

## LOS COCHES

Cuando se contempla el panorama de coches aparcados en el centro de un paseo ancho o en los bordes de una calle estrecha... Cuando se calcula en metros o en yardas—no hace al caso—el espacio de Ciudad que cubre cada coche durante horas y se piensa en la persona que allí aparcó su coche—las más veces una sola persona—, la cual está ocupando un espacio mínimo en algún punto del suelo o del subsuelo o del sobre suelo de la ciudad, resulta evidente y claro que el coche no puede ser únicamente un mero calzado cómodo para circular por la calle. Porque de ser esto sólo, es seguro que el problema del coche se hallaría resuelto en las nuevas ciudades. Y no lo está. Si fuese el coche un mero instrumento de trabajo también habría sido posible, a la altura del siglo en que estamos, resolver el acceso al trabajo de cada trabajador, sin impedir con ello, simultáneamente, el acceso a los portales de una calle y el paso normal de personas andantes sobre suelas del 35, 36, 40, 41, 44 por las calles de la ciudad.

Me pregunto qué es realmente el coche personal para su usuario.

Mi respuesta—no sé si válida o no—es que el coche personal es una de las piezas claves en la estructura de ciertos individuos, cuya personalidad quedaría deficitaria al ser suprimido el coche.

El coche, en nuestros días, y acaso lo fuera siempre, es una pieza plus valorada, re-

valorizada continuamente por la sociedad en que hace su aparición y vive.

Las leyes de los Austrias—de todos conocidas—que regulan y reglamentan el uso, posesión y características de los coches en el Reino, y concretamente en Madrid, expresan con fidelidad asombrosa el sentido y el valor del coche en sí hace cuatro siglos. Y temo que, a pesar de los cambios habidos desde entonces y hasta hoy en los coches, en la ciudad, y en la estructura social, esos cambios en apariencia del todo radicales, han afectado muy superficialmente a las personas. De tal modo que la relación triangular: persona-coche-entorno social, en el fondo, sigue siendo la misma que fue en el siglo XVI y en el XVII, y antes y luego.

Hoy como antes, en el panorama social significa casi lo mismo el tener coche, el ser señor de coche, el estar motorizado personalmente y a título personal. Es un señalamiento que sitúa al señalado entre los ciudadanos de primera categoría.

Se comprende muy bien el despliegue ceremonial que suponía situar un coche a la puerta de una casa para que a él subiera un personaje de la Corte, dama o gran señor auténticos o ficticios. Efectivamente, el que se subía al coche se convertía en personaje, no fuera sino por el aparato desplegado para realizar semejante función. Y ayer como hoy, a la gente le entusiasmaba hacer teatro en cualquier ocasión y ser objeto de la atención de los demás—público señalado, o pequeño público ocasional para la farsa de la llegada o la salida del personaje en coche montado.

En la ciudad eran los coches ruido trastornante. Pero aquellos madrileños eran más valientes que nosotros. Se morían con serenidad por causa de los males que el hacinamiento y la falta de higiene suponía; tragaban cuanto polvo fuera necesario levantase sus coches, y aguantaban cuantas salpicaduras de sucio barro les lanzaban al pasar los encochados. Y si estas salpicaduras iban precedidas, seguidas o acompañadas de especial saludo del encochado, entonces diríase que el barro recibido fuera agua del Jordán.

Don Francisco de Quevedo, en 1608, hace este comentario en su *Sueño del Infierno*, donde refiere su visita al lugar: "Vi una mujer que iba a pie, y espantado de que mujer se fuese al infierno sin silla o coche, busqué un escribano que me diera

fe de ello..." Ante la insólita aparición y la imposibilidad de hallar escribano alguno, Quevedo se convenció de que había errado el camino hacia los infiernos. Pero el comentario de Quevedo tiene sentido si se sabe que las mujeres de entonces lo perdían por rodar sobre ruedas, y se negaban tenazmente a salir a pie.

En tiempo de Quevedo—y en otros tiempos—los coches podían ser considerados como agentes encargados de llenar el infierno con huestes deleitosas... para los diablos.

En 1600 los coches, en los coches, a causa de, por o con los coches, había grandes garantías de poder infernarse definitivamente.

