conclusión de la historia, Johnson ignoró la última parte de la novela y la sustituyó por un final suave, de carácter optimista y abierto. No solo Johnson, sino que tampoco Ford, ni mucho menos Zanuck, se sentían dispuestos a recoger en imágenes el conmovedor y desolador final escrito por Steinbeck.

El segundo puntal fue Gregg Toland, responsable de la fotografía de la película. Una de sus principales virtudes era su tendencia a la experimentación y de ello dio muestras con brillantes resultados en el rodaje, al menos en tres aspectos.



El primero fue lograr escenas en las que la presencia de elementos colocados en distintos planos no viniera acompañada de inevitables fondos difusos. La solución que descubrió no estaba en la elección de tal o cual lente sino en el uso del claroscuro, es decir en el empleo de una iluminación que se degradara según disminuía la distancia de lo iluminado al objetivo. Con esta técnica los primeros planos sombríos ofrecían la deseada sensación de profundidad, aportaban mayor intensidad dramática y, a menudo, mayor belleza a lo retratado.

El segundo fue conseguir rodar secuencias en espacios muy débilmente iluminados. La conjunción del sutil tratamiento de esa escasa luz con la densidad de los diálogos, pronunciados muy a menudo en voz baja, casi en un susurro, dota a estas escenas de una tremenda intensidad dramática. Para lograr este efecto Toland utilizó un tipo de película de muy alta sensibilidad para los usos de la época. Ford fue uno de los primeros directores de Hollywood que la utilizó de forma sistemática, lo que produjo un gran impacto entre los expertos, que la empleaban únicamente para conseguir que en las escenas de acción no se perdiese la nitidez de las imágenes.

El tercero de los aciertos de Toland fue dotar a los personajes del relato de una impronta realista que los desposeía de su condición de actores o de figurantes para transformarlos en campesinos hambrientos en busca de redención. No es extraño que cuando Steinbeck tuvo ocasión de ver el resultado final dijera que le parecía haber presenciado una película documental. Es difícil no estar de acuerdo con este comentario al comparar alguna imagen de la película (abajo, izquierda), con las de Walker Evans o de Dorothea Lange de 1935 (abajo, derecha), que sirvieron para ilustrar los informes sobre la condiciones de vida en los campamentos de emigrantes.

Los escenarios sórdidos, las miradas perdidas, y el aire de completa indefensión y vulnerabilidad de los migrantes, resultan del todo paralelos.

Nunca una película producida en Hollywood había navegado por esas aguas que desde la óptica europea podríamos llamar cine neorrealista, si no fuera porque Ford, Toland y Johnson se estaban adelantando en al menos 5 años al nacimiento de esa corriente cinematográfica.

El éxito de público fue tan notable como en su día el de la novela y por lo que a la respuesta de los críticos se refiere, cabe decir que Ford fue mucho más afortunado que Steinbeck. Incluso la crítica más agria se contentó con denigrar al novelista al mismo tiempo que alababa al director.

El cuarto protagonista

Es a Steinbeck, desde luego, a quien debemos la genialidad de haber invitado a un ser inanimado, la carretera, para añadirlo a los tres arquetípicos protagonistas de su novela, pero no es menos cierto que tanto Ford como su equipo de rodaje supieron sacarle el máximo provecho a ese protagonismo de la Ruta 66.

Como veremos en la segunda parte de este artículo, los casi 3.000 km de su recorrido por los estados de Oklahoma, Texas, Nuevo México Arizona y California, darán sustento a cada uno de los capítulos de la historia. Su trazado, su pavimento, sus cunetas, los puentes y los ríos, sus lugares de detención obligada, sus campamentos al borde del camino, sus talleres de reparación, sus bares de carretera, sus estaciones de servicio, serán el caldo de cultivo sobre el que el que cada personaje se irá perfilando hasta alcanzar su estatura.

