



EL COCHE DEPORTIVO INGLES, EN BUSCA DE LOS VIAJES PERDIDOS

El día que comprendí que no iba a ser alto y fornido, ni guapo, ni valiente y audaz, ni tampoco astuto y pendenciero, decidí buscar nuevos caminos para parecerme a los héroes de mi universo infantil. Todavía quedaba un recurso, que era viajar, Desde Superman a Sandokan o Lord Jim, pasando por Phileas Fogg, Ulises o Buffalo Bill, todos los personajes que provocaban mi admiración tenían en común su prodigiosa movilidad. Por tierra, mar o aire, los héroes abrían la senda a los hombres de negocios actuales, que cuentan sus éxitos por viajes. El panorama sin embargo es muy distinto hoy. Todo lo que de romántico y aventurero tenía en la vida de mis héroes subirse a un tren o un globo, cruzar inmensidades esteparias en caballo troika o trineo, o embarcarse en un bergantín rumbo al Océano Indico, se ha perdido ya en los viajes actuales. Estos han quedado reducidos la mayor parte de las veces a un trámite burocrático. El ejecutivo apenas advierte el movimiento y no se detiene en la percepción del cambio de paisaje, de clima y hasta de horario. Uno no se da cuenta del frío ni del calor, porque en realidad el tren y el avión actuales son una prolongación impersonal de nuestro cuarto de estar. En consecuencia, los viajes en sí han perdido importancia. Hoy lo que cuenta es el destino del viaje, y cuando hablamos a nuestros amigos de nuestra última "tourné" turística nos limitamos a transmitirles la apreciación de las cosas que hemos vivido allí, pero no la experiencia fenoménica del viaje como traslación en el espacio.

Pronto me di cuenta de que en mis circunstancias tenía escasísimas posibilidades de llegar a ser nunca un intrépido marino un valeroso correo del zar. El mar quedaba muy lejos, y hasta un caballo resultaba demasiado caro, de manera que el auto móvil, el tren y mucho más el avión quedaban reservados para ocasiones excepcionales que casi nunca llegaron. Intentaba consolarme pensando que tal vez fuera el signo de los tiempos, pero aquella falta de correspondencia entre el mundo que describían nuestros guías literarios y el que veía a mi

alrededor me parecía una broma de mal gusto. Yo era ya un mocito de cinco o seis años y no había viajado más que a Villaviciosa de Odón y a Arenas de San Pedro. Y no precisamente a bordo de un globo, del Transiberiano o de una caravana del Far West, sino en unos desvencijados autobuses cuya carrocería tremolaba sospechosamente cada vez que el chófer ponía el motor en punto muerto. Como por otra parte mis padres no tenían coche propio, el radio de acción para mis viajes era reducidísimo.

Esto generó en mí una hipersensibilidad hacia la leyenda que envolvía aún entonces a los medios de locomoción. La necesidad me obligaba a concebir como de ensueño el globo, el trineo, la diligencia y el barco. En un primer grupo de especialísimo cariño figuraban el tren y el avión. Venía a continuación en solitario el automóvil. Y, sin despreciarlos, colocaba en último lugar como más asequible el autobús.

La indigencia de viajes me aconsejó abrir un nuevo apartado para los medios de transportes urbanos. Subirme a un autobús de dos pisos era toda una emoción, pero incluso el trolebús, el tranvía y el metro dejaban en mí una huella duradera. Finalmente quedaban mis piernas, de las que tuve que hacer uso frecuentemente para que no quedaran definitivamente anquilosadas mis añoranzas. Gracias a mis piernas descubrí en vivo la Glorieta de Atocha, la Moncloa y el Parque de la Fuente del Berro, que desde la óptica de una modesta tortuga y tuve que acostumbrarme a este punto de vista más veces de las deseadas también eran trayectos importantes.

