

# La lentitud

VALERY LARBAUD

Traducción de Ulalume González de León



A Paul Morand

\*\*\*

AY UN conmovedor elogio de la velocidad en una frase de Johnson que Boswell nos da a conocer: "Uno de los mayores placeres de la vida es viajar en una carreta que corre a toda marcha".

Elogio poco común de una velocidad muy relativa, pero que es común, en primer lugar, porque lo asociamos con la imagen que nos hacemos del Doctor Johnson: un hombre muy alto, muy gordo, muy lento, hipopotámico, cuyo pensamiento vuelven pesadas la elocuencia, la lexicografía y la pomposidad; y en segundo lugar porque esa frase fue pronunciada en pleno siglo XVIII, en una época en que la velocidad moderna sólo existía en la imaginación y en los anhelos de la gente, como si la gente la presintiera. Tierra prometida hacia la cual intentaban acercarse con toda la rapidez de la que sus caballos eran capaces, y que buscaban en esa dirección, por medio de la selección y de la cría, así como alimentados por la esperanza de obtener tal vez, un buen día, una raza de cuadrúpedos provistos de alados cascos... Sí, esa frase del ponderoso Doctor resume para nosotros la aspiración de aquellas generaciones que, aunque relativamente cercanas a nosotros en el tiempo, no conocieron la velocidad nuestra: la que hemos logrado domesticando al fuego y al rayo, creando primero toros y poco después abejas de acero (es muy conmovedora, también, la descripción de las máquinas locomotoras que hace Ovidio en sus *Metamorfosis*).

Poco después que el Doctor Johnson, Napoleón se lanza hacia la misma meta y nos sorprende por la rapidez verdaderamente imperial de sus desplazamientos, lograda gracias a una sabia economía de caballos de relevo bien preparados, de bestias veloces y bien alimentadas, de palafreneros diestros capaces de desengancharlas y de volver a engancharlas en un número de minutos estrictamente limitado. ¿Calígula había logrado acaso algo mejor?... Parte en barco de velas. Y aparece por fin, dando vueltas de un lado a otro por los últimos años-leguas del tiempo en un espacio preferroviario, corriendo a rienda suelta, como alma que lleva el diablo, por los grandes caminos que rodean la capital, la carroza que conduce a través de la niebla, bajo la fina lluvia parisiense, a un Luis XVIII avejentado, exhausto y enfermo, cuyos pesados párpados se cierran de cuando en cuando sobre unos ojos que no habrían de ver Canaán.

• Capítulo X de *Au couleurs de Rome*

Entra en escena entonces la generación recién nacida. Sus primeros pasos fueron trabajosos, y los poetas dijeron en sus cantos que el hombre había subido demasiado temprano a su monstruo de acero. Pero bastan unos pocos años más para que el emperador se atuse las finas puntas de sus bigotes encerados ante los espejos del vagón-salón-sala-del trono capaz de transportarlo en doce horas de Saint-Cloud a Vichy. Su hermoso tren, que era sin duda azul-blanco-rosa, o bien azul-blanco-malva como el uniforme de su guardia particular, precedió, y para nosotros sigue, a la locomotora provista de quitanieve de Walt Whitman, el Transcaucásico de Jules Verne y los Compounds de Rudyard Kipling.

\*\*\*

Pero los vagones, y los compartimientos de los vagones, sobre todo los primera clase, los cupé-cama y los cama-salón, se cansaron —se desea siempre tener más de lo que se tiene— de avanzar juiciosamente, en larga cola, tras el monstruo para entonces familiar y que echaba demasiado humo. Como los ciudadanos y los grandes señores, sintieron nostalgia del campo y de la vida pastoral. Quisieron guardar el incógnito y anhelaron la libertad, la aventura, los horizontes sin ciudades ni estaciones. Y una noche, hacia finales del siglo XIX, aprovechando una parada imprevista en pleno campo y la proximidad de un pasaje a nivel que habían olvidado cerrar, los compartimientos de una primera flamante pero sin pasillo, y descontenta de haber sido creada según un modelo antiguo, se evadieron, se dispersaron y ¡por fin! tomaron la carretera. La carretera sin rieles ni engranajes que se ramificaba en todas direcciones a través de todos los matorrales de Europa: el camino de los escolares que vuelven a casa masticando su mendrugo de pan.

Algunos murieron en la empresa; pero otros se sintieron bien, se hicieron más fuertes y más rápidos, y tuvieron muchos hijos, más veloces y más vigorosos aún que sus padres, vástagos entre los cuales hubo algunos destinados a crecer hasta alcanzar las dimensiones del antepasado-vagón. La especie proliferó y se vio enriquecida por nuevas variedades: hubo una raza voladora, una raza guerrera, una raza anfibia. Pero la raza de las carreteras es la que hoy se reproduce más fácilmente —demasiado fácilmente, lo cual nos hace temer por nuestra tranquilidad.

