

SE HA MARCHADO UN CIRCO

N

O es que haya cerrado sus puertas, ni que haya terminado la temporada, ni que haya incurrido el circo en ninguna acción que sea apta para provocar un lugar común en las carteleras de espectáculos. Simplemente, un circo se ha marchado. Ello significa que ese circo era como debía ser, es decir, un circo trashumante, hecho —como los bajeles de antaño— de toldos, velas y jarcias; hecho mitad de polvo y mitad de luz, como los caminos, con la calidad de los campamentos y tocado por la esearcha de los valles.

No nos importa ahora el tono intrínseco del espectáculo. Lo que nos so-laza es su estructura, el espectáculo que el circo constituía en sí mismo por fuera. Ese circo era un ancho velamen tendido en un solar, o en una plaza. No cambiamos un circo de lona removiendo sus gallardetes y que hace gemir sus jarcias y sus mástiles acosados por el temporal, contra la solidez de la albañilería arquitectónica. La realidad del circo es el cielo azul y el espacio abierto.

Hace muchos años que nosotros le seguimos la pista al circo, a condición de que éste nos dé todo el perfume, la gracia alada, la síntesis pura de su sinceridad. Nos remontamos al recuerdo de aquella familia de magos ecuestres llamados los Frediani, a los que seguimos por diversos lugares de la Maremma, de acampada en acampada, por los años treinta. No era el de los Frediani un circo muy vistoso. El toldo era blanco y un poco sucio y sus velas se movían destantaladamente junto al mar. Pero dentro, el espíritu del circo se movía y palpitaba con una elegancia alada. En cada circo hay un patriarca; esos circos trashumantes en los que pesa la tradición están compuestos de un clan, son una tribu insigne, presidida y gobernada por el más viejo de la familia, al que los demás acatan. El jefe de la familia no actúa tampoco por cuenta propia. Sus leyes parecen venir de muy lejos, de lo hondo de una tradición que han pulido todos los guijarros y las rodadas del camino al roce de las encrucijadas de Europa. El viejo Frediani tenía esa capacidad, que, a su vez, había heredado de otros. A su contorno los chiquillos ya se agarraban a los trapecios, se tornaban flexibles y ágiles bajo su paciente vigilancia. Y pasaba su mano por el belfo de los blancos caballos, que su hija —creo recordar que se llamaba Sonia— sentiría todos los días bajo la planta leve del pie, calzada de zapatilla blanca, en ingrédida danza de «caryères».

Como aquél, este circo que se ha ido se desmonta, se envuelve y se marcha. No se queda nunca parado. En las carreteras, el paso de los circos en larga caravana, nos trae la imagen de los caminos más antiguos de Europa. Por la Europa de los ríos y de los violines, el paso de los circos parece un ritual antiquísimo. No importa que el aparato de la comitiva sea inconfundiblemente de este tiempo y que los grandes tractores motorizados hayan sustituido a los renqueantes carrromatos de la leyenda. La condición del circo es la misma, en tanto que el clan se mueve de un sitio a otro y que el techo que tiene es el amplio cielo y que su lugar de arribo es cualquier punto del horizonte en el que pueda anochecer. Los suntuosos «Cadillac» de los componentes del circo «Knie», al que veíamos a menudo en Zurich, no le quitaban al circo ni un ápice de su gloria trashumante y medieval cuando desarbolaba para marchar a otro lado.

Toda la gente de circo ha adquirido el aire tráfuga y despistado que dan las muchas leguas de camino y los muchos recodos de la vida. Todos ellos están un poco ausentes de nuestra realidad urbana y de nuestra petulancia sociológica. Aun en este tiempo en que el circo ha querido confundirse con el «music-hall», las grandes figuras del circo parecen, en la vida corriente, zarandeadas por el vaivén de las rodadas rurales, por el traqueo de los caminos y la ondulación de los valles. Quien mayormente nos causaba esta impresión en la vida corriente y fuera de las pistas era el extraordinario augusto Grock. Le vimos durante un par de semanas en un hotel de montaña en Gstaad, en Suiza, donde nos albergábamos. Desnudo aquel rostro de gran mancha de pintura blanca que hacía las gracias de su otra personalidad —quizá de su personalidad auténtica, de su símbolo risible e inefable—, se sentaba en los sillones tímido y solitario, ausente en la vida de un hotel

