

PM

PALABRAS  
MAYORES

NOVELA

**MIGUEL DELIBES**

Un novelista descubre América



Colección: Palabras Mayores

Editorial: Leer-e

Director editorial: Ignacio Latasa

© Herederos de Miguel Delibes, 1956

© de esta edición, 2013

Leer-e

[www.leer-e.es](http://www.leer-e.es)

ISBN: 978-84-15983-80-4

*Distribuye: Leer-e 2006 S.L.*

*C/ Monasterio de Irache 74, Trasera.*

*31011 Pamplona (Navarra)*

*Un novelista descubre América*  
Brasil, Argentina y Chile

1955

Uno está al cabo de la calle de que, elaborando pacientemente estos materiales de que dispone, reunidos con cierta constancia e indiscutible amor en reciente viaje a Sudamérica, hubiera conseguido un volumen macizo, de ardua digestión; uno de esos hermosos volúmenes que incitan al lector a pensar del autor que está amplia, profusa, penosamente documentado. Está bien. Uno pudo hacer eso y, sin embargo, no lo hizo, porque, de haberlo hecho, uno, con el corazón en la mano, no se hubiera quedado a gusto. Uno, honradamente, ha preferido no manipular estos materiales, porque acontece, en ocasiones, que en fuerza de dar vueltas a las cosas, de inducir y deducir, de dejarse arrastrar por apariencias causales, el escritor termina escribiendo «blanco» donde quiso –debió– escribir «negro». En estos negocios de los viajes, nada como la primera impresión; el destello inicial que viola la conciencia virgen es lo que vale. La reflexión posterior no consigue sino deformar las cosas. El escritor debe ser un hombre prevenido contra la oscura e irreparable rebelión de las palabras. Nada hay tan inquietante, inestable y escurridizo como una palabra. La palabra es algo así como el jabón en la bañera. La rebelión de las palabras acecha al escritor cuando quiere aparentar que vio más de lo que vio o pretende dar un petulante cauce metafísico a la minucia cotidiana. La verdad se defiende con las uñas; como gato panza arriba. Vayan, pues, al lector mis leves impresiones sobre Sudamérica tal y como nacieron. Tal vez de este modo no resulten profundas, pero a trueque –y uno cree lealmente que jugamos con ventaja– pueden ser espontáneas y hasta sinceras.

## CAPÍTULO I

## Volando hacia Río de Janeiro

Salir a descubrir América en 1955 constituye una empresa, más que arriesgada, pretenciosa. Uno puede invocar muchas discretas razones para justificar su viaje, mas, en el fondo, no queda sino un movimiento de curiosidad. El móvil de un novelista es siempre la avidez: avidez por ver, por oír, por conocer, por ensanchar su campo de observación. Lo bueno del novelista es que jamás pretende ahondar en problemas que algunos hombres juzgan trascendentales, verbigracia, la industria o la política. Lo bueno del novelista es que su intención no es ambiciosa: su objetivo lo constituyen, simplemente, los hombres y el paisaje. ¡Ahí es nada, los hombres y el paisaje! Lo demás apenas si cuenta. Lo bueno del novelista es la facilidad con que se despoja de todo prejuicio. Las ideas previas, como ideas de segunda mano que son, reportan una oscura rémora para el viajero. Un viaje exige una mirada virgen, una conciencia sin deformar. Un viaje requiere valor, al menos el valor necesario para mirar cómo cae la bola del reloj de la Puerta del Sol cuando al viajero le apetece hacerlo, sin temor al qué dirán. Quien viaja con la presunción de estar de vuelta de todo es un observador frustrado; se precisan ojos de palurdo para sacarle a un viaje un rendimiento. Uno no marchó a América para descubrir nada; es decir, marchó a América a no descubrir nada y a descubrirlo todo; pero, esencialmente, marchó a América a constatar hechos. Los hechos son la manifestación del hombre en un paisaje determinado. En ese sentido, América, Sudamérica, sigue siendo un nuevo mundo para un eu-

ropeo ahito de piedras y tradiciones seculares; un continente por descubrir.