Porque la época verdaderamente risueña del automóvil fue aquella en que su especie, cuando la máquina ya estaba provista de todos sus órganos y funcionaba sin riesgos para quien la tripulaba, no se había multiplicado todavía hasta el punto de producir en las grandes ciudades los embotellamientos que hoy padecemos. La limusina, el landó—cama, tenían entonces el campo libre; nada obstruía sus caminos y las carreteras eran entonces su reinado. El encuentro de otro automóvil en campo abierto —“Mira: ¡un colega!”— era entonces un pequeño acontecimiento, como lo es el encuentro de dos transatlánticos en alta mar. Entonces, cuando uno se detenía en alguna ciudad, iba —irónicamente— a visitar la estación del ferrocarril.

\* \* \*

¡Abolida edad de oro! Hoy en día las carreteras nacionales se ven tan concurridas como se veían, hace tiempo, las calles de los suburbios; en todo instante hay que estar dispuesto a ceder la parte central de la calzada al automóvil que va a cruzarse con el nuestro o al que quiere pasarnos; nos obligamos, reciprocamente, a respirar el polvo que levantamos al andar; y los campesinos, cuyas camionetas nos dejan atrás con bastante insolencia, nos hacen ver que los puercos —en ciertas regiones llamados “los nobles” por su “vestidura de seda” [en francés, *soie* significa lo mismo “seda” que “cerda”]—, están tan acostumbrados a viajar en automóvil como los burgueses ricos.

\* \* \*

Además “auto”, término que ya resulta un poco arcaico, retrocede ante el nombre de “coche” que acabará por absorberlo, recuperando así su antiguo lugar; y sucede lo mismo con “bombilla”: ha acabado por rechazar, como a un acólito inútil, al adjetivo “eléctrica” que durante algún tiempo la había escoltado. Estamos también “de vuelta” de todas las vanidades y los placeres del coche, que se han vuelto demasiado cotidianos y al alcance de todo el mundo. Sin hablar de la fatiga física, ya que después de cierta edad nuestros órganos soportan a duras penas las tribulaciones del viaje, por buena que sea la carretera y por mucho que haya sido perfeccionada la carrocería. Dos o trescientos kilómetros, vaya y pase; pero cuando son más, no hay nada comparable con una litera a bordo de una *Étoile Polaire* o de una *Belle-du-Sud* cualesquiera —y no tardaremos en estar diciendo lo mismo de una litera a bordo de una *Flèche d'Or* verdaderamente aérea.

\* \* \*

¿Y quién podría decirnos si no comenzaremos a cansarnos un buen día hasta de la propia velocidad? No hay duda de que ésta nos parece menos atractiva que en tiempos del Doctor Johnson. Lo cierto es que, sobre todo, resulta cómodo y nos parece agradable tenerla a nuestro servicio cuando la necesitamos. Pero se trata de una sirvienta un poco importuna, ya que se nos presenta más a menudo de lo que es solicitada. Ese pequeño defecto —su exceso de celo— crece con los años; y si la dejamos hacer lo que quiere, se convertirá, de sirvienta, en ama.

La velocidad invade a tal punto nuestras horas de ocio, de ese poco ocio del que disponemos, que la lentitud tiende a convertirse, cada día más, en una mercancía rara y preciosa. Y es posible que, muy pronto, la vanidad venga a mezclarse con esta apreciación: lentitud, señal de ocio, del ocio que (equivocadamente) ha sido considerado un producto necesario de la riqueza, aunque en sí nos parezca noble. Pero si la vanidad interviene, tanto mejor. A veces hace bien las cosas. La han calumniado más de la cuenta.

\* \* \*

Vaya usted menos rápido; no tenemos prisa; no trate de pasar a los otros automóviles; al contrario, aminore la marcha para dar tiempo a que su polvo se asiente. El interpelado dice que sí; trata de obedecer a la orden; pero no hay nada que hacerle: el demonio de la velocidad, que habita el motor, no cesa de tentarlo y de vencer su resistencia. Y esta es una de las grandes dificultades de nuestra época: lograr que un conductor adopte y mantenga una velocidad moderada que permita ver bien la comarca y prestar al paisaje la atención que merece. Y aun nosotros nos dejamos arrastrar de mala gana, como quien soporta la presión de una multitud que se dirige hacia donde nos dirigimos nosotros y la tiranía intimidante de la opinión pública: “No ceda usted su lugar; siga en la misma fila; si actúan de otra manera, ¡no son ustedes hombres!” ¿Y quién da pruebas de poseer una indole lo bastante independiente y un carácter lo bastante firme como para responder: “No, no soy un hombre ya que ustedes llaman hombres a los borregos”, y para apartarse de la multitud y actuar de otra manera que los borregos?

Esto es sin embargo una buena señal, y Paul Morand lo ha observado al comienzo de su *Bouddah vivant*: el automóvil grande, alto y pesado, de forma arcaica, con portaequipajes en el techo, se considera hoy el colmo de la elegancia automovilística. “Una pieza de colección equivale a un título” (título de nobleza), es más o menos lo que dice un personaje en una novela de Paul Bourget. Una vieja limusina es un carruaje de lujo.

