

El automóvil, nueva garconiere

EL «boom» madrileño, la expansión de la ciudad en todos los sentidos y en todos los órdenes, ha traído consigo el amor en la carretera. Antaño, los cortesanos de José Bonaparte, cuando calor y amor apretaban en Madrid, tomaban una carretera para irse a las afueras en esparcimiento y aventura sentimental. Las afueras estaban por donde hoy cae el café Gijón, más o menos, en lo que ahora es paseo de Recoletos. Actualmente, las afueras de Madrid se llaman Toledo, Somosierra, Avila, Segovia, Torremolinos incluso. No sólo porque la ciudad ha crecido, sino porque el automóvil la prolonga en todas direcciones.

Los alegres idilios en vespa

El amor, que durante largos años había sido de infantería, fue amor motorizado en los años cincuenta, cuando la influencia de las comedias del cine italiano posterior al neorealismo y la importación y producción de scooters en España se hicieron masivas. Los romances enseñaron a los madrileños, a través del cine, todas las picardías que se pueden hacer con una moto y una chica. Y los propios romances se encargaron de suministrarlos la moto con su exportación de Vespas. En cuanto a las chicas, el género es algo que, gracias a Dios, nunca ha necesitado importar nuestro país.

Con la firma de los primeros acuerdos hispanoorteamericanos y la llegada de los primeros turistas, España salía en realidad de diez largos años

dos en la carretera

3.^{ER} CAPITULO DE
"AMAR EN MADRID"



dos en la carretera

de postguerra. La juventud empezó a tener moto. Los gamberros nacionales optaban por la belicosa Harley-Davidson, y los muchachos de corazón sentimental, los chicos delicados nacidos para el amor, se compraban una Vespa con los ahorros de las pagas extraordinarias de la oficina. Y el amor empezó a ir sobre ruedas.

En los años cuarenta habían sido las bicicletas. Las alegres y ligeras bicicletas, que le llevaban a uno hasta la cuesta de las Perdices tocando el timbre, breve y vivaz como una margarita de sonido. La bicicleta tenía ese encanto todavía romántico del esfuerzo paralelo en que la muchacha pedaleaba ya como un chico valiente, en su bicicleta con redecilla y cintas de colores, y el muchacho hacía un poco el Vicente Trueba, que era el Bahamontes de entonces. Luego, las bicicletas quedaban caídas sobre la hierba de la Casa de Campo, o de la carretera de La Coruña, y la pareja desaparecía entre los altos árboles, donde el abrazo es más anónimo.

El amor en bicicleta, casi decimonónico, nunca estuvo demasiado perseguido. La bicicleta era una delgada y sutil evasión de la ciudad cerrada, enferma de agorafobia, que ha sido siempre Madrid.

Pero las scooters vinieron a perfeccionar mucho las cosas. La scooter sustituía el orgullo gimnástico, deportivo, del ciclista, por el orgullo de la técnica, que es el orgullo varonil de nuestro tiempo, de nuestro siglo. Por eso, la muerte de la bicicleta marca el final del siglo XIX en la relación sentimental del español en general y del madrileño en particular. Con la scooter se podía llegar más lejos y sobre todo, llegar antes. Su arranque rápido, su fuga dominical tenía mucho de rapto a caballo de la bella que iba a la grupa. Las carreteras de circunvalación de Madrid se poblaron, en los años cincuenta, de scooters abandonadas, escoradas sobre una piedra, que denunciaban la cercanía invisible de una pareja de enamora-



dos. Tampoco el amor de la scooter ha sido demasiado perseguido, porque este país nuestro es instintivamente clasista, y el encargado del orden supone de modo sistemático que una pareja motorizada es una pareja seria, respetable, decente, porque, entre nosotros, ya se sabe que todas las fechorías las cometen los que van a pie.