mundano que le resultaba demasiado extraña y suntuosa. No hay augusto sin su compañero, el payaso. Quizá añoraba Grock la otra mitad de su alma, aquel Antoniet paisano nuestro, que fue durante años su réplica y su sabihondo corrector de estilo en todas las pistas de Europa. «Sans blague...», parecía repetir Grock en silencio, silabeando en serio la frase que provocó la risa abierta de todas las gentes del mundo. Seguramente no le gustaba nada estar ahí, en el «hall» del hotel, aunque los médicos se lo hubieran prescrito para alargar la vida. Tal vez Grock viviría aún si algún galeno intuitivo y poeta le hubiera dado el remedio eficaz: «Coja usted su carrromato y su pequeño acordeón y piérdase por los caminos a respirar el aire que cabe en las lonas hinchadas, al borde de los puentes, en los desmontes, en el mismo reino silvestre de los insectos y de las mariposas, que es donde pueden volver a nacer la música y la risa de los hombres».

la señalización Hemos leído una estadística reciente sobre los accidentes de circulación. Hemos tomado nota perfectamente de cuanto dice la escalofriante estadística y no podemos menos que dar nuestra enhorabuena a los organismos que han tenido la idea de hacerla pública. Convidaría que no se interrumpiera la publicación de ese boletín, de una utilidad que está fuera de toda duda. Pero nos gustaría que ello hiciera meditar no sólo a los conductores, automovilistas, motociclistas o camioneros y no sólo tampoco a los peatones o a los ciclistas. Nos gustaría que esta estadística estuviera patente en cuantos deben regular y orientar el tráfico de ciudad o de carretera; por todos aquellos en cuyas manos está muchas veces el hallazgo de soluciones sencillas que no exigen la tinta impresa del Boletín Oficial.

Es necesario recorrer de antemano las carreteras italianas, alemanas o francesas para comprender hasta qué punto la función del automovilista en toda Europa está engranada en una costumbre, en cierto «mecanismo de la normalidad»; y el hecho de conducir constituye, en cierto modo, un hábito que se halla respaldado por la tutela y por la vigilancia de los organismos competentes. Cuando volvemos a nuestro país de conducir por aquellos otros y nos adentramos en las carreteras españolas, podemos pensar en las dificultades que para los que poseen aquel hábito tienen nuestros caminos. Aunque, en cierto modo, de un tiempo a esta parte, ha mejorado la señalización, nos encontramos de golpe metidos sin previo aviso en un piso de grava pura, o se nos echa encima una valla sin luz o con una bombillita colorada de fulgor tan irrisorio que parece una provocación o una burla, protectora de una zanja abierta y dejada así durante meses. En cambio, en los trayectos donde se puede especular un poco imaginativamente con la farsa pintoresca —en el trayecto Zaragoza-Madrid, por ejemplo— nos cansamos de admirar cartelitos con la silueta negra de un toro, o de una vaca —que el cartel no precisa muy bien el sexo del bicho— para avisarnos que podemos ser embestidos allí de un momento a otro como si estuviéramos en Kenia, cuando todos sabemos que por aquellos parajes no ha sido visto un toro desde la segunda guerra púnica.

Hay detalles que no cuestan dinero y que contribuyen, sin embargo, a hacer más fácil, más práctica y menos peligrosa la circulación rodada del país. ¿A quién no se le ocurre, por ejemplo, que existen todavía multitud de pasos y senderos sin guarda que cruzan la vía de los trenes secundarios, a los cuales habría que ponerles señalización y aviso en varios idiomas, para que de ellos pudieran precaverse también nuestros visitantes, los turistas extranjeros? Ya es mucho inconveniente el que no puedan cerrarse la mayoría de esos pasos para dejar al cuidado de un guarda un paso principal, uno sólo, por el que puedan cruzar sin peligro los coches. Pero ya que eso es así, citemos la atención en su lengua a los que cruzan con matrícula extranjera, que en verano son más numerosos que nosotros en determinadas zonas. Y es ahora, en invierno, el momento de precaverse y de realizar. Es ahora cuando debiera empezar la labor de volver a señalizar con tino en las encrucijadas, que más tarde se verán asediadas por la circulación turística.

Los sistemas de señalización son imperfectos; responden a la teoría de que el conductor ha de estar pendiente, a una marcha moderada, de buscar en los ángulos y recodos de la carretera el cartel indicador, cuando en realidad es el cartel el que ha de «sobreenirle» al conductor de manera insoslayable y evidente. Debieran multiplicarse las brigadas de pintores, carpinteros y cartelistas en toda la zona nacional. Y que esos pintores y cartelistas no se dedicaran precisamente a la bella pintura de redes más o menos bravas, simplemente para asombro del turista.