Resignado a no ser jamás un tipo como mis héroes, no pude sofocar sin embargo mi afición por los viajes. Cada vez que percibía el olor de gasolina o el de carbonilla sentía un nervioso cosquilleo interior. Ese sentimiento trascendente de los viajes lo llevo tan metido en mi alma que aún hoy la noticia del más insignificante desplazamiento hace trabajar a mis glándulas sudoríparas más de la cuenta.

Me hubiera encantado que en los obligados elogios "post mortem" hasta de los más conspicuos canallas se habla bien cuando han desaparecido para siempre- dijeran de mí eso tan manido de "fue un viajero infatigable". Por si puede servir de "dossier" para merecer tal título, debo empezar por aclarar que en mi primera infancia cubrí varias veces el trayecto Atocha-Oropesa y Oropesa-Atocha en el ferrocarril Madrid - Cáceres. Aquél no era el Orient Exprés, y en lugar de detectives, coroneles de m Su Majestad la Reina de Inglaterra en la reserva y aristocráticas damas, transportaba soldados de Plasencia que iban o volvían de

permiso, y modestos viajeros de comercio. Cualquiera que conozca la zona estará de acuerdo además en que el paisaje es monótono y feo, pero todavía la máquina del convoy era de vapor. Así pues no tenía más que cerrar los ojos, aspirar el inconfundible olor de carbonilla e imaginar que cruzábamos Yugoslavia rumbo a Estambul.

De aquella misma época datan los viajes Madrid-Arenas de San Pedro y Arenas de San Pedro-Madrid, ya referidos anteriormente, así como algunas excursiones con el colegio a lugares tan alejados como El Escorial, La Pedriza y Torrejón de Ardoz. Los viajes en "el directo", como se conocía al autocar que nos llevaba a Arenas, eran lo menos parecido a lo que todo el mundo imagina cuando alguien se atreve a escribir un libro de viajes. Mis acompañantes eran paletos con cestas repletas de gallinas, huevos o higos, niños que se meaban en ruta y gordas señoras de refajo y pañuelo negro que cuando llegaba la hora de la merienda se empeñaban en que uno probara una tortilla revenida que dormía el sueño de los justos dentro de un descomunal pan de hogaza. El estado de la carretera era tan lamentable que - en una ocasión, para superar el Guadarrama, tuvimos que bajar nos todos los viajeros y pasar andando el puente que, por pre caución, había atravesado primero el autocar. Además la empresa no respetaba la obligatoriedad de dar asiento a todos los desdichados viajeros. Aquello daba lugar a apreturas que se hacían francamente incómodas, y a sonadas protestas de mi padre, en defensa de nuestros intereses.

En una segunda época más ambiciosa recuerdo haber viajado en tren expreso a Santander. Esta nueva experiencia sí fue una sorpresa, porque allí fue precisamente donde descubrí el mar. Como nuestro definitivo destino era Somo, un pequeño pueblecito al otro lado de la bahía, al viaje en tren sucedía una breve, pero deliciosa travesía en lancha: Finalmente debíamos subir a un enorme carromato donde cubríamos el último tramo mi madre, mis hermanos, las criadas, una serie inacabable de maletas y bultos, y aquí el deslumbrado narrador.

Años después se despertó en mí una insólita afición al rugby. La paradoja de que un ser tan reacio a la violencia física se apuntara a practicar este deporte tiene una fácil explicación. Por entonces se inventó el "rugby educativo", una especie de deporte para niñas que sustituía los placajes por algo tan versallesco como despojar al poseedor del balón de un pañuelo prendido por una de sus puntas a su cintura. A mí aquél lo me parecía un ejercicio imbécil, sin gracia ni emoción. No obstante se me dijo que el nuestro iba a ser un equipo mimado por la Federación. Esta nos pagaría desplazamientos para dar exhibiciones (?) en colegios de

otras provincias. Ese fue suficiente incentivo para beber el amargo cáliz de hacer el ridículo con una camiseta a rayas horizontales amarillas y negras. Y a cambio de correr como un imbécil detrás de numerosos pañuelos, conocí Toledo y Valladolid. Casi nada.