Así, mientras el amor de las parejas itinerantes, ambulantes, caminantes, de las parejas de a pie, seguía siendo perseguido y penado, la scooter era no solamente un medio cómodo, rápido y ágil de desplazamiento, sino, sobre todo, y aunque esto no se dijera nunca, una manera de huir del guarda jurado, del policía municipal...

Mas como quiera que la scooter es-



tuvo muy pronto al alcance de todo el mundo, prácticamente, la democratización del motor trajo consigo la democratización del amor. Las parejas que se quieren lejos, se quieren más. La libertad y la impunidad del desplazamiento influyó insensiblemente en la evolución de nuestras costumbres amorosas. Muchos miedos, muchos prejuicios, muchos convencionalismos, muchos respetos humanos quedaron atrás, quemados en humo por el escape de la scooter. El amor en Madrid empezaba a ser diferente gracias a unos lejanos ingenieros italianos o alemanes. Si la epopeya y la otopeya del amor madrileño en bicicleta ha quedado escrita para siempre por el novelista Rafael Sánchez-Ferlosio en su novela *El Jarama*, la balada de la moto aún no la ha escrito nadie, aun-

que la literatura y el cine españoles contemporáneos de la scooter están llenos del tópico costumbrista de la pareja sobre dos ruedas.

El amor al aire libre, en la naturaleza, integrado dentro del friso grandioso del paisaje que rodea Madrid, se hizo más natural, más saludable, más libre. Y todo esto lo trajo una sencilla máquina de correr. No sabemos si los sociólogos han estudiado la influencia de los medios de transporte en la evolución sentimental del español, pero es indudable que las parejas madrileñas, concretamente, liberadas de la cafetería sórdida, del cine dominiquero, de la mesa-camilla familiar y el parchís de la abuelita, empezaron a quererse de otra forma.

Amar en Madrid era, ahora, amarse en las afueras de Madrid. Amarse de

verdad. Incluso en invierno, con las excursiones a Navacerrada, la aventura de la moto suponía una liberación geográfica. Y sabemos que la geografía determina la moral en tal medida que es, casi, su único determinante. Lo que aquí está mal, allí está bien, y viceversa. No es cuestión de conceptos, ni de preceptos, sino de latitudes. El beso que en Madrid era atrevido, escandaloso, pornográfico, disolvente, corrupto, en Navacerrada quedaba natural, higiénico, saludable, bello, limpio, purificado por la nieve y la altura.

Todo esto, que puede parecer literatura, ha sido una realidad científicamente comprobable en la vida española. No se puede hacer la sociología del amor en Madrid sin tener en cuenta lo que los motores de explosión han

El amor de los madrileños en 1968 es, por antonomasia el amor en la carretera. El hombre y la mujer han dejado atrás todo lo que supone la ciudad y llegan a la naturaleza.



Amar en Madrid es ahora amarse en las afueras de Madrid, dentro del friso grandioso que rodea la ciudad.

supuesto de liberación para el hombre y la mujer. Lejos de la familia, lejos de las amigas, lejos de su barrio y su perimundo, la muchacha madrileña, la alegre y confiada madrileña, era otra mujer. Es otra mujer.

La evolución y liberalización de las costumbres sentimentales no se la debemos a un cambio de mentalidad im-

puesto desde arriba o surgido desde abajo. Se la debemos, sencillamente, a la producción en cadena de scooters, fuera y dentro de España. Ninguna de las parejas que por miles huían de Madrid cada tarde o, al menos, cada fin de semana, razonó nunca el porqué de aquella nueva ebriedad. Pero el sentido de la libertad, tan ligado al

mundo sexual del individuo, había sido recobrado por y para estas parejas. Si alguna vez hemos considerado el sexo como último reducto de la libertad humana, he aquí que, sociológicamente considerada la cuestión, y no psicológicamente, individualmente, la libertad venía a ser, a la inversa. La libertad de llegarse hasta



Aranjuez en moto, como último reducto del sexo.