Eran con frecuencia los coches mancebías desplazables; eran viejas tan eficaces como la del Arcipreste, o *Celestina*, y eran peligrosos testigos andantes de las andanzas de muchas gentes en la ciudad; se decía entonces que el llamado campo no estaba dañado por los vicios de la ciudad.

Pero los coches eran algo muchísimo peor que todo esto, porque eran objeto de un despliegue insólito de vanidad y de mal sentir contra el prójimo, pecado mucho más rasposo que los del amor en coche. Quienes tenían coche, quienes iban en coche se ahuecaban tanto, que era milagro no se saliesen por las ventanillas a volar, de puro viento llenos.

Los que iban en coche sentían un placer especialísimo en salpicar de barro o rociar de inmundicias o envolver en polvo a determinadas personas. Y hasta tal punto, que diríase que sólo habían salido en coche por incomodar al prójimo que iba a pie, y por crecerse ante ellos orgullosamente, poseedor de bienes tan aparatosos y rodantes.

A fuera de poner por Madrid los señores y los que pretendían parecerlo, coches en circulación, resulta de un realismo escandalofriante y de una actualidad sorprendente la definición quevedesca de *Estanque* en su escrito satírico: *Cosas más corrientes de Madrid*, y que más se usan. La fecha es 1604. Y dice bajo el vocablo *Estanque*—y jugando con sus dos sentidos de estancamiento y atasco—: "Estanque de coches en la calle Mayor a boca de noche, quizá porque en estanque siempre se pesca."

Salían a pescarse los unos a los otros, galanes y damas, y galanes y prebendas, a esas horas de luz dudosa, en las que nosotros, los hombres de la edad eléctrica, no

vemos nada, pero ellos, los del siglo del hachón y la luz de aceite o cera, podían leer hasta un soneto de don Francisco...

Del sol huyendo, el mismo sol buscaba,  
y al fuego ardiente cuando el fuego ardía...

en el interior de sus coches famosos.

En el estanque—atascamiento—de la calle Mayor de Madrid el señuelo para la pesca era el coche.

Nadie se asombró ni maravilló. Porque hoy mismo, en muchas ocasiones, el que el chico o la chica—como es uso decir familiarmente—tengan coche facilita todo en doble sentido: autorización familiar para que el trato de los jóvenes no autosubsistentes llegue a matrimonio dependiente de los que les sustentan. Y posibilidad de muy gran trato entre ellos: coche facilitante.

Pero los coches también tienen otro sentido excelente.

Lo esencial es que los coches son pieza insustituible hoy—y al parecer lo fueron ayer—en el cuadro de las relaciones humanas de signo bueno o de signo infernal.

En cuanto al sentido primero—acaso primario y del todo inconsciente—la situación persona-coche es casi la misma que fue en los siglos sidos. Los coches han cambiado sus caballos de herradura por sus caballos de fuerza, pero los coches siguen hoy haciéndose camino por las honduras de la personalidad humana de muchas criaturas. Y por estas honduras personales, y en esta dirección creo que debe salirse en busca de los coches robados, plaga incruenta pero antipática de nuestros días.

Se roban los coches por ir en contra del orden establecido, y demostrar que se es criatura capaz de mover un trozo de mundo sin más palanca que un triste "Seiscientos", ni más punto de apoyo que una llave de contacto.

Se roban los coches por mimar una hazaña del cine, nada insólita, sino perfectamente clasificada y que puntúa bien en el cuadro (?) a quien la ejecuta. En el memorial de un necio de hoy no puede haber, como en los de Tenorio o Mejía, tantos muertos numerados, pero sí debe haber tantos coches sustraídos.

Se roban los coches debido a serias deficiencias en las personalidades adolescentes que se entregan al deporte de Caco. Y esto es triste flor de nuestro hoy. Porque la buena crianza corporal acelera la eclo-

sión de la juventud, pero no acelera asimismo la marcha de la adolescencia. Y el individuo, mentalmente adolescente, con cuerpo de joven en plenitud, no sabe sostener la personalidad naciente en sus goznes y reclama para el menester la apoyatura de algo: un coche robado, o sin robar, sirve. Creo que una guitarra también. El joven con coche se siente más seguro de sí mismo y es capaz, entonces, de integrarse en un grupo. Esto supone un riesgo grave, de ser el coche que se presenta adquirido por robo. Y un peligro para el propio joven-adolescente, porque no es bueno poseer cosas a destiempo, y las equivocaciones cometidas en la adolescencia dañan a la personalidad más gravemente que un mal golpe al cuerpo.