Desdichadamente éramos demasiado malos como para embobar a nadie, y la experiencia fracasó estrepitosamente. Se disolvió el equipo y una vez más me quedé sin colmar mis deseos de conocer mundo. A cambio de eso, el rugby conservaba el honor de ser un deporte para hombres, lo que después de todo también es una forma de contribuir al bien común.

Hasta que no gocé de independencia económica no pude emprender ningún viaje algo serio. El primer verano después de empezar a trabajar justo al año siguiente de abandonar el colegio formé parte de una expedición de hambrientos que en veinte días paseó por cinco países europeos sin apenas bajar del autocar. Ver no había visto mucho, y conocer a fondo prácticamente nada. Pero había salido “al extranjero”, rompiendo el hechizo que parecía pesar sobre mí y sobre mi inagotable sed de distancias.

II.

De entonces acá han variado algo las cosas. He viajado más de lo que imaginé tras la primera decepción de mi infancia, pero menos que cualquiera de mis héroes. Desaparecida ya la "belle époque" del viajero, he procurado sacar partido sin embargo de todos los kilómetros recorridos. Siempre creí que esta era una buena manera de ganar cultura o de perder incultura, según se mire. La sensación de pequeñez que me invadió la primera vez que pisé París la interpreté como un síntoma de lo mucho que me quedaba por descubrir para calibrar la verdadera dimensión del hombre y de la civilización. En la visión de nuevos paisajes, nuevas ciudades, nuevas costumbres y nuevos estilos de vida espero encontrar las bases de una universalización de mi yo, tan mísero y paleta el pobre. Sólo por olfatear lo poco que significamos nosotros y nuestro entorno en el ancho mundo, merece la pena salir por ahí.

Ha sido precisamente en el último viaje cuando incorporé a mi colección el magnífico bólido de carreras que justifica este relato. Fue en Nueva York. Había esperado mucho el gran salto del Océano. Hace algunos años, dejándome arrastrar por la moda de mimetizarnos a la

americana, acaricié la idea de conseguir un puesto que me permitiera vivir allí uno o dos años. Trabajando en publicidad la cosa no parecía muy difícil, pues todo el mundo sabe que la neoyorkina Madison Avenue es "la meca" de las agencias. Pero a mis dirigentes no les debió parecer rentable la operación. Ocurre que por más que sesudos filosofillos de vía estrecha se empeñen en exagerar las dificultades de la comunicación publicitaria, el público responde las más de las veces a apelaciones burdas y simples. Y para traducir éstas en palabras o imágenes, era demasiado lujo des tacar allá a un alevín como yo que, por muy espiritual que se creyese, necesitaba como cada quisque dinero para vivir.

Desde que fracasó este primer intento, Nueva York era para mí el símbolo de un mundo por el que tenía el deber de luchar para conocerlo al menos. Me sentía obligado a asomarme a ese hervidero de triunfadores aunque mi mentalidad no cupiera en él. Tal vez para terminarme de convencer de que yo jamás valdría para trabajar allí. O, simplemente, por ver cómo funcionaban los demás. Ellos son en definitiva los que hacen dar vueltas el mundo. Los especuladores de recuerdos, los prestidigitadores de ideas y de palabras, estamos en la canica a expensas de lo que se les ocurra. Justo es pues que nos acerquemos a ellos y, admirando sus facultades y su fabuloso sentido práctico, presentemos nuestras disculpas por no servir más que de objetos decorativos.

Bajo estas premisas, Nueva York tenía que sobrecogerme, y así fue. Nunca me sentí tan inútil como el día que ví de cerca el funcionamiento de ese gigantesco hormiguero. Me pregunté varias veces mientras paseaba a la sombra de sus rascacielos qué papel podía desempeñar yo, un manazas incapaz de arreglar unos plomos fundidos, en ese mundo quintaesenciado por la técnica y la organización industrial. A través del prisma de un analfabeto científico que jamás entendió el teorema de Pitágoras, Nueva York me pareció un magnífico poema surrealista. Son tan descabellados, tan atrocemente absurdos los cimientos sobre los que ha crecido Manhattan, que no hay más remedio que rendirse ante la imponente realidad de su escultura asfáltica. Ya es admirable que alguien se atreviese a lanzar ese desafío. Y más admirable resulta que haya salido triunfante, destruyendo así todos los tópicos que se han vertido en torno a leyes de vida que se consideraban invulnerables.