### *Viaje en avión*

Se ha dicho del avión que acorta distancias. Esto no es enteramente cierto cuando la meta del viajero es Buenos Aires. Para llegar a Buenos Aires, algunos aviones precisan cuarenta horas. Cuarenta horas de asiento, sin más que cuatro breves interrupciones, son horas suficientes para una honda meditación. El viajero tiene tiempo sobrado para multiplicar trescientos por cuarenta; es decir, la velocidad por el tiempo. El resultado le abruma, especialmente si consideramos que la mayor parte de esas horas no dispone de otro paisaje que el del océano: un océano blanducho, monótono y cabrilleante como la palma sudorosa de la mano de un hombre grueso. Esto explica que el viajero, al pronto, no sienta América tanto como el zumbido de los motores; uno lleva el cerebro literalmente impregnado de ese zumbido. Cuarenta horas en avión agrandan el avión y empequeñecen América. Uno está habituado a trasladarse en dos horas a Barcelona, en tres a París, en cuatro a Londres o Roma, y llega a pensar que el mundo es un reducido patio de vecindad. Con Sudamérica acontece el fenómeno inverso: el avión, pese a su celeridad, o precisamente por ella, imbuye en el viajero una dolorosa consciencia de lejanía. ¡Todavía existen distancias en el mundo!

Esta realidad se hace más fuerte si pensamos que el aéreo es, por el momento, uno de los pocos servicios de transporte organizados en España en atención del viajero; las compañías tratan al cliente con la deferencia que merece quien les hizo objeto de una distinción. Esto no es frecuente. De ordinario, el transportista, en nuestro país, se comporta como si fuese él quien distingue al viajero; es una notable diferencia. En las líneas aéreas intercontinentales, el viajero encuentra un clima de confortabilidad verdadera-

mente exquisito. En nuestra compañía viaja discretamente una persona sin otra misión que adivinar nuestros menores deseos. Su solicitud llega a ser conmovedora. Está en todo; está con todos. En el trayecto Madrid-Buenos Aires, el viajero es obsequiado con todo aquello que pueda desear y más: whisky, café, Coca-Cola, cigarrillos, fósforos, revistas, abanicos, peines y hasta unas plantillas de corcho para los pies; uno puede pedir por esa boca: la compañía está deseando complacerle. Con una particularidad: la obsequiosidad se torna particularmente agresiva en los momentos psicológicos culminantes: iniciación de la travesía del océano, zona de baches, tempestad, pérdida de aceite de un motor. Esta observación justifica que el viajero sensible experimente un cierto desasosiego en cuanto huele un whisky. Un error: la compañía española ha prescindido de la azafata para sus vuelos transoceánicos. La denominación de azafata, que trasciende un poco a naftalina, es lo único desagradable de estas serviciales compañeras de viaje. De regreso, uno pasó los Andes –no «sobre», sino «entre»– en un avión norteamericano y puede afirmar que la sola presencia sonriente de la azafata fue suficiente para desvanecer la menor inquietud incluso en los viajeros más pusilánimes. Los obsequios constituyen una sabia medida, pero su eficacia se redobla cuando es una guapa muchacha quien nos los brinda.