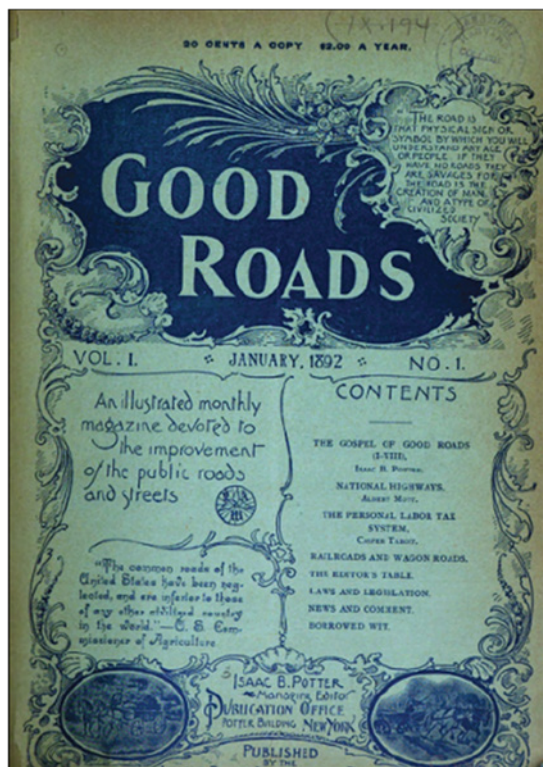


2. Antecedentes y nacimiento de la Ruta 66

Del “GRM” al primer “US Highway System”

Como sucedió en tantos otros países, el salto cualitativo en el crecimiento del sistema de transporte en los Estados Unidos no se debió a la carretera sino al ferrocarril. Es bien conocido que el desarrollo de su red ferroviaria en la segunda mitad del siglo XIX fue meteórico y esta es, sin duda, una de las causas por las que la idea de diseñar y construir carreteras concebidas para recorrer distancias largas, permaneció alejada en este país a lo largo del periodo.

No obstante, al menos dos décadas antes del inicio del siglo XX, en muchas comunidades rurales no beneficiadas por el crecimiento del ferrocarril, surgieron “asociaciones”, es decir, entidades de carácter privado y, en principio, no lucrativo, que aglutinaban a particulares o a grupos empresariales, sociales o políticos, que clamaban pidiendo que las administraciones, tanto estatales como federal, destinaran fondos a la mejora de las comunicaciones por carretera entre núcleos rurales y entre estos y el ferrocarril.



Estas iniciativas frugaron en la creación del “Good Roads Movement (GRM)”, muy activo hasta principios del siglo XX, que tuvo como inestimable aliado en sus inicios al Departamento Federal de Correos que, por razones evidentes, sentía más que ningún otro organismo la deficiencia de los caminos rurales.