Como un paleta, con un ¡oh! de admiración en mi boca, contemplé los puentes, los rascacielos, los túneles subálveos que atraviesan el East, el ordenado ajeteo de millares de coches, el diabólico juego de los ascensores. Nada me ha dado nunca más sensación de seguridad que el funcionamiento de ese complicado mecanismo, Por unos días hubiera

querido ser ingeniero para entender cómo diariamente se da de beber agua a trece millones de habitantes, algunos de los cuales viven a casi medio kilómetro del suelo. Me habría encantado saber resistencia de materiales, y calcular el peso que aguantan los cimientos del Empire State. Hubiera paseado por la milagrosa red de alcantarillado que desalida a las heces de la gran ciudad. Le habría preguntado en fin al cerebro que dirige esa pequeña galaxia cómo era posible que seres iguales que yo obtuvieran tan fantásticos resultados prácticos de su talento.

Todas estas cuestiones que normalmente damos por resueltas dan a Nueva York una dimensión excepcional como fenómeno humano. Por eso todo lo demás, que habitualmente es lo que más llama mi atención, me dejó un tanto frío. Sólo una sonrisa pudo producirme ese ingenuo trasplante de vieja arquitectura europea que son los "Cloisters". Por otra parte, las joyas que albergan el Metropolitan, el Museo de Arte Moderno, el Guggenheim o la "Freak Collection" son puramente adjetivas, e igualmente podrían ser admiradas en Lugo o en Campo de Criptana. El encanto de Nueva York jamás podrá encontrarse en un espacio cerrado, por suntuoso que sea.

A la larga, creo que vivir en Nueva York habría significado una contundente paliza moral para mí. Un día habría llegado a la conclusión de que mi presencia allí era un lujo para la comunidad. ¿Qué sentido tiene un hombre que no vale ni para fabricar una tachuela?. Probablemente, en una ciudad como esa hasta el juego de las palabras y las ideas debe tener una inmediata traducción práctica. Los que con éstas y aquellas no dibujamos sino volutas de humo evanescente, exigiríamos a la ciudad más de lo que nosotros podríamos darle. Bueno es pues que nos retiremos al campo y bebamos directamente del arroyo. Este se sentirá pagado con una simple mirada complaciente.

Alguna relación tienen estas disquisiciones con el incomparable bólide de carreras rojo: Fue un día de escapada solitaria. Había tomado el ferry a Staten Island, y al regreso, me dio por coger Broadway desde la punta sur de Manhattan y andarlo poco a poco hasta nuestra casa, en la calle 72. La parte baja de Broadway es una expresiva muestra de] sórdido Nueva York que tanto pavor provoca a los pacatos turistas, conocedores de Manhattan únicamente por lo que vieron en "French Connection" o en cualquier otro "thriller" de Hollywood. Era el mediodía y sólo alguna prostituta, un negrazo sospechoso o algún borracho se cruzó conmigo. De vez en cuando también volaba un papel, lo que acentuaba la sensación de soledad y abandono de esta zona de la ciudad. Después de mucho andar tropecé con una tienda de baratijas y

curiosidades que me llamó la atención. Era una especie de tumba de viejos recuerdos intrascendentes: el calendario donde posó desnuda Marilyn, chapitas propagandísticas de las elecciones de Eisenhower, antiguos reclamos publicitarios y un sinfín de juguetes de rancio sabor "camp".