### *El apeadero de la isla de La Sal*

Madrid-La Sal (a quinientos kilómetros de Dakar, punto continental más próximo) supone diez horas ininterrumpidas de vuelo. Doce si, como en mi caso, el aparato encuentra el aire de proa. Esto ya da pie para imaginar que el deseo de tierra va acrecentándose en el pecho del viajero hasta convertirse en una necesidad perentoria. La tierra llega a urgir tanto como el aire a un naufrago a punto de ahogarse. Esta ansiedad induce al viajero a prefigurar la isla de La Sal con todos los atributos del paraíso. Uno imagina un islote ubér-

rimo, de vegetación exuberante; un auténtico vergel de frondas desbordadas. Inmediatamente la esperanza se frustra. La isla de La Sal no es sino un simple apeadero en el mar; una aislada, disciplinada desolación. En la perspectiva aérea, a la difusa luz crepuscular, no se divisa no ya un árbol, sino el menor indicio vegetal. Tierra roja, estéril, ardiente; la aridez es completa. El primer vistazo denuncia el origen eruptivo de la isla. Esta prefiguración se confirma al informárenos de que las Salins du Cap Vert se hallan en las entrañas de un volcán extinto. No podía suceder de otra manera.

A la isla de La Sal la ha redimido la aeronáutica. Actualmente la isla es un gigantesco portaaviones varado en pleno Atlántico; un estratégico pedrusco para afianzar el pie y dar el salto. Tiempo atrás, La Sal vivía de la sal. El tráfico se efectuaba exclusivamente a través del fondeadero de Pedra da Lume, capaz para barcos de mucho calado. Sus siete mil habitantes estaban engranados en este comercio. De todos modos, la actividad era mínima y los medios de vida precarios. Hoy la situación ha variado. Hoy no hay avión que suba o que baje que ignore la existencia de esta inhóspita isla hospitalaria. En torno al aeropuerto han surgido instalaciones modestas —hangares, talleres, observatorio, hotel, bar, etc.—, todo ello montado al aire, sobre cuatro estacas, con un sabor vagamente oriental. Las posibilidades del nativo, lógicamente, se han acrecentado. En todo caso, La Sal representa para el viajero el primer contacto con lo exótico: bandadas de negritos de calzón corto y flexibles negritas con faldas chillonas y turbante a la cabeza salen al encuentro del avión; se ocupan, luego, de su adecentamiento y aseo. El viajero cena allí; una comida insípida, desleída. En torno, un césped declinante, a pesar de los evidentes minuciosos cuidados; algún ralo arbolillo rompiendo la árida, agónica desnudez. Dios sabe lo que representará —en trabajo y consuelo— para el nativo esta pincelada verde en el desierto.



## *Del otro lado del charco*

Natal representa la liberación del océano; constituye exactamente, tras el «cielo grueso» y consiguiente balanceo de la travesía nocturna, la conquista de la tranquilidad. Natal es, simplemente, la otra ribera del charco. El reloj del viajero señala las ocho y media, pero aún es noche cerrada; el caos de las horas se ha iniciado. El avión ha entablado su competencia con el sol. De otra parte, el viajero va abandonando la órbita de la primavera y adentrándose en la órbita del otoño. Los relojes de Natal marcan las cuatro y media de la madrugada. Esto quiere decir que la mejor receta para cumplir años cada año y medio consiste en navegar siempre hacia el oeste.

En Natal –Brasil– el viajero ha de soportar una fumigación concienzuda a manos de un indolente mestizo. La escena es humillante. Uno, entre los efluvios del DDT, adquiere conciencia de patatal invadido por las larvas. Por lo visto, Brasil teme una inmigración ilegal de la mosca tsé-tsé. Ello no justifica la actitud agresiva del mestizo. Ser fumigado con la sonrisa en los labios puede ser soportable; ser fumigado por un ser de mirada alevosa resulta espeluznante. Uno experimenta la misma impresión que si lo asesinaran a sangre fría; que si le disparasen un pistoletazo a quemarropa.

Más tarde, en la aduana, el viajero se percata de que la antipatía es un mal de fronteras. De ordinario, en las aduanas prevalece un clima totalitario; son una sucesión ininterumpida de gestos hoscos y miradas enemistosas; de abierta, injustificada hostilidad. Los siguientes puestos fronterizos hasta Buenos Aires no harán sino confirmar esta primera impresión. Tan sólo Chile, con esa cordialidad efervescente, notoria en todos los sectores y rincones del país, puede considerarse una excepción. Chile recibe a los turistas que arriban en el transandino con un efusivo cartelón: «Bienvenido a Chile», colocado en las inmediaciones de Portillo. La medida puede parecer pueril, pero resulta de un

gran efecto moral. Uno entra en Chile como en su propia casa. La revisión aduanera e incluso los diálogos con los carabineros fronterizos se hacen así más tolerables.