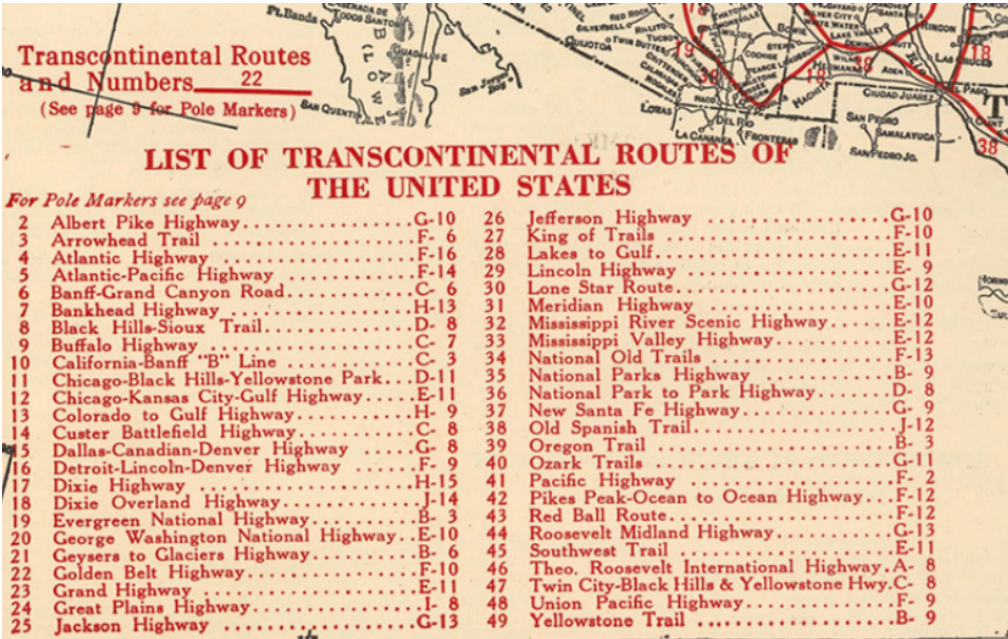
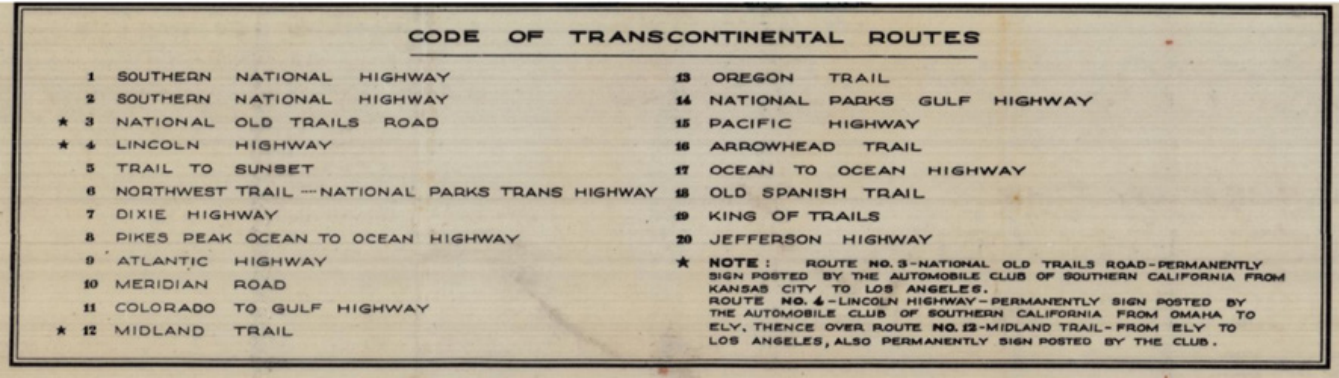
La popularización del uso de la bicicleta en los últimos años del siglo XIX, que exigía caminos mejor afirmados y más regulares que los de herradura, trajo consigo que la “League of American Wheelmen” se asociara a los objetivos del “Movimiento para las Buenas Carreteras (GRM)”, lo que reforzó su peso ante las administraciones públicas.

Por último, el rápido crecimiento de los vehículos de motor, daría el definitivo empujón a la consolidación del GRM. Fue en 1910 cuando la “American Automobile Association” fundada en 1902, se unió a las campañas organizadas por los grupos ya mencionados, definiendo un antes y un después en sus objetivos. Desde ese momento “buenas carreteras” empezó a querer decir carreteras aptas para la circulación de automóviles. El recién acuñado término “autotrail” se puso entonces de moda.

Como consecuencia de esta presión, en 1916 el Congreso de los EEUU aprobó la “Aid Road Act” con la intención de dotar de fondos a una primera red de carreteras de concepción nacional. Era la primera vez en la historia de la Unión que esto sucedía. Fue en estos días cuando el término “highway” más ambicioso que el genérico “road” o el modesto “trail”, empezó a hacerse un hueco en la terminología carreteril, en competencia con el ya mencionado “autotrail”, por entonces más querido por los grupos de interés directamente vinculados al automóvil.

