

Por Saigón con Darwin auestas (I)

Posted on 13 de noviembre de 2012 by Julio Aramberri

«¿Cómo se te ocurre andar en moto por Saigón con este tráfico enloquecido? Si estás pensando en suicidarte, hay otros métodos más eficaces y menos dolorosos». Sabias reflexiones de amigos que pasan por aquí, pero yo sigo en mis trece. Tal vez piensen que es otro vano intento de seguir bebiendo de la turbia Fuente de Juvencia, o que me dejo arrastrar por el fútil deseo de que los años pasen en balde. Se equivocan. Si sigo dándole a la moto, como otros tantos millones de habitantes de Saigón, es por algo bastante menos portentoso y más darwiniano: por las ventajas de la adaptación al medio.

Hay una razón elemental para que uno de cada tres vietnamitas utilice la moto como medio de transporte. Una del montón, de esas que se venden a millones, por ejemplo una Honda Super Dream 100cc como la mía, comprada nueva, cuesta unos setecientos cincuenta euros, alrededor del sueldo de tres meses de un profesor de enseñanza media, y dura muchos años. Llenar el tanque (3,7 litros) vale menos de tres euros y con eso se hacen algo más de doscientos kilómetros. Cuando, como a menudo se las ve, una familia de cinco personas (padre al manillar con el niño pequeño delante, a horcajadas y entre sus brazos, el siguiente a sus espaldas, justo antes de la madre, y con el mayor cerrando la fila) se va al parque o de compras, ni siquiera el transporte público (billetes de autobús entre diez y treinta céntimos de euro según trayecto) puede batir el rendimiento de la moto. Y, además, el autobús no te lleva exactamente adonde tú quieres. La conveniencia, pues, y, sobre todo, el dinero explican la popularidad de las motos, pero sólo en parte. Esas cosas interesan a todo el mundo en todas partes, aunque sólo en Saigón y en Hanoi las motos dominan el tráfico. Debe de haber algo más.

Otra razón, también condicional: el tiempo. El campus en el que trabajo está a quince kilómetros de casa. Si voy en taxi puedo tardar unos cincuenta minutos en llegar; en autobús, ni se sabe; pero si echo mano de la moto, en menos de treinta minutos estoy allí. Súmense otros tantos de vuelta y pueden calcularse fácilmente las muchas horas que ahorro al cabo del mes y que puedo dedicar a cosas más placenteras que evitar una colisión con otra moto o que me embista un coche. Amén de que, al salirse uno de la circulación, el peligro de tener un accidente de otro tipo es prácticamente nulo. Pero el ahorro de tiempo tampoco es cuestión exclusivamente vietnamita. En Bangkok, especialmente para distancias cortas, hay miles de mototaxis, a pesar del predominio del automóvil y de un buen transporte público. Las motos serpean entre los miles de coches atrapados en ingentes embotellamientos y llegan al destino mucho antes que ellos.

Lo que hay en el fondo de la pasión vietnamita por las motos –y ésta sí es una razón exclusiva de su país– es la ecología urbana. Los vietnamitas presumen mucho de saber cómo tenérselas tías con los chinos, aunque aprenderlo les costara más de mil años. Pero una cosa es la independencia nacional y otra el influjo cultural. Sea por esos mil años de dominación china, sea por el peso de sus instituciones después, Vietnam es, de los países del sudeste asiático, el que se parece al imperio del centro en más cosas. Una de ellas es el urbanismo. Igual que en la antigua China, las ciudades vietnamitas se han formado a lo largo de siglos por aglomeración de pequeños vecindarios de casas unifamiliares levantadas en calles estrechas y tortuosas. Esos núcleos urbanos se comunicaban entre sí por caminos no mucho más anchos que se han convertido en las avenidas de hoy y que siguen ofreciendo muy poco espacio a los vehículos modernos. En tiempos de la colonia, en lo que hoy son los distritos 1 y 3 de Saigón, se desarrolló una elegante ciudad francesa de manzanas cuadradas y villas ajardinadas, pero sus calles pensadas para un tráfico escaso tampoco se ajustan a las necesidades de los coches y autobuses del presente. La ciudad vietnamita, por su parte, siguió creciendo al estilo tradicional y hoy, en muchos vecindarios, los coches literalmente se atorán y los autobuses no pueden entrar. Navegarla a pie es obviamente imposible, porque es enorme, así que la única solución razonable es la motocicleta.

En China han abordado un problema similar con las recetas del barón Haussmann. Los bulevares, periféricos y radiales, se trazan a tiralíneas y, para construirlos, se arrasa con tantos vecindarios como fuere menester y aparecen autopistas de ocho y diez carriles por cada lado. No por azar hay ya cinco millones de coches en Pekín, y las bicicletas que hace sólo veinticinco años eran imprescindibles para todos, sirven hoy para que las clases medias se paseen en fin de semana. Para quienes no tienen coche o prefieren no usarlo, los metros de Shanghái, Nanjing, Guangzhou o Shenzhen son modernos y excelentes y transportan a millones de usuarios todos los días. Pero Saigón no cuenta con el dinero de los chinos y, al parecer, poner en condiciones un subsuelo tan pantanoso como el suyo hace del metro un capricho inalcanzable. De tanto en tanto, los medios locales anuncian que, por fin, habrá metro, pero cada vez retrasan un año más su construcción.

Así que, por más que las estadísticas de accidentes produzcan escalofríos, la única alternativa eficaz de transporte es la moto. Cada vez que la arranco me pasa por la cabeza que ése puede ser mi último día. De algo hay que palmarla.