

PREHISTORIA DEL COCHE

SOLO a nuestra generación ha correspondido el privilegio de asistir a la conclusión de determinados acontecimientos técnicos o científicos, desde su nacimiento a su madurez. Para las generaciones más viejas que la nuestra, y no digamos para las de los siglos anteriores, muchos fenómenos eran como la torre de Babel, meras aspiraciones o tentativas inconclusas. Pero nosotros hemos visto nacer el cine y el automóvil hasta convertirse en una realidad absoluta de nuestra vida social. Estos dos solos hechos, el cine y el automóvil, ya podrían por sí mismos caracterizar a una época. Nacimos en un mundo ciego y sin más iconografía que la estática, y vivimos en el espectáculo de nuestro propio movimiento, en un remedo logradísimo de lo que es la propia vida. Nacimos viandantes y somos ahora, merced al automóvil, seres dinámicos; nuestras distancias se han empequeñecido, gracias al coche y a la aviación. Con ser el mismo, el mundo en que habitamos es un mundo y hasta un universo distinto del que nos vio nacer.

Nuestra circunstancia, según el título del trabajo de Ortega, prevalece, madura y modifica al hombre. Lo curioso de ello es que cuando advertíamos el paso de los primeros vehículos a motor por las carreteras comarcas, no nos dábamos cuenta de que, muy pronto, aquellos artilugios serían la moneda común de intercambio y trasiego en una sociedad utilitaria. Hasta entonces, esos coches no eran más que una curiosidad o un lujo, privilegio de unos cuantos potentados maniáticos. En el campo, el paso de un automóvil se anunciaba por las poderosas explosiones del motor y se hacía evidente por una nube de polvo que levantaba a su paso en los caminos y carreteras. El hecho era insólito, y nos obligaba a acudir a las cercanías del lugar por donde se nos antojaba que pudiera pasar el vehículo. La intromisión del automóvil en el paisaje era como una profanación; por eso nosotros, los chiquillos, nos lanzábamos a una manifestación ruidosa de extrañeza, con audaz criterio y entusiasmo. Los perros del valle se ponían a ladrar y había un revuelo de los animales de corral, un tráfago veloz de gallinas espeluznadas. Los habitantes de ese palco movedizo iban trocados de manera adecuada para provocar nuestro estupor. Llevaban guardapolvos, botas de caña o bandas en las piernas, grandes gorros de tipo militar, unas enormes gafas contra el viento, como las que hoy se usan para la exploración submarina. Se trataba de una aventura peligrosa, que requería cierta intrepidez y que sólo podían llevar a cabo ciertos privilegiados. Las mujeres, con sus grandes sombreros, iban cubiertas de tules, protectores sutiles de las excrescencias y del acoso del aire. El espectáculo que ofrecían tenía algo de mitológico y dantesco. Nunca en aquellas circunstancias y con aquel aparato se podía sospechar que el automóvil sería, alguna vez, un instrumento usual, que produciría dificultades de aparcamiento y que se convertiría en aglomeración y congestión multitudinaria.

Por lo que respecta a la prevención particular que pudiese yo sentir por esos artefactos, quedó pronto diluida por el hecho de que mi padre adquirió, en 1919, poco después de terminada la primera guerra, un espectacular, aunque ya algo anticuado, coche "Hotschkiss", ampuloso y alto como un catafalco, que sirvió durante unas temporadas a nuestra familia en manos de sucesivos chóferes, verdaderos húsares uniformados. La reminiscencia bélica que el coche tenía en la marca de fábrica, que había sido desmantelada y convertida en productora de automóviles después de haber sido fundada por el Estado francés para fabricar los cañones de la contienda, contribuía a acentuar los aires bélicos de los aerías. Había uno, llamado Ramón, con grandes bigotes con guías, a lo Kaiser, que cabalgaba el coche como si fuera un corcel, eligiendo siempre los pasos más abstrusos, los vados más difíciles, los baches más trepidantes. El volante se cogía como se coge una fuente con un flan de grandes dimensiones. No sólo resoplaba el motor, sino que resoplaba el chófer, por el esfuerzo de maniobrar con aquel enorme círculo. Así, a bordo de aquel coche y sin poder abrir boca, vi transitar cerca de mí paneles muy fierros del paisaje, y observé el asombro y el pánico que causábamos a nuestro paso por los reconocos geográficos del país, entre un cacarear de gallinas sorprendidas, rebuzno de asnos y ladrado de canes.