Entre tanto y desde 1910 fueron muchas las iniciativas de ámbito privado (las “asociaciones” a las que antes nos hemos referido) que apostaban, no ya por objetivos de carácter general al estilo del “Movimiento para las Buenas Carreteras”, sino por propuestas específicas en favor de la puesta en servicio de ciertos itinerarios interestatales, a veces muy ambiciosos. Los términos “Autotrail” o “Highway” comenzaron entonces a asociarse con el de “Transcontinental Routes”, vinculando los conceptos de vehículo de motor, carretera moderna y larga distancia. Como es de imaginar detrás de estas iniciativas se movían grupos de presión de considerable peso político que, a menudo, implicaban a vastos territorios de la Unión.

El proceso que hacía surgir a las nuevas “Transcontinental Routes” era siempre muy parecido: el grupo de interés correspondiente constituía la asociación de apoyo a la futura ruta, que quedaba definida en el plano a partir de tramos ya en uso, o incluso abandonados o todavía inexistentes (caminos rurales, sendas de cazadores, antiguas vías de colonización o de la época española, ejes paralelos a trazados ferroviarios, o propuestas de nueva planta). Luego se elegía para la ruta recién definida un nombre con impacto publicitario, en el que



“Highway” aludía a la modernidad y “Trail” a las sagradas tradiciones (Lincoln Highway, Dixie Highway, Sunshine Trail, Ocean to Ocean Highway, etc.), y por último, si había energía y disponibilidad de fondos para ello, se señalizaban algunos tramos de la ruta propuesta, mediante indicaciones fijadas a los postes eléctricos o del telégrafo, dando la máxima publicidad a estas actuaciones y a la asociación promotora. Era la forma de buscar apoyo social y servían además para atraer la atención del Gobierno Federal, forma que recuerda el comienzo de la señalización voluntarista del Camino de Santiago en España (en los años 80 del siglo pasado, Elías Valiña, párroco de O Cebreiro, señaló el Camino Francés con flechas amarillas, con pintura de la empleada para las obras de carreteras).

Volviendo a las “Transcontinental Routes”, el objetivo de dejar definidos trazados sin solución de continuidad supuso aceptar como parte de ciertas rutas tramos de

muy baja calidad, tanto en su geometría como en su pavimentación. Cuando en el próximo artículo nos refiramos específicamente a la Ruta 66 estos conflictos quedarán muy en evidencia.

De la entidad de las iniciativas a las que nos venimos refiriendo pueden darnos muestra las “Leyendas” anexas a algunos mapas de los Estados Unidos de aquellos días que incluían información de carreteras. La primera procede del “Automobile Road Map of the United States Showing Transcontinental Routes and Other Main Highways”, editado en 1918 por el Automovil Club del Sur de California y la segunda del “Transcontinental Highways of the United States”, que vio la luz en 1922, obra de la George F. Cram Company, la más importante editora de atlas geográficos de la época.

Si echamos una ojeada a cualquiera de estos listados identificaremos nombres como “Atlantic Highway”,

“Pacific Highway”, “Ocean to Ocean Highway”, o “Chicago-Kansas City Gulf Highway”, sin olvidar que bajo pomposos nombres que al lector actual no sugieren nada como, por ejemplo “Roosevelt Midland Highway”, se anunciaba una propuesta que, acompañada de una poderosa campaña publicitaria, pretendía comunicar San Francisco con Washington DC. A este respecto resulta interesante el texto de la nota al pie de la primera de las leyendas. En ella el Automóvil Club californiano se declara autor de la señalización “permanente” de largos tramos de algunas de las rutas reseñadas, marcadas con asterisco, y que eran, obviamente, las que estaban bajo su patrocinio.

Por lo demás, el hecho de que en el plano de 1918 sean 20 las rutas identificadas y que esa cifra se eleve ya a 49, apenas 4 años después, nos da una idea de cuál estaba siendo el impacto social de las propuestas. También es fácil imaginar el enorme conflicto que hubieron de desenmarañar los responsables de la Administración Federal de Carreteras cuando tuvieron que poner orden en aquel marasmo.