En resumen, que los actuales "Seiscientos" son capaces de llevar a un nacido hasta la misma puerta del infierno, como al parecer hacían los coches de tracción animal allá por el seiscientos... y por el quinientos, y por los siglos próximos pasados.

El coche, pues, es más que un artefacto ingeniado para andar por la ciudad en busca del honrado material sustento.

El coche es algo que nos ha crecido en este siglo hasta adquirir una cifra de accidentes que compite con la de las lesiones cardíacas o de las neoplasias mortales.

El coche es un azote del hombre, que se adueña del hombre, por razones visibles a boca de noche.

El coche, amigo y enemigo del hombre, la ciudad no puede rechazarlo. En el mapa urbano de la ciudad ideal resultan inconcebibles las ratas, pero no los coches. ¿Es imaginable una ciudad sin vehículos particulares en danza por sus vías? No parece que deba ser un proscrito de la futura ciudad el coche privado, el artefacto mecánico por el que los hombres hacen más locuras que por un buen caballo... El coche personal tiene adquirida carta de ciudadanía vitalicia en la ciudad. Y nadie hay tan fuerte que pueda acabar de raíz con el coche particular sin que ello produzca lesión grave a la ciudad.

Ahora bien: parece posible que una ciudad futura, hecha de nueva planta sobre la Tierra vieja, pueda suprimir el tráfico rodado particular por las arterias de sus centros centralísimos. Lo que no parece evidente ni factible es que ciudades como Madrid, París, Roma, etc., puedan ser modificadas en su estructura de manera que sus centros

puedan brindar albergue a los centenares de miles de coches particulares tal y como hoy son en sí mismos. Y ello aun contando con más toperas de las prudentes, que se excaven bajo el firme callejero, y con muchas altas estructuras que recojan en ascensores los coches, pisos arriba... Lo que parece mucho más factible a corto plazo, y para bien de todos, es que se varíen el tamaño y la forma de los coches personales—puesto que de hecho son personales—, unipersonales, a lo largo de las calles de la ciudad. Ya está en vías de realización la modificación de las entrañas de los coches: habrá trasplantes de motores. Todos los actuales motores de gas, de gasolina, de combustibles que consumen oxígeno y depositan mal aire en la atmósfera de las calles deberán ser sustituidos por motores que no supongan una agresión para las personas, en su fisiología, cuando menos. Y como tenemos las personas mecanismos muy delicados en nosotros, es preciso que los motores sean absolutamente suaves y silenciosos. En verdad que hoy se puede decir sin falla qué persona es la que rueda en coche por el modo de señalar su paso a nuestra vera con ruidos anunciantes de su cretinismo o con suavidades reveladoras del nivel crecido de su inteligente sensibilidad. Pero renunciaremos con gusto a esta discriminación al oído.

Es posible, a mi entender, hacer coches de ciudad y coches de campo. Estoy segura de que las ratas de ciudad y las ratas de campo siguen siendo distintas. ¿Por qué han de seguir siendo unos y los mismos coches que se pensaron para correr mundo y los destinados hoy a circular—ratones enervados y enervantes—por la ciudad?

Estos coches de ahora no son nuestros servidores. Somos nosotros sus rendidos esclavos. Cuando pienso que los Rolls Royce se carrozaban teniendo en cuenta la altura de los tocados femeninos y masculinos, me pregunto si realmente hoy no estaría justificado que los coches se amoldasen a las dimensiones de la ciudad y al umbral de toxicidad permisible, para que no deje de ser respirable el aire ciudadano. Porque parece excesivo que se tomen las medidas de una chistera a la hora de hacer el diseño de un coche, pero no parece tampoco tolerable que un vulgar "Seiscientos" acale espaciosa vital y emponzoñe el aire que respiramos las criaturas de sangre inteligente.