\* \* \*

Tengo el placer, y tal vez el orgullo, de que pongan a mi disposición uno de esos ejemplares cuando voy a X para visitar a mis amigos los Z. —¡y ojalá puedan ellos conservarlo varios años más! Se trata de un automóvil de época que es casi una pieza de museo, pero que les parece ridículo a los nuevos ricos que no están al tanto de la moda; pertenece auténticamente a “la época de los carruajes de lujo” que, no sin cierto disgusto, fueron vendidos hacia 1910 para comprarlos. Tal como es, y a pesar de su peso y de su altura, sería capaz de andar a una buena velocidad; pero el chofer es por fortuna un hombre prudente de cierta edad. Y he aquí lo que nos sucedió.

En una carretera que atraviesa un bosque, un anciano campesino que conducía una carreta tirada por un burro y avanzaba en el mismo sentido que nosotros, no nos oyó acercarnos. Era sin duda sordo. Nos damos cuenta de ello, aminoramos la marcha, y cuando nos encontramos por fin a treinta metros de él el ruido de la bocina llega a sus oídos. Se vuelve hacia nosotros, descubre aquel enorme mecanismo

trepidante que brilla bajo su techo coronado y cuyo interior es vasto como un tocador o como su antepasado el cupé-cama; salta al suelo desde su carreta, toma al asno por una pata y tira de él con todas sus fuerzas hacia el lado del talud. Para entonces íbamos todavía más despacio. Al pasar, el chofer le grita:

—¿No vale la pena que se dé usted tanta prisa!

La frase se dirigía tanto al pasajero del coche como a su chofer, de modo que saludé. Pocas aprobaciones me han dado tanto gusto como aquélla.

\*\*\*

Por muy orgulloso y satisfecho que me sintiera yo de aquel automóvil y de su lentitud, di sin embargo con alguien lo bastante más feliz que yo a ese respecto como para inspirarme celos.

Era en una capital extranjera. Cada noche, hacia las once y media —en un barrio aristocrático, desierto desde bastante temprano—, veía pasar desde mi ventana un coche perfectamente silencioso, grande y alto, y a ojos vistas nuevo (fabricado a la medida, y no en serie), con todas sus cortinillas bajadas. Recorría la avenida vacía y giraba a la derecha en dirección a los suburbios, tan suave y lentamente que yo había creído, cuando lo vi por primera vez, que estaba a punto de descomponerse e iba a pararse allí, ante mi puerta, o a la vuelta de la esquina. Pero al volverlo a descubrir a la noche siguiente me di cuenta de que funcionaba perfectamente bien. Más aún, lucía tan vigoroso, tan dueño de sí mismo y de la pendiente, que no hubiera causado sorpresa alguna verlo correr de pronto a ciento veinte kilómetros por hora. Todo él parecía velocidad contenida; esa lentitud le era sin duda impuesta; era su paso. Dos hombres instalados en el asiento de adelante, el chofer y un criado, eran los atentos domadores de un animal devorador de espacio.

\*\*\*

Esas cortinillas bajadas... ¿Quién podía darse, pagarse el lujo de tal lentitud? Lo que yo no había visto nunca antes en nin-

gún lado, ni siquiera en las ciudades y los lugares donde uno se encuentra con más millonarios; lo que me era dado ver ahora gracias a una serie de circunstancias excepcionales, y sólo de vez en cuando, y en una apartada campiña... ¿Quién era no sólo lo bastante rico sino sobre todo lo bastante independiente y libre de las obligaciones sociales, lo bastante obedecido y lo bastante poderoso como para tenerlo aquí, con un coche semejante y en una ciudad muy grande? Hay gente, sin duda, que tiene demasiada suerte.

\*\*\*

Interrogué a mis vecinos. Todo el mundo, en el barrio, conocía aquel automóvil, y tan bien que a nadie se le hubiera ocurrido ya espíarlo a su paso, que se producía regularmente a las once y media de la noche excepto cuando había recepción en el palacio, circunstancia en la que se dejaba ver a las doce y media. El personaje que lo ocupaba hubiera podido muy bien pernoctar en el palacio aludido; más aún, era de esperarse, oficialmente, que así lo hiciera. Pero —y tal era el secreto de los habitantes de la capital, ignorado por provincianos y extranjeros— prefería irse a dormir a una mansión que había hecho construir en las afueras de la ciudad. Y cada mañana, a las siete y media, atravesando el barrio que apenas despertaba, el mismo coche, a la misma velocidad, lo llevaba de regreso al palacio. A su palacio. Porque se trataba, con mayúsculas, tal como Chateaubriand lo escribe... ¡se trataba del REY!

Ante Su Majestad, hasta la envidia se borra y ya no es concebible la emulación. ¡Pero es increíble que se necesite ser un monarca, ni más ni menos, para darse el lujo de la lentitud!... El Primer Ministro, por ejemplo, era transportado a cincuenta kilómetros por hora. Por mucho que hubiera podido valer como persona, aquello era todo lo que su función y su categoría social merecían. A menos que aquella democrática velocidad, aquel paso igualitario, pudieran verse como un delicado homenaje de Su Excelencia a la dinastía: el homenaje de un súbdito leal que por nada en este mundo hubiese querido rivalizar en esplendor, en lentitud, con su príncipe. ✕

