

SUSAN ORLEAN

Autora de *La biblioteca en llamas*



SÁBADO NOCHE

«Los grandes escritores hacen que te intereses por algo a lo que nunca habías prestado atención. Susan Orlean es el ejemplo perfecto»

—*The New York Daily News*

SUSAN ORLEAN
SÁBADO NOCHE

Traducción de Juan Trejo

ÍNDICE

Introducción	11
DAR VUELTAS EN AUTO <i>Elkhart, Indiana</i>	27
MONTAR EN AUTOBÚS <i>Wellesley, Massachusetts</i>	49
PUESTA DE LARGO <i>Phoenix, Arizona</i>	67
GRUPOS DE MÚSICA <i>Portland, Oregon</i>	87
BAILAR LA POLKA <i>Jessup, Maryland</i>	109
HACER UNA ESCENA <i>Los Ángeles, California</i>	129

MATAR	
<i>Pembroke, Carolina del Norte</i>	141
CENAR	
<i>Saugus, Massachusetts</i>	163
ESTAR A RÉGIMEN	
<i>Miami Beach, Florida</i>	187
EJERCER DE ANFITRIONA	
<i>Park Avenue, Nueva York, Nueva York</i>	201
REZAR	
<i>Lower East Side, Nueva York, Nueva York</i>	227
SOCIALIZAR	
<i>Houston, Texas</i>	243
VER LA TELEVISIÓN	271
CUIDAR NIÑOS	
<i>Pleasantville, Nueva York</i>	297
MISILES	
<i>Algún lugar al este de Cheyenne, Wyoming</i>	309
AL DÍA SIGUIENTE	339
Biografía	349

DAR VUELTAS EN AUTO

Elkhart, Indiana

James Patrick Perron, que tiene veintisiete años y es el alcalde más joven en la historia de Elkhart, Indiana, siendo asimismo el más joven de entre todas las ciudades del estado con una población considerable, conduce un Buick sedán de color azul marino, con asientos afelpados, frenos asistidos y una suspensión muy blanda que se acomoda a todos los socavones de la carretera. Tiene un montón de accesorios de lujo y se nota que el motor es potente. También se percibe que lo pintaron con esmero. A pesar de todo, no es el tipo de vehículo que la gente de Elkhart que se considera ducha en estas lides —y hay un buen puñado que así lo creen— denominaría un auto para lucirse o uno de esos que impresionan.

La complexión del alcalde Perron no destaca en ningún sentido, tiene el pelo castaño cortado estilo taza, buenos pómulos, una tranquila y sincera sonrisa que muestra toda su dentadura y un mentón en absoluto agresivo. Su piel parece suave y tersa como la de un niño, pero se desplaza con la gravedad propia de alguien que no sabría ir en bañador de manera despreocupada. Muchas de las personas que vieron crecer a Jim Perron en Elkhart recuerdan los aires de niño grande —los aires de un hombre que conduciría un

Buick— que le caracterizaban. Nadie, ni siquiera el propio alcalde, lo recuerda perdiendo la cabeza durante la adolescencia, ya fuese por alguna chica o con temas de autos o de experiencias autodestructivas. En el momento adecuado de la historia —la suya y la del mundo al completo— jugueteó con la idea de ser *hippie*, pero su jugueteo tocó a su fin después de ciertas charlas sobre la conservación de los combustibles fósiles y tras leer *The Whole Earth Catalog*. Siempre había preferido la música clásica ligera a las bocinas de auto que suenan en el tema principal de *The Godfather*. Se presentó para ser regidor del ayuntamiento antes de acabar la universidad. Su seriedad respecto a cuestiones de civismo y su absoluta firmeza lograron que su edad, o, mejor dicho, su falta de experiencia, resultase irrelevante. De hecho, cualquiera que hubiese podido esperar que en Elkhart un alcalde joven optaría, a nivel cívico, por una mayor frivolidad, habría tenido que admitir que no conocía en lo más mínimo a Jim Perron.

Llegué a Elkhart, Indiana, para pasar una noche de sábado por un motivo que a Jim Perron no le habría hecho gracia: sabía que Elkhart era una de las ciudades en las que se pasaba la noche del sábado montado en el auto de un sitio para otro, y esa cuestión me interesaba mucho porque me parecía que era el ejemplo perfecto de lo que suponía la noche del sábado en Estados Unidos. Dar vueltas por ahí montado en auto es el equivalente contemporáneo de pasear, que era lo que solía hacerse antaño la noche de los sábados. Suele montarse en auto a una velocidad parecida a la que se pasea, de ese modo se puede mirar a los que van en otros autos e insultarse amablemente unos a otros mientras completan una vuelta sin fin. Semejante práctica tiene una motivación social: se trata de mirar más que de una práctica deportiva. Es una oportunidad para estar juntos y no hacer nada, aunque siguiendo un patrón organizado. Es una tontería en la que se gasta sin motivo, lo cual encaja a la perfección con lo que es la noche del sábado, cuando a la gente le gusta hacer algo que, de manera muy obvia, no tenga nada que ver con la productividad y las obligaciones de los

días laborables. Si imaginas que van a una velocidad superior a los cuarenta kilómetros por hora, sin duda te confundes con los piques de carreras. Si imaginas una procesión de autos de época, te confundes con una reunión de alguna clase de club automovilístico. Algunos van por ahí con modelos fabulosos, pero la mayoría son autos familiares con los parachoques medio sueltos y la pintura maltrecha. El vehículo en sí no importa. Lo que importa de verdad es estar en la calle, con amigos, montado en alguna clase de automóvil, con tiempo por delante y ningún lugar en particular al que ir, en la noche del sábado; que tiene la capacidad de convertir cosas tan sencillas como esa en algo espectacular.