Me atrajo desde el primer momento la imagen apuesta de un elegante piloto que conducía un bólido de carreras de los años treinta. A tenor de los precios que estaban a la vista, este juguete debía de ser privativo. Sin embargo, como la dependienta tenía unos bellos ojos azules y un busto nada despreciable, no tuve inconveniente en cambiar unas palabras con ella y, de paso, enterarme de lo que valía el coche. Tuve bastante suerte porque la chica resultó ser encantadora, y el precio del juguete se ajustaba bastante a lo que uno podría pagar por un capricho. Justifiqué mi decisión con un largo rosario de explicaciones que a la chica nada le debían importar.

- ¿Sabe?... A mi me encantan los viejos juguetes de hojalata. Yo tengo varios en mi casa...
¿En Italia?. No, soy español. La mayoría de los juguetes viejos allí proceden de Valencia, una ciudad de la costa oriental. Precisamente he visto algunos de ellos en tiendas de antigüedades de Madison Avenue y en Schwartz. ¿Quiere que le diga una cosa?. Son casi más baratos aquí que en Madrid. Por un coche como éste en El Rastro me podrían pedir hasta tres mil pesetas. De veras...

La chica me seguía la conversación como si en ella le fuera algo. Daba un poco de pena verla allí sola, enterrada en aquella tienda de "gadgets" empolvados por el paso de los años. Evidentemente se aburría mucho, porque no hacía nada por aliviar mis parlamentos.

Me di cuenta de que unos pocos dólares no eran suficiente motivo para entretener a una chica así. "Yo además no tengo los ojos azules, ni un equivalente de sus maravillosos pechos" pensé. De manera que muy cortésmente, y después de dejar bien sentado que aquel rato había sido uno de los más felices de mi estancia en Nueva York, pagué, cogí la nueva pieza de mi colección me despedí y me fui.

Unas horas después contemplaba arrobado el inesperado hallazgo. Entonces me fijé en un "Made in England" que el bólido lleva escrito en uno de sus costados, y repentinamente sentí una enorme simpatía por el juguete. Hubiera dado un lóbulo de la oreja por conocer la suerte que había impulsado a bólido y piloto a este lado del Atlántico. ¿Habría sido propiedad del hi-

jo del agregado militar en USA del Gobierno de su graciosa Majestad?. ¿0, simplemente, se lo trajo a su hijo un rico magnate que estuvo de turismo en Londres poco antes de que estallara la Gran Guerra?.

Según pasaban los minutos ibadejando de interesarme por su pasado. Había en aquel juguete un manantial de sugerencias que me retrotraían al despertar de mi vida imaginativa. Era un automóvil de líneas decadentes y esteticistas, lejos del utilitarismo de los modelos actuales. Sin duda, respondía a un concepto del coche como medio de locomoción distinto al que ahora tenemos de él. Viajar todavía era disfrutar del movimiento. En los cristales de las gafas de aquel piloto parecían reflejarse imágenes de carreteras solitarias flanqueadas por bosques y prados desde los que vacas suizas contemplaban atónitas el paso del aerodinámico armatoste. Feliz por vencer las distancias, el piloto se olvidaba de la competición para entregarse de lleno a los placeres de viajar. Sobre las ruedas de su refulgente deportivo con cubiertas Dunlop, iba a recordar las hazañas de los héroes de siempre porque su coche todavía tenía suficiente grandeza para figurar sin desdoro al lado del globo de Phileas Fogg, del “clipper” de Lord Jim o del viejo Transiberiano.

En el corazón de Manhattan, intimidado por la presencia de los cíclopes de hormigón, volví a revivir los sueños de mi infancia. Tuve que recordar que entrábamos en el último cuarto del siglo XX para admitir que ningún personaje de Salgari, Kipling, Conrad o Julio Verne hubiera llegado ahora a Nueva York de forma muy distinta a como lo había hecho yo unos días atrás. Por eso sentí que, inmolado el romanticismo de los viajes en aras de una mayor rapidez, seguridad y comodidad, la estampa del viejo coche deportivo inglés cobraba un valor excepcional. A su volante, junto al piloto, viajaban las nostalgias de muchas puestas de sol que jamás volverían a manchar el horizonte.

Luis Figuerola-Ferretti Gil