En Natal ya trasciende el problema racial del país, si problema puede llamarse al hecho de que el porcentaje de hombres negros, mestizos y zambos supere al porcentaje de hombres blancos. Para el viajero, el problema racial, como todos los problemas, no es cuestión de cuerpos sino de almas; es decir, éste existe cuando el porcentaje de almas negras es tan elevado que imprime su huella en el país. El ambiente de Natal, pese a no ser aún las cinco de la mañana de un día de otoño, es pesado, sofocante, casi irrespirable. Rostros enjutos, morenos, relucientes, exornados con unos bigotes ralos, deprimidos, rodean al viajero. Es domingo, y en uno de los barracones del aeropuerto, cuya rigidez ha sido suavizada con unos tiestos de palmeras enanas, un sacerdote alemán reza la misa. Después, el refrigerio. Nuevos rostros oscuros, brillantes de sudor; nuevas miradas torvas; nuevos bigotes ralos, deprimidos... Decididamente, el primer café brasileño se le indigesta al viajero.

### *Brasil, ese gigantesco parque*

Si hay un vocablo que pueda resumir el carácter de la naturaleza brasileña, es éste: descomunal. Todo en Brasil es descomedido, en especial para un europeo habituado a los límites concretos. Brasil es una nación sin límites, o siquiera éstos no son aparentes. Nada hay delimitado en el Brasil; se trata de una Naturaleza desbocada. Conforme amanece Dios, Brasil queda ahí abajo, según se mira a la derecha. Es una floración restallante, inacabable. El espectáculo forestal de Brasil, desde el aire, resulta impresionante; de una opulencia sobrecogedora. Cientos y cientos de kilómetros de selva sin un poblado, un camino ni el menor indicio de habitabilidad. El viajero no ha conseguido sino trocar un mar de agua por un mar de vegetación. Para el viajero consti-

tuye un consuelo la contemplación de este gigantesco parque, propicio para templar los nervios de un mundo superpoblado y enfebrecido. La vegetación ofrece una densidad cada vez más inextricable; el contraste con la tierra roja resulta agresivo. Al cabo de cuatro horas, la Naturaleza empieza a clarificarse: aparecen los primeros poblados, los primeros cultivos, las primeras vías de comunicación. El mapa brasileño se resuelve ahora en una vistosa policromía. No cabe duda que la naturaleza brasileña fue la verdadera inventora del tecnicolor. Más adelante sobrevolaremos una zona abrupta, de amenazadoras cordilleras y, detrás, las dilatadas extensiones de pastos. Todo, repito, descomunal, sin medida, aun en la vasta perspectiva aérea. El mismo río Paraíba do Sul, que ciñe entre sus dos poderosos brazos la ciudad de Campos, representa una masa de agua ingente, desacostumbrada para un europeo. No hablemos de la Playa Grande, en Santos –salida al mar de la hermosa ciudad de Sao Paulo–, con más de cien kilómetros de extensión por uno de profundidad. Para Brasil no sirve la escala europea; contar en kilómetros resulta aquí risible. En todo caso, se trata de una Naturaleza esplendorosa, de infalible seducción visual, limpia, abrumadora. En realidad, todo esto no es sino una adecuada preparación para el gran espectáculo que se avecina: Río de Janeiro.