Entre tanto, en 1921, se dio un segundo paso, más firme que el de 1916, en la dirección que tanto deseaban las asociaciones promotoras de nuevas rutas: la aprobación por el Congreso de asignaciones, esta vez plurianuales, para la mejora de los tramos de carretera ya existentes y de los que se construyeran de nueva planta si atendían a los criterios de interés nacional. En todo caso, conviene hacer notar que por aquellos días no existía aun nada parecido a un “Plan de Actuaciones” en el que la Administración Federal hubiera definido la estructura de la red que respondiera a ese interés, y a la que, por tanto, hubiera que apoyar financieramente. Las tareas en este sentido le fueron encomendadas a la “American Association of State Highway Officials” AASHO, que con el tiempo añadiría una T a su acrónimo.

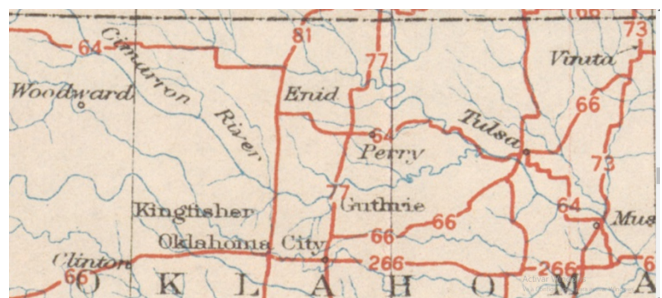
De las recomendaciones que impulsó este organismo se derivaron en el periodo 1923-26 varios interesantes resultados: El primero fue que se eligió el térmi-



no “U.S. Highway” para dar nombre a las carreteras que habrían de formar parte de la nueva Red. El segundo, que se diseñó el escudo que serviría de señal identificativa de las carreteras adscritas a ella.

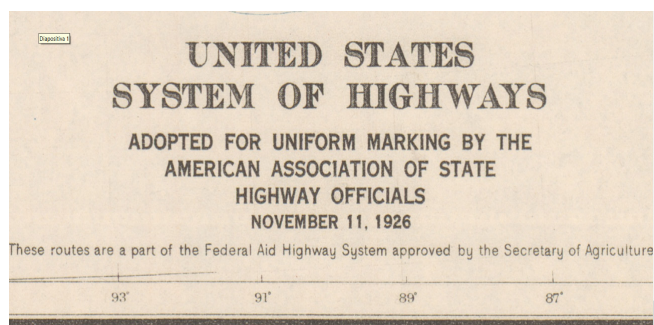
El tercero, que se suprimía el procedimiento basado en nombres propios para identificar a esas carreteras, y el cuarto, que se creaba un nuevo sistema de identificación de rutas, de carácter numérico, cuya definición y asignación quedaba a cargo de la propia AASHO.

Nació así la llamada “United States Numbered Highway System” y lo hizo con gran escándalo por parte de los valedores de la terminología hasta entonces en uso que perdían la imagen de marca que tanto les había costado crear.



La recién estrenada Red quedó definida formalmente con la publicación del “United States System of Highways adopted for uniform making by the American Association of State Highway Officials November 11, 1926.” Como se observa, en el título no aparecía la palabra “Numbered”. Evidentemente ya no era necesario mencionarla porque desde aquella fecha no había más “US Highways” que las del nuevo mapa. Las rutas aparecían sobre el plano con su número de identificación, que las acompañaba a lo largo de todo su trazado para hacer fácil la distinción entre unas y otras.

La Red nacía con una longitud de algo más de 122.000 km lo que suponía dejar fuera de ella, en parte o en su totalidad, muchas de las propuestas de las que hemos hablado. De ella, algo más de 5.000 del total de esos kilómetros correspondían a la “Route 66” de la que todavía no hemos dicho apenas nada, y cuya concepción tuvo mucho que ver con el fracaso de otras propuestas, como veremos a continuación.