El ritual de salir por ahí en auto nació en los años cincuenta, cuando muchas familias empezaron a disponer de autos, o incluso de segundos vehículos, por primera vez y el diseño de las ciudades provocó que se dejase de caminar y que hubiese que conducir de un sitio a otro. Por otra parte, había una masa crítica de gente que buscaba algo barato y sencillo con lo que entretenerse los fines de semana. Montarse en el auto se convirtió en la opción más elegante. Resolvió el principal reto que propone la noche del sábado: cómo divertirse cuando no tienes nada que hacer. De ahí que se convirtiese en algo especialmente adecuado para pequeñas ciudades. En Indiana, un estado formado por muchas ciudades pequeñas, lo de ir en auto de un lado para otro se convirtió en el principal entretenimiento.

Elkhart, la ciudad más grande del estado de Indiana sin problemas de tráfico, es la más extensa de la región y actúa como una suerte de imán natural durante los fines de semana para aquellos vecinos de pueblos y ciudades colindantes como Goshen, White Pigeon, Sturgis y Mishawaka. En el centro de la ciudad se encuentra la amplia y tentadora Main Street, y tiene muy poca competencia en lo que a entretenimiento se refiere. También se trata de una ciudad que encuentra placentero agradecer las bondades de su economía montando en auto: Elkhart es el centro de la industria de los vehículos recreativos, más de la mitad de sus habitantes tra-

baja construyendo, vendiendo o acondicionando casas rodantes o caravanas de lujo. En 1930, cuando Elkhart apenas era un villorrio entre granjas y vacas en el rincón nororiental de este enorme y llano estado, uno de los residentes fundó Skyline Motor Homes y al poco se le unió la empresa Holiday Rambler y Coachman and Schult y constructores de caravanas y de furgonetas y abrieron tiendas de cristales tintados y de artilugios para pintar y locales de accesorios para automóvil y en poco tiempo Elkhart empezó a ser conocida como la Detroit de la industria automovilística recreativa. Tan solo había otro gran negocio en la ciudad: la fábrica de Alka-Seltzer. Cabe pensar que todos esos detalles hicieron que la gente del lugar mostrase un gusto superlativo por los autos como fuente de entretenimiento.

Desde hace muchos años, en la noche del sábado cientos de personas provenientes de lugares cercanos convergen en la calle principal de Elkhart y comienzan a dar vueltas desde las vías del tren hasta el aparcamiento del McDonald's y de vuelta de nuevo a las vías. En algunos lugares de Estados Unidos, la mayoría de las personas que montan en auto y van de aquí para allá las noches de los sábados son adolescentes; en Elkhart la franja de edad es más variada, la conforman adolescentes que acaban de iniciarse en eso de montar en auto, pero también personas de mediana edad con autos bonitos y buenos recuerdos de sus años adolescentes pasados en el auto. Las noches de los sábados, los autos de Main Street forman un considerable desfile de lo más interesante. *Car Craft*, una revista sobre automóviles, ha incluido a Elkhart en su lista de las diez mejores ciudades para dar vueltas en auto; lo que ha logrado que los habituales de Main Street se sientan comprensiblemente orgullosos, habida cuenta de que es difícil ver a Elkhart formar parte de ninguna clase de lista de los mejores en algo, y considerando también que la mayoría de las ciudades de dicha lista están en California, un estado aventajado en ese sentido porque la temporada de ir por ahí con el auto es bastante más extensa y abundan los descapotables.

La ecuación se mantiene intacta desde hace años: una pequeña ciudad dependiente y agradecida a la industria automovilística recreativa, en la que escasean las diversiones, se convierte casi en un ideal platónico de una actividad estadounidense típica de las noches de los sábados: salir a dar vueltas en auto. Y aquí es donde entra en juego el joven James Perron, un profesional urbano que conduce un Buick y siempre pone los intermitentes, una persona que imagina un futuro para Elkhart en el que la economía crecerá, con tiendas más atractivas y entretenimientos más selectos, en el que cada vez a menos personas les apetecerá ponerse un sombrero hecho con latas de cerveza.

«Dependemos en exceso de la industria automovilística recreativa —me dijo el alcalde Perron—. Ha llegado la hora de que Elkhart se diversifique. Tenemos que convertirnos en el centro bancario y de alta tecnología de la región.» Sobre lo de ir por ahí en auto, me dijo: «Personalmente no me desagrada, pero provoca demasiado ruido y suciedad y hace que los vehículos de emergencias no puedan circular por Main Street, ni tampoco los autos que no están pasando el rato. Toda clase de personas tendrían que poder acudir a Main Street y disfrutar de oportunidades culturales y de entretenimiento. Teatro. La orquesta sinfónica. Yo acostumbro a pasar las noches de los sábados en casa con mi esposa, o salimos con amigos. Durante la campaña electoral, obviamente, paso las noches del sábado en actos políticos. Elkhart tiene un área metropolitana en expansión. Aquí la gente suele sentirse orgullosa de su comunidad. Eso es lo que importa, no que haya más autos y gente dando vueltas».

Antes de que yo apareciese por Elkhart, el alcalde había tomado medidas contra el desagrado que le provocaba la habitual diversión de los sábados por la noche en la ciudad: prohibió el tráfico en los dos carriles centrales de Main Street a partir de las ocho de la noche. Como es lógico, el tráfico siguió rodando en los otros dos carriles de Main. Pero al no poder usar los dos carriles centrales, los que iban dando vueltas con sus autos, y que consideraban

que gritarse de un coche a otro, saludarse con la mano y figonear en el interior de los otros automóviles era una parte central de la experiencia, pasaban ahora a cinco metros de distancia de los autos que iban en el otro sentido; algo que enfriaba seriamente el ambiente. De repente, la noche del sábado —que con toda probabilidad no había sido un tema de interés municipal en el pasado— se convirtió en el centro de todas las discusiones en la ciudad. Cuando les comenté a varias personas en Elkhart que había ido allí a pasar algo de tiempo en la que se consideraba la capital del Medio Oeste de los paseos en auto, me advirtieron que debido a la orden del alcalde yo tendría que ir de aquí para allá en auto, la noche del sábado, en circunstancias especiales. También me advirtieron que muchos de los que disfrutaban de esa práctica se habían agrupado y estaban dispuestos a plantarle cara al alcalde Perron.