Hoy se ha puesto de moda la evocación de aquellos incidentes y la resurrección de aquellos anacronismos. Se organiza todos los años en mi ciu-

dad, por estas fechas, un "rally" de coches antiguos, que realiza el trayecto Barcelona-Sitges, cuarenta kilómetros, como una procesión nostálgica y reconstructora del clima de aquellos pioneros. Hay que decir lo siguiente: esos "Dion-Boutton" o esos "Hispanos" viejos, realizan hoy el trayecto con menor dificultad y a mayor promedio que en la época evocada. No se trata únicamente de que las piezas de los motores han sido, en su mayor parte, reconstruidas con materiales que hoy existen y que en aquel tiempo estaban en mantillas, sino también de las calidades de la gasolina, del aceite y del caucho de las ruedas. La aventura se encuentra, pues, moderada hoy por el avance de la técnica imperceptible que fabrica los gases por los que el coche se mueve. Esas carrocerías prehistóricas esconden pulmones de nuevo cuño. Pero el espectáculo es evocador y, desde luego, produce en los espectadores un efecto mágico. Durante una jornada, el litoral se tiñe con los cromatismos violeta de la "belle époque" e impregna el aire un suave relente que huele a hortensia.

La curiosidad por esos vehículos se ha aumentado hasta llegar a subyugar a las generaciones posteriores. Venden en las jugueterías reproducciones de coches antiguos, y no es raro que muchedumbre de niños coleccionen los ejemplares más ilustres de la fauna mecánica de hace cincuenta años. Esos juguetes rancieros, un poco proustianos, son solapada reacción contra la muchedumbre de automóviles, todos iguales o parecidos, que circulan por las calles hoy. La verdad es que los coches de época tenían, todos y cada uno de ellos, un sello particular. Muchos de ellos estaban decorados como un salón y algunos otros eran reminiscencia de los antiguos coches de caballos, en los que el tiro había sido sustituido por el motor, simplemente. Caminar con la fuerza de ochenta caballos, pero sin caballo, fue uno de los adelantos que conmovió mayormente a los primeros poseedores de automóviles. En el interior de los coches de lujo acostumbra a haber una trompetita, que comunicaba al oído las órdenes o deseos de los usuarios del interior. Los fruncidos de las cortinillas y el capitoné de los asientos eran una contribución al "boudoir" de la época. Los automóviles familiares eran como una consecuencia decorativa del propio gusto y confort doméstico. El coche no era todavía un instrumento utilitario, sino un salón que se iba moviendo por el paisaje.

el miedo del peatón

El respeto al coche y el movimiento de pánico que producía en las carreteras, no se ha evaporado hasta hace muy poco tiempo, a pesar de los adelantos técnicos y de la popularidad que ahora le acompaña. El peatón no había cambiado su actitud de estupor y su reserva, pese a que la circulación por las carreteras ya era un hecho común y a que los automóviles, de línea severa, proliferaban por centenares y millares. Pero el viandante, a pesar de ello, no dejaba de ser un espectador a la defensiva de ese primer meteoro tonante que había aparecido cincuenta años atrás. Ahora empiezan los hombres que siguen andando, los que van a pie, a tomar nota de sus propios derechos y a reaccionar contra el tumulto. Existe ya, en Francia, una llamada Asociación Francesa de Peatones, presidida por un tal señor Roger Lapeyre, cuya fuerza se hace sentir cada día con mayor ímpetu en la vida colectiva. Recientemente, dicho presidente ha tenido una larga audiencia con el ministro del Interior, para exponerle algunas de sus graves acusaciones y no pocas reivindicaciones y proyectos.

La estadística es la gran aliada de la Asociación. Resulta que en el pasado año ha habido, únicamente en Francia, cuarenta mil accidentados en las carreteras y ciudades como consecuencia de lo que, no sabemos si irónicamente, se llama "choque entre un vehículo y un viandante". Dicho presidente ha propuesto los llamados "Derechos del peatón" para salvaguardar el "habeas corpus" de la comunidad paseante. Control de los semáforos y de acisos, con preferencia para los derechos del peatón; disminución del número de multas, pero subida de su importe, para que éstas pesen de verdad en el ánimo del que las ha de pagar; represión violenta de las velocidades excesivas; sanciones fuertes contra el ruido de las motos, etcétera. Y, finalmente, represión con medios penales de la cólera de los conductores que a veces apostrofan, insultan e incluso agreden a los peatones, en un enfurecimiento repentino que es una especie de exacerbación de los impulsos que da el motor, una suerte de locura de la gasolina. No sabemos si el presidente de esta benemérita sociedad mutual tendrá excesivo éxito con sus proposiciones. Pero lo cierto es que, a la hora de las celebraciones historicistas y nostálgicas, sería hora de cerrar definitivamente el capítulo del pánico, que los coches antiguos desataban en los campos de Dios, y que el viandante pueda mirar en adelante al fenómeno automovilístico cara a cara y sin miedo.