Muerte de un ciclista

Murió un ciclista, murieron sentimentalmente miles de ciclistas. Y luego, miles de motoristas, porque los niveles de vida y la marcha de los tiem-

pos y la altura de las circunstancias imponían el automóvil, siquiera fuese el modesto utilitario, el «seiscientos» o, antes, el «cuatro-cuatro».

La aparición del romance con coche, en nuestro país, en nuestra ciudad, la marca el film de Juan Antonio Bardem así titulado: «Muerte de un ciclista». A partir de aquella película,

el coche se puso de moda entre las parejas. (Vivimos influidos por el cine mucho más profundamente de lo que podemos admitir o sospechar.) También ocurrió al contrario, porque estas verdades son siempre verdades de ida y vuelta: que el advenimiento y democratización del automóvil hizo posible ambientar un amor dentro de un

dos en la carretera



coche, en Madrid sin anacronismo flagrante. Porque el coche, en aquella película, lo lleva la protagonista, y es muy reciente este «hobby» femenino del automóvil, que ha supuesto una nueva y efectiva emancipación de la mujer, un nuevo feminismo sin proclamas, sin otra proclama que el carnet de conducir, que es ya mucho más que un simple carnet de conducir: el carnet de huir, de amar, de correr, de olvidar. El carnet del derecho a la individualidad, que en nuestra sociedad se le había negado secularmente a la mujer. Así, tenemos que, una vez más, la evolución y revolución de las costumbres no se obra por un libro, por una filosofía, por una política, por una moral, sino por un hecho consumado, por ese hecho consumado que es siempre una máquina.

Y la historia se mueve a impulsos de hechos consumados. A saltos. La historia la hacen los políticos del hecho consumado. El descubrimiento científico, el invento técnico, el golpe militar, dan un trón de la Historia que vale por trescientos años de elucubraciones filosóficas, literarias, por tres siglos de divagación y quietismo. Así, todo el feminismo literario, discursador, parlanchín, de siglo y medio, se resuelve en un par de años con el automóvil y el carnet de conducir. La mujer de hoy ya no pierde su tiempo en conferencias feministas sobre la libertad de su sexo, ni simboliza su libertad en el sufragio. La mujer de

El amor, que durante largos años había sido de infantería, se hizo motorizado por los años cincuenta. El cine italiano posterior al neorrealismo y la importación de "cooters" lo hizo posible.



dos en la carretera

hoy se sienta al volante de su coche, gira la llave de contacto y ya es libre.

El hecho consumado que es un motor de explosión ha cambiado la psicología y la posición de la mujer en nuestra sociedad. Y, como consecuencia inmediata, ha venido el cambio de su mundo sentimental. En otra medida, a otro nivel, esto ha ocurrido también con el hombre. Así, un hombre y una mujer, dentro de un automóvil que huye, unen a la voluptuosidad de amarse la gran voluptuosidad de nuestro siglo: la velocidad. El amor, como la energía atómica, es igual a la densidad de los sentimientos multiplicada por la velocidad de un coche deportivo.

Un hombre y una mujer

El amor de los madrileños en 1968 es, pues, por antonomasia, el amor en la carretera. En la carretera y en sus múltiples albergues, paradores, moteles.

Las carreteras de circunvalación de Madrid están pobladas en invierno y en verano de coches con su pareja dentro. En *Paralelo 40*, una novela del Madrid de estos últimos años, el autor, Castillo-Puche, describe el amor del automóvil convertido en garçoniere dentro del casco urbano, en los aparcamientos inmediatos al estadio Bernabéu. La carretera de La Coruña y la de Burgos abundan en refugios para esta clase de idillos, desde el tenderete de coca-colas al merendero caro, íntimo, casi clandestino. En la autopista de Barajas —en sus desviaciones— hay varios moteles con piscina, bar y apartamentos. Son las salidas de Madrid por el Norte, más que las del Sur, las que el amor y sus industrias auxiliares han colonizado preferentemente.