Cuando llegué a Elkhart, el alcalde Perron se encontró conmigo en mi hotel y me propuso que recorriésemos Main Street en auto. Sabía que se trataba de un gesto simbólico, pero también entrañaba algo práctico: no podías ir a ningún sitio en Elkhart sin pasar por Main. La calle es tan recta como un corte en un papel y la ciudad se despliega a ambos lados de la misma. Antes de alcanzar el centro de Elkhart, Main es una carretera rural que atraviesa campos arados y campos que parecen estar en barbecho a la espera de la construcción de una futura zona industrial. Atraviesa también barrios dispersos y empresas con gigantescos aparcamientos engalanados con banderas de plástico y con viejas señales eléctricas para camiones de tres ejes. En el centro de la ciudad, la calle Main luce unas estrechas aceras, parquímetros y está flanqueada por edificios bajos con modestos elementos decorativos. Algunas de las fachadas del centro han sido remodeladas siguiendo un estilo que seguramente parecía elegante y moderno veinte años atrás. Los edificios están contruidos con los materiales robustos y más bien poco llamativos propios de las viejas y eficaces ciudades del Medio Oeste —ladrillos, granito, algo de madera y algo de revestimiento de aluminio—, están pintados con tonos apagados que pa-

recen haber sido aclarados a lo largo de las últimas décadas. Sobre las vías del tren, Main acelera rápidamente y a unos dos kilómetros del centro de la ciudad da la impresión de que vuelve a convertirse en una carretera rural.

El alcalde Perron conduce con las manos sobre el volante en la posición de las diez y diez. Pisa el acelerador de manera errática, como si su pie tuviese hipo. En el primer semáforo, pisa con fuerza el freno y se vuelve hacia mí.

«Quiero dejar muy clara una cosa —me dice—. A pesar de todo lo que ha pasado, creo que la gente tiene que saber unas pocas cosas sobre mí. Creo que tienen que saber que me gusta conducir. En serio. Pero por mucho que me guste, no entiendo el hecho de conducir como un *entretenimiento*. Me parece un medio de transporte. Entiendo que algunas personas vean el hecho de conducir los autos, e incluso ir en auto de aquí para allá como un pasatiempo. Supongo que para ellos es como un *hobby*. Es probable que piensen en eso como otras personas piensan en coleccionar sellos. Pero en lo que a mí respecta, no veo el atractivo de este asunto por ninguna parte. Un auto como este Buick es todo lo que he querido siempre. —Me sonrió y palmeó el salpicadero—. Este auto me lleva adonde quiero ir, y a mí eso me vale —dijo—. Personalmente, no entiendo el automóvil como una máquina para pasar el rato.»

• • •

A eso de las nueve de la noche de aquel sábado, me reuní en un aparcamiento de Main Street llamado Bucklen Lot con un grupo de personas que sí que entendían los automóviles como una posibilidad de disfrute.

Bucklen era el aparcamiento más grande de todo el centro de la ciudad. El Teatro de la Ópera Bucklen, un imponente edificio de estilo rococó construido en 1884, se erigía a un lado. En su época, el teatro de la ópera debía de ser el edificio más ostentoso de la

ciudad. Pero cuando el *burlesque* y el vodevil pasaron de moda, el Bucklen se convirtió en un cine y después los cines se fueron al centro comercial. No se le supo encontrar otro uso al edificio. La dejadez lo transformó, todo el mundo lo dio por perdido y lo echaron abajo. Algunos de los habitantes de Elkhart entendían que destruirlo había sido una vergüenza, pero como cabría suponer en una ciudad de ávidos conductores, otros muchos consideraron que salían ganando con la adquisición del aparcamiento.

Para la gente a la que le gusta dar vueltas en auto, el Bucklen es en cierto sentido como su zona cero, y a las nueve de la noche, incluso bajo aquellas opresivas circunstancias, estaba hasta los topes. Había tres *monster trucks* —camionetas con ruedas gigantes— aparcados a lo largo del flanco norte del aparcamiento; un Mustang descapotable, un Dodge clásico con lenguas de llamas pintadas en el capó, varios autos con potentes motores, un Pinto de color azul con una indefinible muñeca colgando del retrovisor, un Camaro del 69, un Impala del 63 y también una andrajosa furgoneta estaban colocados en fila en la parte interior. Nadie había bajado de su auto todavía: era el momento de juntarse y la mayoría estaba dentro de los suyos charlando y fumando.