El nacimiento de la RUTA 66

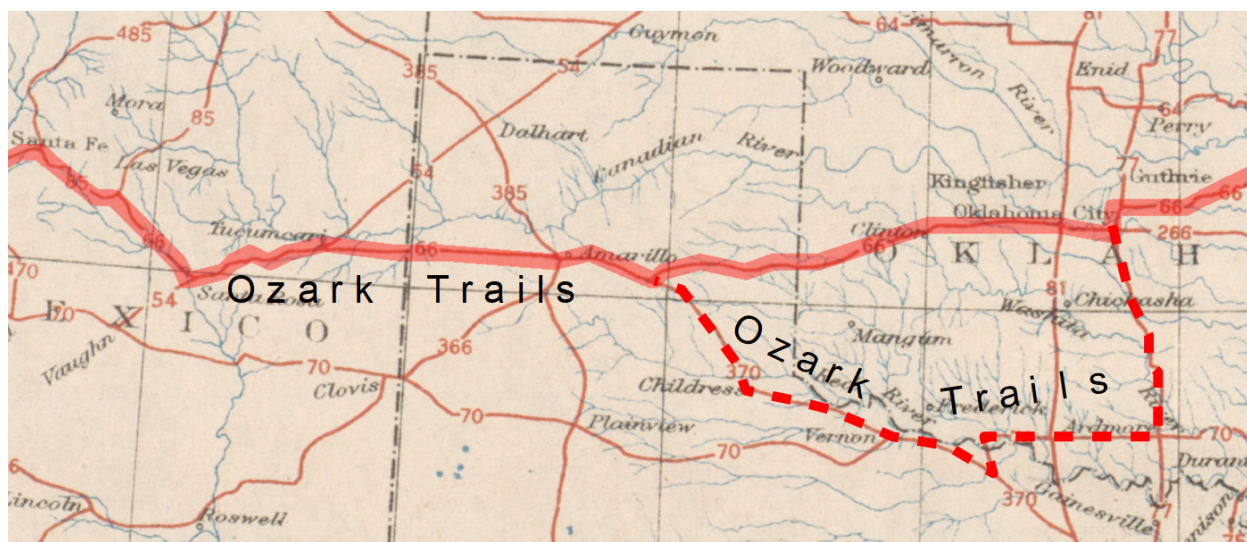
La que acabaría conociéndose como la “Route 66”, aunque su denominación oficial conforme a los criterios establecidos por la AASHO era “US Highway 66”, fue el fruto de una iniciativa lanzada tan tarde, por comparación con el resto de las competidoras, como en 1923. De hecho no estuvo sustentada por la correspondiente asociación patrocinadora hasta 1926 cuando su trazado definitivo estaba ya a punto de aparecer en el mapa oficial.

Su promotor fue el empresario Ciro Avery, natural de Tulsa, al nordeste del estado de Oklahoma. Su proyecto, conforme a lo que era inexcusable en aquellos días, trataba de conjugar los objetivos originales del “Good Roads Movement” con las aspiraciones de las asociaciones de fabricantes de automóviles, es decir, servir a los viajes interestatales, a los cortos itinerarios del ámbito rural y a las conexiones con los núcleos dotados de ferrocarril. Sin embargo y por delante de estas “nobles intenciones” movía a Avery una ambición no disimulada, la de conseguir que la ciudad en que había nacido no quedara al margen de la nueva red que empezaba a tomar cuerpo en esos días.

Era evidente que su propuesta entraba en conflicto con varias de las que venían compitiendo por hacerse un hueco entre las elegidas. Las más particularmente afectadas eran la “National Old Trails Road” y la “Lincoln Highway”, ambas promovidas por el Automóvil Club del Sur de California, ambas con origen en Los Angeles y ambas con destino, también común en el Océano Atlántico.

