

A más de cien kilómetros-hora

El hombre en el automóvil es distinto que en su casa, en su puesto de trabajo, en el tren o en la playa

La apertura del nuevo tramo de la autopista que enlaza Murcia y Cartagena supone eliminar el colapso que, en ocasiones se formaban en el llamado 'Tramo Cero'. Desde ahora, la velocidad será mayor, lo que no quiere decir que incitemos a la agresividad sobre ruedas. El automóvil moderno permite a cualquier pelee pusilámine y fatuo sentirse como aguerrido luchador mientras conduce su cubículo de lata: camuflado entre el anonimato del tráfico, le basta con pisar un pedal para lanzar por el tubo de escape su rugido tarzánico contra el mundo.

HARRY MARCUS
MURCIA

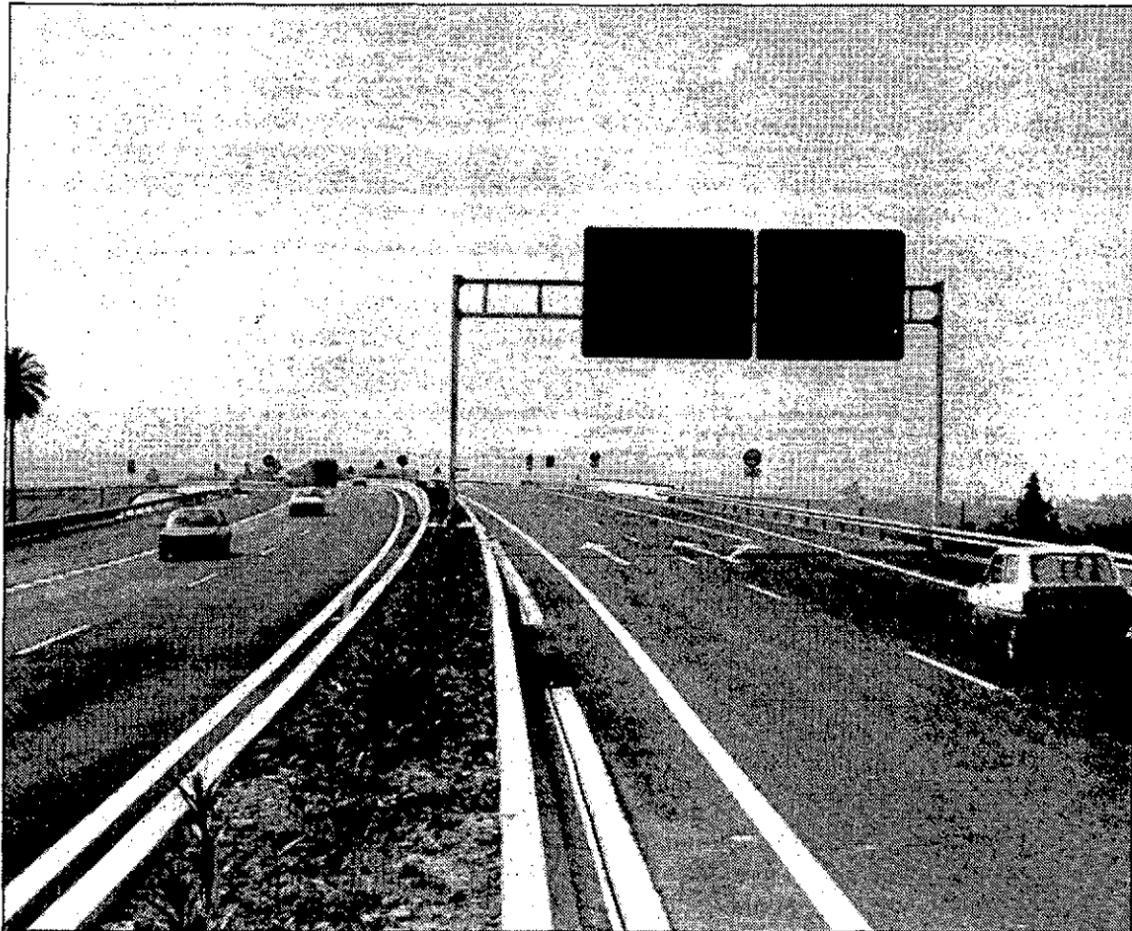
Herbert Eisenreich, en su libro *Yo en coche*, (edición alemana agotada hace años) exclama: «¡Sí, qué tiempos aquellos, cuando vestidos con taparrabos habitábamos en las cavernas y nos descalabrábamos mutuamente con garrotes. Hoy, naturalmente, todo es muy distinto. Hoy hacemos guerras mundiales. Y cuando de momento no hacemos una guerra mundial, nos sentamos en un automóvil y probamos de esta manera a común quién es el más fuerte».

Y parafraseando al célebre estratega Clausewitz, el autor concluye que «Conducir automóviles es la continuación de la guerra con otros medios». «¿Es pues hoy de verdad muy distinto a lo de antes?» -se pregunta Eisenreich y continúa: «Lamentablemente, creo que no. Tenemos ciertamente una legislación y tenemos leyes, tenemos una policía que está para vigilar el cumplimiento de estas leyes, y juzgados que están para castigar a los infractores de la ley. En la práctica, sin embargo, continuamos rompiéndonos mutuamente el caletre, con la única diferencia de que ya no utilizamos garrotes baratos, sino autos contruidos de manera refinada y, por consiguiente, caros. Pero la ideología sigue siendo la misma: *El que sobrevive tiene razón*, y este dogma de todos los primitivos reina en nuestras carreteras».

Herbert Eisenreich se refiere en su libro a la psicología del conductor alemán, pero sus observaciones son en gran parte aplicables a los automovilistas de todo el mundo.