Los más timoratos, como es lógico, hacía rato que ya se habían ido. Las multas por incumplir la prohibición de circular por los carriles centrales llegaban hasta los cincuenta dólares y, a modo de recordatorio, el alcalde envió un escuadrón de policías con bolígrafos y fajos de multas a Main Street las primeras noches de los sábados posteriores a la entrada en vigor de la prohibición. «Salir por ahí en auto puede salirnos muy caro —me contó un tipo al que le habían puesto una multa—. No puedo permitirme conducir unas cuantas horas si va a costarme una multa de cincuenta dólares.» Algunos de los que les gusta montar en auto habían trasladado su base de operaciones a Mishawaka, una ciudad cercana con una calle por la que se puede circular hasta más allá de los límites urbanos. A muchos de los conductores de Elkhart no les gustaba Mishawaka porque era oscura, lúgubre y atravesaba campos y

aparcamientos (lo cual resultaba bastante aburrido) y tenía zonas en las que había que acelerar, lo que provocaba que ir a ritmo de paseo resultase un poco peligroso. Por otra parte, a los responsables municipales de Mishawaka no parecía importarles que todos esos autos anduviesen por allí. Seguramente sea cuestión de tiempo que en Mishawaka hagan lo mismo que en Elkhart pues las ordenanzas del tipo de la del alcalde Perron se han ido haciendo cada vez más populares por todo el país. En Goshen, Indiana —un pueblo a unos pocos kilómetros al este de Elkhart—, el alcalde Max Chiddester firmó una ordenanza sobre los paseos en auto en uno de sus últimos actos oficiales antes de jubilarse. En Portland, Oregon, han decretado multar con hasta ciento cincuenta dólares a todo aquel que intencionadamente pase por el mismo lugar dos veces en una hora. Si lo hace una tercera vez se le retira el vehículo. Los agentes de Allentown, Pennsylvania, están planteándose una legislación similar. Las quejas habituales se centran en las basuras, el ruido, el hecho de convertirse en una molestia y, por extensión, las manchas de aceite y gasolina. «¿Por qué incentivar esa clase de actividades? —planteó el concejal de una ciudad de Oregon—. ¿Por qué no se dedican esas personas a buscar otra cosa que hacer durante los fines de semana que no implique utilizar el auto?»

Durante un tiempo dio la impresión de que acabarían con lo de dar vueltas en auto exclusivamente gracias a la legislación. Cuando el precio de los combustibles subió en los años setenta, esa costumbre dejó de ser un entretenimiento barato y divertido para los sábados por la noche, y la moda de los autos pequeños con cambio manual hizo que pareciese una tontería; un cortejo de autos de choque en lugar de un desfile. Empezó a parecer mucho más en la onda y moderno pasar la noche del sábado en un bar, o en una discoteca, o cenando en un colorista y exótico restaurante Tex-Mex, que conduciendo calle arriba y calle abajo siguiendo un anacrónico ritual en el que lo único que se hacía era consumir gasolina.

En Elkhart, las variaciones respecto al placer que entrañaba conducir fueron incluso peores. Las consideraciones económicas

que acabaron con lo de dar vueltas en auto causaron el mismo efecto en la economía de la ciudad al completo: cuando el precio de la gasolina subió, los estadounidenses se plantearon hasta qué punto era correcto usar el auto como diversión. En Elkhart el desplome fue total. Uno de los mayores inversores de la ciudad, propietario de varias compañías de vehículos recreativos perdió tanto dinero en un único día que entró a formar parte del *Libro Guinness de los Récords*. El desempleo en Elkhart se generalizó. Durante un tiempo, según la opinión de muchos lugareños, dio la impresión de que la industria de los vehículos recreativos no se recuperaría jamás, y que Elkhart acabaría siendo abandonada como uno de esos pueblos petrolíferos agotados. «Por fortuna, la gente se acostumbró a los precios altos de la gasolina —me comentó uno de los residentes—. Se dieron cuenta de que las caravanas seguían siendo algo maravilloso.» Para cuando Elkhart empezó a recuperar el ritmo, Main Street fue pavimentada de nuevo y con cada sábado noche que pasaba más y más conductores regresaban a las calles. «Regresaron en cuanto Main Street volvió a tener buena pinta —recuerda el alcalde Perron con consternación—. Antes de eso, y durante un tiempo, realmente la calle estuvo preciosa.»

Cuando llegué al aparcamiento Bucklen, Pete Russell, conocido por liderar la resistencia de los que apostaban por el auto en Elkhart, estaba junto a un numeroso grupo de personas al lado de su *monster truck*. El auto de Pete era una camioneta Chevy de media tonelada, blanca como la leche, llamada *Intruder*. Ponerle nombre a los autos en Elkhart era algo tan común como lo es en Virginia poner nombre a las casas. Pete es un hombre flaco y nervudo de cuarenta y tantos con ojos entrecerrados y mentón marcado; el aspecto de alguien que pasa mucho tiempo con el cuerpo metido debajo de los autos a pleno sol. Luce un trabajado peinado estilo paje más bien largo de un rubio platino o de un prematuro color blanco. Charley Rich, la estrella del *country* conocido también como Silver Fox, solía lucir un peinado parecido. Resulta que a Pete le gusta la música *country* y creo que no le importaría la

comparación. También le gusta mucho Elvis Presley, por eso tiene un busto de tamaño natural del cantante frente a la ventana de su sala de estar. Menos ilusionado se muestra respecto al alcalde Perron, a quien considera un joven nervioso con aspiraciones de *yuppie* y un secreto rechazo hacia lo que por estos pagos suele describirse con algo de crueldad como «basura de caravana»; es decir, la gente que trabaja en el negocio de los vehículos recreativos. Pete se gana la vida vendiendo remolques para autos de carreras. Esa noche llevaba una chaqueta de vinilo plateada decorada con insignias de Valvoline Motor que hacían un ligero ruidito cuando se daba la vuelta y centelleaban cuando le daba la luz de las farolas desde un ángulo determinado. Cuando lo entrevistan en la tele debido a la controversia con el ayuntamiento, lo identifican como «Pete Russell, defensor de los autos».