Un hombre y una mujer dentro de un automóvil lanzado a gran velocidad o estacionado al margen de la carretera principal, en una desviación discreta, son un hombre y una mujer libres, solos, que han dejado atrás los bandos municipales, el fero rojo y girador del 091, la indignación de los padres de familia. Son una aventura que puede acabar bien o acabar mal. Acabar en matrimonio o no acabar de ninguna forma. La Policía de carretera —coches y motoristas— apenas si se ocupa de estos romances, siempre que los cosas no adquieran carácter de escándalo. Y es tan difícil escandalizar a la naturaleza...

A veces, el accidente o la imprevisión acaban con estos amores «on the road». Hace un año, cierto señor se presentó con una mujer que no era la suya en la oficina correspondiente a reclamar un automóvil que había sido incautado por la Policía. El automóvil era del marido de la señora, que había dado parte a la Policía de la desaparición del coche. El marido, la mu-

jer y el «tercer hombre» coincidieron así en el punto de reclamación del vehículo, prestamente recuperado por la Policía. Una bonita escena de vodevil español.

Afortunadamente, esto no es frecuente en la crónica sentimental de Madrid, sino que las cosas suelen ocurrir mucho más sencillamente. Un hombre y una mujer, generalmente jóvenes, toman el coche de él o de ella y escapan de la gran ciudad para volver a la hora de la cena, o a media noche. Pero estos desplazamientos, abundantes y continuos, han dado lugar a la creación de todo un confort de carretera, de toda una industria para el amor que va de paso.

Así se produce el «sálvese quien pueda» de la huida en automóvil. Una nueva forma de discriminación clasista, característica de nuestra sociedad, y que habría que combatir con el slogan de «Moral para todos».

Ya que las autoridades han acertado a ser tolerantes con el amor motorizado que a nadie hace mal ni escandaliza, debiera encontrarse la fórmula de suprimir los últimos vestigios del amor callejero, esa supervivencia de «la amada mal vestida» que cantara el madrileño Emiliano Carrère.

Finalmente, hay una forma de violencia y sexo que es duramente perseguida por la ley y que ha llegado a nosotros, sin duda, por influencia del cine. Nos referimos a esos grupos de muchachos —*blouson-noir* a la española— que utilizan coches propios o robados para llevarse a una muchacha o a varias —hijas de familia o «respetuosas», según los casos— lejos de Madrid, y con la triple agravante de la nocturnidad, la alevosía y la fuerza, tratan de forzarlas o burlarlas de alguna forma. Con frecuencia se producen sucesos de este tipo. Si se trata de una «respetuosa», o de un grupo de ellas, los automovilistas las embarcan con rumbo desconocido y luego, en algún chalet de las inmediaciones de la sierra, o a campo raso, las someten al desahogo de su sadismo, de su erotismo exacerbado o de su cínica burla. El robo y los malos tratos son frecuentes en estas aventuras. Y, por supuesto, el abandono en medio del campo y quizá sin ropa.

Estos sucesos no han llegado a constituir plaga en Madrid, afortunadamente, pero se producen con la suficiente frecuencia como para que los agentes de la ley, los representantes del orden, perezcan y castiguen implacablemente a los netos desclasados del marqués de Sade. Su actuación nos parece un síntoma de incivildad y decadentismo mucho más alarmante que el ya tradicional y romántico idilio de dos en la carretera, que se miran a los ojos dentro de un coche, con música de «Un hombre y una mujer» en la radio del automóvil, cerca y lejos de Madrid.



**El amor
al aire libre
se ha hecho
más natural,
más
saludable.
Los medios
de
transporte
han revolu-
cionado las
relaciones
entre
las parejas
madrileñas.**



TEXTO:
FRANCISCO UMBRAL
FOTOS:
XAVIER MISERACHS

**FIN DE LA SERIE
"AMAR EN MADRID"**