Metamorfosis del conductor

El autor se asombra ante los cam-



Con la desaparición de obstáculos, un gran alivio para los conductores. / JUAN LEAL

bios que se operan en muchos individuos cuando se ponen al volante, citando diversos ejemplos de conducta dentro y fuera del coche: «Y aquel señor, estimada lectora, que por la mañana, durante su viaje a la oficina, le dio a entender que la considera totalmente idiota, mediante los gestos correspondientes, le asegurará de noche, en un banco solitario del parque, que Ud. es la mujer sin la cual no puede vivir».

Eisenreich demuestra que el hombre en el automóvil es un hombre distinto en casa, en su puesto de trabajo, en el tren o en la playa. Sostiene que, dentro del coche, hace un retroceso a 100 kilómetros por hora hacia aquel pasado bárbaro de la humanidad, cuando aún no regía ninguna ley de la razón ni de la cortesía, pues «dentro del coche es nuevamente un *Yo* en una medida incomparablemente superior a lo que sería en otro sitio. Está a la altura del auto desde el punto de vista biológico y técnico, pero no desde el moral: tiende más hacia el mal que hacia el bien con ese instrumento de circulación tan neutral en sí mismo; con su fuerza y velocidad profundiza y ensancha el abismo entre las posibilidades técnicas y su empleo ético». Posiblemente Herbert Eisenreich se haya que-

dado corto al decir que el automovilista en Europa retrocede sólo hasta la época de las cavernas, donde residían esos primates agresivos que fueron nuestros antepasados. Cabe sospechar que el retroceso es aún mayor cuando se observa el comportamiento de los conductores, pues muchos no sólo se vuelven trogloditas al volante, sino verdaderos cuadrúpedos, con la diferencia de que en su coraza de lata se mueven sobre cuatro ruedas en lugar de cuatro patas.

Si pudiéramos traer del pasado un grupo de cavernícolas, y si lográsemos enseñarles a conducir un coche, sin duda su conducta en el tráfico sería más *civilizado*, porque al hombre moderno parece haberse atrofiado incluso el instinto de conservación cuando va en coche: cree que los accidentes sólo pueden ocurrirles a los demás. Cada uno se considera una excepción libre de peligro, como señala Eisenreich en el capítulo quinto de su libro.

Hacia el final del noveno capítulo, el autor no sale de su asombro: «Y me pregunto además, ¿por qué el tenedor de libros, tan pedante en su oficina, es un ignorante en la calle? ¿Y por qué la buena madre,

tan pronto se sienta en el coche, se convierte en una bestia? ¿Y por qué el médico al volante se olvida del juramento que le obliga a proteger y salvar la vida humana?».

Tras otras preguntas por el estilo, el autor busca una explicación atenuante a esas incógnitas. Sin embargo, no hay por qué aplicar paños calientes al triste hecho de que la humanidad, a pesar de los milenios de evolución desde las cavernas, no ha podido librarse de sus bajos instintos, entre los que la agresividad ocupa un lugar preponderante.

Por mucho barniz de cultura y maquinaria de *progreso* con que pretendamos disimular nuestra naturaleza de primates inestables y agresivos, tarde o temprano resurge el energúmeno a la menor provocación. Basta con ver el zafarrancho de gritos, insultos y hasta puñetazos que se arma tras un choque, aunque los daños materiales sean ínfimos.

También aquí se confirma eso de que el tráfico sea la guerra desencadenada con otros medios. Una guerra con sus muertos, heridos y víctimas inocentes, en que los contrincantes se visten de acero motorizado para meterse en una pelea de todos contra todos.

Prótesis de potencia

Don Miguel de Unamuno en su obra *Niebla* de 1914, ya protestaba contra los coches de ese tiempo: «¡Vaya, ya tenemos el inevitable automóvil, ruido y polvo! ¿Y qué se adelanta con suprimir así distancias? La manía de viajar viene de topofobia y no de filotopía; el que viaja mucho va huyendo de cada lugar que deja y no buscando cada lugar al que llega».

Con el asfalto de las modernas carreteras, el automóvil ya no levanta tanto polvo, y los escapes tampoco suenan como en la época de don Miguel. Pero siguen habiendo conductores que huyen, quizá no tanto de un lugar como de sí mismos.

Está claro que el automóvil ha dejado de ser un simple medio de transporte casi desde su origen: entre otros mecanismos de compensación psicológica, sirve como símbolo de *status*, desahogo de la agresividad latente y hasta para embriagarse con el vértigo de la velocidad, aplastando contra el pedal de gas los sueños rotos y las frustraciones.

Ciertos automóviles caros y llamativos también proporcionan otra clase de gratificaciones equilibradas: hay ancianos que recurren a ese tipo de coches como prótesis para compensar fuerzas y potencias en declive, pero también lo hacen los acomplejados por su aspecto endeble, su baja estatura o su debilidad física.

Especialmente en Inglaterra y Alemania ya es tópicamente la escena del coche imponente que atrae las miradas al detenerse junto a un restaurante o discoteca: al apagarse el motor con un último rugido de afirmación, lo que se escurre por la puerta es un alfeñique menudo e insignificante, un petrimetre que pone cara de asombro al provocar burlas y risas justo allí donde esperaba oír murmullos de admiración y respeto.

«¡Semejante yate con un pedacito de chorizo al timón!» es una de las exclamaciones más repetidas en estos casos. / H.M.

Gabriel Nicolás, S. L.

ALMACEN DE HIERRO, ELABORACION Y COLOCACION

ALMACEN:

Ctra. Churra (Curva Coleta). MURCIA. Teléfonos: 24 84 66 / 24 87 04. Fax: 24 78 37

FABRICA:

Polígono Industrial El Palmar . MURCIA. Teléfono: 80 92 66. Fax: 80 63 45