«Una noche tranquila —me dijo Pete. Hizo un gesto para abarcar el aparcamiento. Los pocos que oyeron sus palabras murmuraron a modo de aprobación—. De hecho, desde que entró en vigor la nueva normativa no hemos tenido una gran noche a excepción de la banda de cincuenta estudiantes alemanes que estaban de viaje por Estados Unidos y cayeron aquí, en Elkhart. No tengo ni idea si sabían algo sobre eso de montar en auto y dar vueltas por ahí, pero tenían ganas de hacerlo. Metimos a diez de los alemanes en la caja de la camioneta y estuvimos recorriendo arriba y abajo Main Street. Entonaban canciones obscenas alemanas y se lo pasaron bomba. Nos contaron que les gustaba pasear en auto más que cualquier otra cosa que hubiesen hecho en Estados Unidos. Se pasaron los dos días siguientes alucinados, diciendo: “¡Gran camión! ¡Gran camión!”. —Sacudió la cabeza—. A excepción de esa noche, sin embargo, esto ya no es lo que era.»

Alguien se echó a reír y dijo: «Las cosas ya no son como antes, Pete, pero es que todo ha cambiado, ¿no es cierto?».

• • •

«Por lo que a mí respecta, lo único que pretendemos aquí es reunirnos, uno de nuestros derechos básicos. Por eso hemos montado esta asociación. —Señaló con el dedo hacia una pegatina que tenía en el parachoques de su camión en la que se leía: “ELKHART CRUISING ASSOCIATION, CRUISIN’ USA, ELKHART INDIANA”—. Estamos contra el alcalde.»

El hecho es que hasta entonces Jim Perron había sido un alcalde muy popular. Había centrado su atención en un interesante problema local relativo a aguas freáticas y había encabezado el resurgir de Elkhart tras la crisis del petróleo y la recesión. Propuso la rehabilitación de Main Street y de los barrios colindantes y nadie, incluidos los que ahora se le oponían por el tema de los autos, pudo negar que dicha rehabilitación era necesaria. Algunos almacenes estaban vacíos y otros muy deteriorados; transmitía una sensación de dejadez que contrastaba con la novedad que representaba el centro comercial. Lo más destacado que había tenido lugar en Main Street en los últimos tiempos había sido el asesinato del hombre que regentaba el cine al otro lado del aparcamiento Bucklen. Le disparó uno de sus empleados cuando se encontraba junto a la máquina de las palomitas.

El alcalde entendía que había recibido el mandato de adecentar el centro de la ciudad y entendía que la ordenanza contra los autos que rondaban por allí los sábados por la noche era la primera piedra de ese proyecto. Supuso que la única oposición que recibiría sería la de unos pocos jóvenes irritados. No había contado con la asociación de conductores de Elkhart, una coalición de jóvenes y adultos que no tardaron en mostrar al alcalde, tanto a nivel sociológico como político, como alguien capaz de enemistarse con personas quince años más jóvenes y quince años mayores que él.

Pete Russell y la pareja formada por Judy y Mark Cooke, dos nativos de Elkhart que habían iniciado su noviazgo mientras iban en auto por Main Street varias décadas atrás, dirigían la asociación. El hijo de la pareja, de diecisiete años, también practica lo de dar vueltas en el auto. «No conocía a Pete, pero vi que lo entrevi-

taron en televisión y sentí que tenía que hacer algo al respecto —me dijo en una ocasión Judy Cooke—. Para mí, la noche de los sábados y montar en auto son lo mismo. Ha sido así desde mi adolescencia. Siento que el alcalde quiere negar mi juventud. Y eso no me gusta nada. Así que me dije, *eh*, estás hablando de mi *juventud*.»

Por Main Street apenas circulaban autos. Un auto patrulla pasó lentamente junto al aparcamiento. Un Camaro del 69 entró en el Bucklen, se colocó al lado del *Intruder* y se detuvo.

«Hola a todos —dijo el conductor—. ¿Qué tal, Pete?»

«No está mal, Steve.»

«Nunca está mal, colega», respondió Steve.

«Menudo auto.»

«Ya sabes, tuve un Firebird del 69 —dijo Steve—. Hace años tenía un Firebird del 69 y *lo dejé escapar*. No permitiré que me vuelva a ocurrir. Mi esposa lo entiende. Cuando estábamos a punto de casarnos, le dije: “Cariño, en algún lugar hay un Camaro del 69 que voy a acabar comprando”.»

Le pregunté cuánto tiempo llevaba dando vueltas con el auto por Elkhart. «Crecí aquí y vengo haciéndolo desde que era un niño —dijo—. Cuando volví de Vietnam no había nada que hacer. Por eso volvió a ponerse de moda lo de dar vueltas en auto. Realmente me encantó ver a todo el mundo otra vez en la calle. No entiendo por qué el alcalde intenta acabar con esto. Yo voy a seguir haciéndolo, eso seguro. No me metí en esto para presumir. Es cierto que tengo algo parecido a una reputación, pero yo no he hecho nada al respecto. Ese es un motor de trescientas cincuenta piezas y como el auto es guapo la gente supone cosas sobre mi persona. Pero algunas de ellas no son ciertas. Eh, si no saliese por ahí con el auto lo único que haría sería sentarme en casa a ver la tele con mi mujer. Cuando estoy en el auto me siento como si fuese Navidad.»

«Tienes suerte de tener una mujer que quiere quedarse en casa sola los sábados por la noche.»

Me miró sorprendido y me respondió: «No me habría casado con ella si no fuese así».

Pete palmeó el capó del *Intruder*. «Salgamos a la calle de una vez —dijo—. No se puede perder ni un minuto más cuando hablamos de tiempo prestado.»