Si observamos la traza de la que acabaría siendo la R-66, enfrentada con las dos competidoras, podemos imaginar los argumentos con que Avery trataría de convencer a la otra parte. La nueva solución -diría él- satisfacía las aspiraciones de las asociaciones californianas, ya que con ella se podría viajar de forma directa desde Los Ángeles a San Luis y a Chicago, primeros objetivos tanto de la “National Old Trails Road” como de la “Lincoln Highway”. Desde allí llegar a la costa este y en particular a Nueva York, objetivo final de las dos propuestas, era mucho más fácil a causa de la alta densidad que la nueva red iba a tener en el este del país. Evidentemente y aun aceptando esto, estaba claro que las aspiraciones de Los Ángeles a disponer de buenas conexiones con los estados del noroeste quedaban truncadas. La lucha debió ser dura, pero al final el comité de la AASHO encargado de la decisión optó por la propuesta de Avery y las dos iniciativas californianas que habían sido planteadas en 1913 y 1918, quedaron excluidas de la nueva red.

Una vez que supieron que la propuesta tenía asegurada su incorporación a la lista de “US Highways”, la actividad del promotor se concentró en lograr que se les asignara un número de identificación de adecuado impacto. Era evidente que la magia de los “nombres propios” pesaba extraordinariamente aún en las cabezas de los responsables de las asociaciones y, al no disponer ya de ese recurso, decidieron sustituirlo por la magia de los números. Avery luchó a brazo partido para hacerse con el número “60”, redondo como pocos, debió pensar. Sin embargo su propuesta fue rechazada porque los números terminados en cero se reservaban para las rutas de



recorrido sensiblemente este-oeste, condición que esta futura “Highway” no satisfacía en su totalidad. Le ofrecieron el “62” pero se negó. Al final solicitó el “66”, se lo concedieron y, según parece, todos quedaron satisfechos.

Desde entonces la “US Highway 66 Association”, hasta su disolución en 1976, concentró su actividad en promocionar su uso y animar las iniciativas comerciales e industriales en sus proximidades. Su primer objetivo ante la Administración Federal consistió en conseguir que se realizaran actuaciones de señalización y pavimentación que dieran homogeneidad a todo el trazado, desde Chicago hasta Los Ángeles.

Las primeras actuaciones de señalización tuvieron que esperar un año, la completa pavimentación más de 10 años y la transformación de su trazado en uno de calidad estándar, más de 30, cuando en tiempos del Presidente Eisenhower pasó a la categoría de autopista interestatal y cambió su denominación a I-40.

La parte de la R-66 en la que vamos a centrar nuestro interés en el próximo artículo, incluía en su lado oeste un significativo trecho de la “National Old Trails Road” de la que se “apropiarían” Avery y su equipo. Se trataba de un largo tramo que iba desde Los Ángeles hasta Albuquerque, e incluso un poco más lejos. La coincidencia se puede observar en el plano.

El segundo “préstamo” del que se valió Avery, del lado este, estaba constituido por parte de los “Ozark trails”. Ozark es una extensa región natural de los Estados Unidos, que se extiende por Misuri, Kansas, Arkansas y Oklahoma. Su red de caminos, de bastan-

te densidad y una tradición vinculada a la actividad ganadera, la caza y la ocupación del territorio, disponía desde 1913 de su correspondiente asociación encargada de promover mejoras y solicitar ayudas del Gobierno Federal. El tramo que quedaría incorporado a la R-66 enlazaba con la “National Old Trails Road” en Santa Fe y recorría parte de los estados de Nuevo Mexico y Tejas, hasta llegar a Amarillo. De ahí en adelante la R-66 avanzaría en dirección oeste por caminos locales, distintos de los de Ozark, ajustándose preferentemente a la ruta del servicio postal y a los trazados ferroviarios hasta llegar a Oklahoma, ciudad que la ruta de Ozark alcanzaba, como se observa en el plano, dibujada a trazos, por un camino más largo.

Fue esta suma de tramos diversos de alrededor de 3.000 km lo que sustentó el éxodo de la familia Joad y de otros miles de familias de emigrantes que lo compartieron con ella. De todo esto tendremos ocasión de hablar en el próximo artículo. ♦

(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.)