Me colocaron en el auto de uno de los chicos más jóvenes, de pelo largo y muy parlanchín, llamado Scott Longacre. Su auto se llamaba *Bad in Blue*. En esa época Scott estaba en el último año de bachillerato en el instituto de Elkhart y me dijo que tras graduarse esperaba entrar en la universidad y después trabajar para convertirse en el vicepresidente o en el gerente de una de las filiales de Fox Network. *Bad in Blue* era un Ford Pinto maltrecho, bajo y chirriante que había sido remendado sin ninguna clase de miramientos con pasta Bondo; esos arreglos daban la misma impresión que suele provocar la goma de las braguitas bajo un vestido barato. «No sé qué haría si le pasase algo a este auto —me dijo Scott mientras maniobraba para salir del aparcamiento Bucklen—. Bueno, no es cierto. Sí sé qué ocurriría si le pasase algo a este auto. Me enfermaría.» Al entrar en Main Street nos colocamos detrás de Pete. «Me encanta el *Intruder* —dijo Scott señalándolo—. Es estupendo.»

Pete arrastró prácticamente a todo el mundo fuera del Bucklen hasta Main Street, así que, en cuestión de minutos, algo más de una docena de autos recorrían la calle. Todos circulaban con las ventanillas bajadas y la radio a tope, por eso cuando pasábamos junto a un auto se oía un abrupto estallido de música, casi como si se tratase de un accidente industrial. Nadie conducía por los carriles centrales, excepto de manera puntual. El asiento de Scott estaba muy echado hacia atrás. Tenía que estirar mucho los brazos y llevaba la cabeza reclinada en el reposacabezas, una posición que le hacía parecer en extremo relajado. Las farolas de Main Street titilaban. Soplaban el viento justo para echarle el pelo hacia atrás, al estilo de los anuncios.

«Espero que Judy y Mark salgan pronto —dijo Scott—. Son geniales.» Tocó la bocina y le hizo un gesto con la mano a alguien.

Nos detuvimos en un semáforo. Vimos que al final de la calle un auto circulaba marcha atrás. Varias de las personas que estaban en la acera aplaudieron. Scott hacía comentarios sobre cada uno de los autos que pasaban. Le gustaban más los autos amplios que los pequeños autos deportivos, así como cualquier cosa que tuviese un montón de cromados. Cuando pasamos junto a un lustroso Chevrolet ribeteado con adornos cromados, suspiró y palmeó el salpicadero. «De acuerdo, ya sé que *Bad in Blue* no es más que un Pinto, pero realmente lo he arreglado. Es posible que algunos piensen: “Oh, no es más que un Pinto”. Pero le he puesto un montón de accesorios deportivos que no necesitaba, y tiene un parachoques que es ocho centímetros más alto de lo permitido. En serio, adoro este auto. He gastado todo mi dinero en él. Me gusta mucho tener un auto clásico. Tengo una amiga que tiene un Chevy del 57 color turquesa, con el interior blanco. Además, también tiene un Bel-Air. ¿No es increíble? —Encendió la radio y sintonizó una emisora en la que sonaban los Platters—. ¡Hey! ¡Los Platters! ¡Genial! —Golpeó en el volante con el puño para llevar el ritmo de la canción. Después de unos segundos de deleite musical, dijo—: Sabes una cosa, a mí me parece que nací treinta años tarde. Los autos buenos y la buena música se hacían en los cincuenta. Lo de ir por ahí en auto era la bomba en los años cincuenta. Mi madre me contó que ella lo hacía mientras vivía aquí, en un Mustang de color rojo como las manzanas dulces de la feria. No es que mi madre sea muy enrollada ni nada de eso, pero a mí me parece estupendo. —Se rascó el mentón—. Cuando descubrí que lo de montar en auto pasaba aquí, en mi generación, en Main Street, pensé que era la cosa más maravillosa que había visto en mi vida. Decían que Elkhart se estaba convirtiendo en una ciudad de verdad, pero aquí en realidad no hay nada que hacer. Si acaban con los autos, no quedará nada. Nada».

Nos estábamos aproximando a la rotonda junto al McDonald's al final de Main, más allá de la tienda de globos, de varias zapaterías, una tienda de lanas, un Flytrap's Bar and Grill, el único local

abierto a esas horas. La calle tenía un aire gris y estaba vacía a excepción de la corriente de autos. Scott ralentizó la marcha. Hablamos durante un minuto de lo poco que le gustaban las fiestas o ir al cine comparado con montar en auto. «Tengo una especie de novia o algo así —me dijo—. No suelo salir con ella. Me siento fuera de lugar en todas partes menos aquí. O sea, aquí es donde encajo. Esta gente es una rara mezcla de gente, pero funciona. Están los mayores, que a mí me parecen estupendos, y también están los niños ricos con sus bonitos autos deportivos y los tipos duros con autos superarreglados, y también algunos chicos listos, muy simpáticos, que llevan los autos de sus padres, y algún pazguato o dos, y luego están los erizos que caminan por la acera. Todo el mundo es bienvenido aquí. No entiendo que haya gente a la que no le interese ir por ahí en auto. Yo vivo para esto. Lo es todo para mí. La semana es algo por lo que tengo que pasar para llegar al sábado por la noche.»

Al pasar por el aparcamiento de McDonald's Scott creyó ver el auto del que me había hablado antes, así que quiso que nos detuviésemos. Era un Bel-Air del 56 azul pálido con bandas blancas, embellecedores cromados brillantes y tapicería azul con canalillos blancos. Estaba aparcado junto a la ventanilla para hacer los pedidos. El auto tenía muchos embellecedores y centelleaba como una tostadora. Una chica rellenita con gesto mohíno estaba sentada en el interior peinando su melena con un largo cepillo al tiempo que comía HoHo. En cuanto vio a Scott, dejó el cepillo, se acabó el HoHo y salió del auto.

«Me pareció que eras tú —le dijo—. ¿Sabes una cosa? Ha sido genial: algunas personas que no saben nada de mi auto se han acercado para saludarme. Me parece genial cuando me saludan y no se quedan simplemente mirando el auto.»

Scott también había salido del Pinto y señalaba con el dedo hacia los cromados del Bel-Air. Estaba por completo absorto, como si no hubiese oído lo que le había dicho la chica. Ella se quedó callada. Scott volvió a alzar la vista y dijo: «¿Dónde está el Che-

vy?»). Ella respondió que estaba en el taller. Scott se encogió de hombros y se alejó de allí.

«Está bien, ¿no? —le dijo ella—. Me refiero a la gente que me saluda y que no se fija solo en el auto.»

Cuando Scott volvió a *Bad in Blue*, dimos dos vueltas más por Main Street mientras escuchábamos la radio, sin circular por los carriles centrales, saludando a un montón de autos, tocando el claxon para los grupos de gente que se arremolinaban en la acera, intentando encontrar a una chica llamada Candy Rodríguez en el dial de la radio. Saludamos a más autos, discutimos con alguien que hablaba en la radio y que pensaba que habíamos insultado a Candy Rodríguez, gritamos: «¡Uau!» cuando pasó un Pontiac Grand Prix con las llantas cubiertas, vimos a alguien rompiendo una botella de cerveza contra una pared, tocamos el claxon a una chica vestida con un top y montada en un *skate*, dimos otra vuelta, adelantamos a Pete en su *Intruder*, nos detuvimos para tomar una CocaCola y patatas fritas en McDonald's, volvimos a montar en el auto, gritamos: «¿Estás escuchando Super Gold Radio?» a varios autos con los que nos cruzamos y después nos dirigimos al Bucklen para descansar un rato. Scott me había dicho el nombre de muchos de aquellos autos: *Wheels of Steel*, *Orange Blur*, *Smog*, *Jealousy*, *Shadow of the Night*. «Me encanta que los autos tengan nombre —dijo—. Lo mejor de salir por ahí con el auto es que puedes hacer lo que quieras. Es el único día de la semana en el que puedes hacer lo que te dé la gana. Eso es lo que más me gusta. En Elkhart, la gente trabaja toda la semana y quieren algo de libertad los fines de semana. Por eso lo que propone el alcalde es tan jodido. De hecho, yo ya cumplo con un montón de reglas cuando voy por ahí con el auto. La primera: sé tú mismo. Eso es importante. La segunda: no vayas pegado al culo de alguien todo el rato. Me refiero a no ir muy cerca de otro auto. La tercera: respeta la antigüedad de Main Street. Cuarta: si hay gente que va caminando por la acera hacia un restaurante, no digas palabrotas. Quinta: cuando vayas con el auto, desayuna en el restaurante Bob Evan's Farm. Aunque supongo

que esto, en realidad, no es una regla, porque lo hacemos todos los fines de semana, así que se ha convertido en una especie de *norma*.»

Steve estaba en su Camaro cuando llegamos al aparcamiento. Dijo que iba a regresar pronto a casa pero que volvería a salir la semana siguiente. «Mi esposa», dijo poniendo los ojos en blanco. Encendió el motor y se largó. Llegaron Judy y Mark y se detuvieron junto al auto de Scott. Judy tenía pinta de elfo, Mark era alto y reflexivo. Conducían una furgoneta y pasaban la mayor parte de la noche en el Bucklen, hablando con amigos y observando lo que ocurría en Main Street. Judy le estaba contando a alguien que cuando se dictó la ordenanza de los carriles centrales estaba organizando la reunión de exalumnos del instituto. Se suponía que uno de los actos de la reunión iba a ser un paseo nostálgico en auto por Main Street. En lugar de seguir con aquel asunto, Judy telefoneó a Pete y pasó las siguientes semanas imprimiendo pegatinas para los parachoques, camisetas y organizando un boicot a los comercios del centro de la ciudad que, tal como ella sospechaba, habían cedido a las presiones del alcalde. En la ciudad estaban convencidos de que el boicot no tendría una gran repercusión económica, pero le daría seriedad a su postura. Judy, Mark y Pete salían en la tele local casi cada noche. «Yo no tenía intención de salir en la tele —me contó Judy—. Pero me dije que alguien tenía que hablar. Era algo importante. Perron está intentando librarse de gente como nosotros en Elkhart.»

El alcalde respondió a la iniciativa preparando encuentros abiertos en el ayuntamiento y creando un panel de anuncios. Dichos encuentros adquirieron un formato muy poco habitual cuando acudieron docenas de estudiantes de bachillerato y salieron de repente de allí a una señal de Pete y Judy. Su espantada fue lo más destacado del noticiario de la tarde. Después de eso, la Elkhart Cruising Association volvió a ser noticia cuando mostró su apoyo público al oponente del alcalde, un tipo de aspecto más bien gris que dirigía el departamento local de matriculación de vehículos.

Las frases que antes solían empezar con: «James Perron, el alcalde más joven en la historia de Elkhart», ahora solían dar comienzo con: «James Perron, el hombre que quiere sacar los autos de nuestra ciudad». Judy escribió a un centenar de negocios relacionados con los vehículos recreativos en busca de apoyo. «Recibí ciento sesenta cartas de la gente de esas empresas —me dijo—. Todos me hablaban de sus recuerdos de juventud, de cuando iban en auto de aquí para allá, de lo mucho que eso había significado para ellos cuando eran niños, y de que esperaban que la tradición se mantuviese.»

Ya era casi medianoche. El flujo de vehículos en Main Street cesó. Muchos de los autos en el Bucklen volvían a las calles, aunque ahora con un propósito claro. Quedaban unos pocos cerca de la furgoneta de los Cooke. Scott estaba junto a su auto, observando la pintura. «¿Hemos acabado por hoy?», preguntó Mark.

Judy asintió. «Ha venido bastante gente.» Justo en ese momento apareció Pete en el Bucklen y aparcó al lado. Se unió a Judy y Mark y dijo: «¿Preparados para un pequeño desayuno, forajidos?». Pete acordó que se reunirían en el Bob Evan's en diez minutos. Yo volví a meterme en el *Bad in Blue* con Scott y enfilamos la calle Cassapolis desde Main. Ya no paseábamos en auto, íbamos a un sitio concreto. Pasamos junto a Vans & RV Stuff, RV America, Jack's Mobile Homes, Bob's Mobile Home World, Tom's RVs, Holiday World RV Country y Michiana Easy Livin' Country RVs. Finalmente llegamos al restaurante Bob Evan's. Éramos nueve personas: Scott, Judy, Mark, Pete y algunos de sus amigos. El resto del restaurante estaba vacío. Todo el mundo pidió el desayuno y Scott pidió el desayuno y un batido. A la camarera no le sorprendió.

«A esto es a lo que yo le llamo divertirse —dijo Scott—. Aunque tendrías que haber estado aquí el verano pasado.»

«Centenares de personas —dijo Judy—. Literalmente, centenares. Fue muy divertido. Era relajante. Era bonito estar juntos sin un plan concreto. Eso es lo mejor de pasear en auto.»

Pete se inclinó hacia delante y dijo: «Cualquiera que sepa algo

sobre cómo pasarlo bien te diría que esta es una manera sana y legal de divertirse. ¡Por amor de Dios, aquí no se puede hacer otra cosa! ¡En especial, para los niños! No puedes evitar preguntarte por qué hay gente que no lo entiende».

Scott empezó a tamborilear con sus cubiertos. «Verás, ese es el auténtico problema —dijo. Cruzó los brazos y añadió con solemnidad—: El problema es que el alcalde nunca ha paseado en auto. Cuando era joven pasaba todo el tiempo preocupado por Vietnam y todas esas cosas. Nunca supo cómo divertirse.»

En realidad, el alcalde Perron afirmaba haber rondado por ahí en auto en una ocasión. Me había contado, no hacía mucho, que su primer auto fue un Plymouth del 69 y que pasó una noche de sábado dando vueltas con él. «Me gustaba ese auto —me dijo—. Me gustaba un montón. Pero en realidad nunca fui de los que rondan por ahí. —Se detuvo y añadió—: Bueno, tal vez lo hice alguna vez con amigos, pero me parecía un poco... raro. Verá, por aquel entonces, finales de los sesenta y principios de los setenta, en Elkhart, lo de pasear en auto estaba muy de moda, pero no era lo mío. Nunca lo entendí. En aquel tiempo yo era muy pragmático. Había empezado a leer la revista *Mother Earth News* y los libros *Foxfire* y a preocuparme por los combustibles fósiles. No entendía qué atractivo podía tener lo de pasear en auto. Ni siquiera sabía por qué había intentado que me gustase. Supongo que sentía curiosidad.»

• • •

Pocos meses después de haber estado en Elkhart, el alcalde Perron volvió a ganar las elecciones con un amplio margen de ventaja. Prometió dedicar esa nueva legislatura a resolver el problema de las aguas freáticas y a traer a la ciudad nuevas entidades bancarias así como empresas dedicadas a la informática. Me dijo que no se sentía «insatisfecho» respecto a la actual situación con quienes paseaban en auto. Pocos meses después de eso, se cerró el aparcamiento Bucklen a petición del alcalde. Habían informa-

do de que los domingos por la mañana aquel lugar amanecía lleno de basura, lo cual conllevaba molestias. No mucho después, descubrieron que la ordenanza original en relación a la restricción del tráfico en los carriles centrales de Main Street no había sido promulgada adecuadamente. A todos aquellos a los que multaron por violar dicha normativa se les devolvió el dinero. Durante las siguientes semanas, antes de que la Oficina de Obras Públicas recibiese la nueva ordenanza, los autos regresaron a Main Street. Fue como si hubiesen abierto las compuertas de la presa Hoover. Centenares de autos y de personas de toda la región acudieron a Elkhart y recorrieron el circuito toda la noche. En cosa de un mes la nueva ordenanza, ahora redactada de manera correcta, entró en vigor. El alcalde hizo una concesión: en lugar de que la prohibición diese comienzo a las ocho de la noche, las restricciones del tráfico se iniciarían a las nueve. Aun así, los aficionados a los paseos en auto, desalentados, acabaron dispersándose hacia White Pigeon o Mishawaka o simplemente se fueron a sus casas. Judy, Mark y Pete, que habían llegado a verse a sí mismos como los guardianes de un legado, del mismo modo en que los folcloristas se consideran responsables de una determinada rama de la cultura indígena (por ejemplo, la pesca con anzuelo o los tatuajes), me dijeron que tenían planeado seguir dando guerra. «Seguiremos saliendo por ahí con nuestros autos y mantendremos la campaña para devolver Main Street a la gente —me dijo Judy—. Si no lo hiciese, no podría seguir sintiendo lo que siento por esta ciudad.»

Nuestra conversación me llevó a recordar un cartel que había visto al salir de Elkhart. Iba conduciendo en un auto de alquiler. Enfilé por Main Street y luego por Cassapolis para tomar la autopista de Indiana. Antes de llegar a la rampa de acceso, toda una serie de señales dan la bienvenida a los visitantes de la ciudad y urgen a los compradores a visitar alguno de los muchos mundos, pueblos y universos relacionados con los vehículos recreativos. Había otro cartel, escrito a mano. Ninguno de los aficionados a los

autos con los que hablé reconoció haberlo escrito, pero me dio la impresión de que cualquiera de ellos se habría sentido orgulloso de su autoría:

LOS DÍAS ESTÁN PARA HACER LO QUE HAY QUE HACER
LAS NOCHES PARA HACER LO QUE A UNO LE DÉ LA GANA