### *Una ciudad de tarjeta postal*

Si el viajero arribase a Río desde la isla de La Sal, sin transición, caería literalmente deslumbrado. Río de Janeiro surge frente al mar cohibida por un semicírculo de montañas considerables. La capital del Brasil puede, pues, crecer, pero no ensanchar. Tan es así que el Congreso Eucarístico se celebró sobre una explanada que estaba siendo robada al mar cuando yo pasé. Mas esto es lo de menos. Lo importante es la perspectiva aérea de Río. Sin duda, Río de Janeiro es la ciudad más luminosa del mundo. Ocurre, sin embargo, que su contemplación, como la de un cuadro, re-

quiere una distancia congruente. El espectáculo de Río no puede ser privado de sus alrededores: el Corcovado, el Pan de Azúcar, el fogonazo deslumbrante de Copacabana, con los guardaespaldas de sus modestos rascacielos y, en especial, la floresta con sus verdes de tonalidades cambiantes, incisivos. Brasil, las ciudades brasileñas, están redimidas por la fronda. La eclosión vegetal de Río desde el aire resulta inenarrable. Diríase que las hojas de sus palmeras, de sus bananas, de sus árboles, en general, son lustradas concienzudamente cada mañana. No es la abundancia de verde, sino los matices, lo que encanta la vista. Sin olvidar el detonante contraste con el mar. Río de Janeiro es de una belleza rutilante; una belleza a punto de caer en el merengue del cromo o la tarjeta postal iluminada. Si uno la contempla insistentemente llega a fastidiar en fuerza de color y de armonía. Esto suele suceder con todas las ciudades brasileñas. Santos, desde el Morro de Santa Terezinha, es un prodigio geométrico circundado de verdes insospechados, lamido por un mar excesivamente azul.

La ciudad de Río pierde a medida que uno se aproxima a ella. Esto lo observé a la ida, en avión, y lo confirmé a mi regreso en barco. La euforia del color languidece con la visión inmediata. También el equilibrio disminuye. Río es ciudad para contemplarla con perspectiva: desde el aire, desde el mar, o bien desde la altura del Corcovado. Perderse en el laberinto de sus calles es tomar contacto con la realidad, inevitablemente defectuosa. Ciertamente el pintoresquismo no desaparece: sus tranvías *-bonches-* sin costados; los negros descalzos; la arquitectura de vanguardia; las barracas en las laderas; la vitalidad un tanto cansina y aplacada por el bochorno de sus calles; el movimiento comercial; los rígidos, utilitarios, inflexibles rascacielos; los caprichosos decorados de sus aceras; la bulliosa vitalidad, que no calidad, de sus bazares, etcétera, constituyen, sin lugar a dudas, alicientes de seguro efecto sobre el visitante europeo, lo que no impide que aquí y allá asomen los lunares, que en Río existen como en toda tierra

de garbanzos: aparcamientos inmundos, suciedad, deficiente circulación, callejas lóbregas, etcétera. Un dato: el día 30 de mayo, a las siete y media de la mañana, tropecé con un mestizo muerto en plena calle Men de Sa, a quien la caridad pública había delimitado con cuatro piadosos cirios. Ignoro si estos hechos serán frecuentes. Ignoro el tiempo que el cadáver llevaría allí y el que tardaron en retirarlo. En cualquier caso, para un europeo, tropezarse con un muerto custodiado por cuatro hachones en plena calle constituye un hecho insólito.

Ciertamente, Copacabana nos hace olvidarnos de muchas cosas. Entendámonos, Copacabana cosmopolita, con su larga playa deslumbrante y su turismo internacional. Copacabana es una armonía. Mas Copacabana no deja de ser un anexo, una parte del todo. Y aquí, como en el corazón de la ciudad y como –especialmente– en la periferia, la fronda es un elemento ornamental de primer orden. Esto justifica nuestra afirmación primera: Río es una ciudad de conjunto; contemplarla por fracciones puede conducir al desengaño. Un desengaño que, de otra parte, no sería justo, supuesto que se trata, a pesar de todo, de una de las ciudades más fascinantes y luminosas del mundo.

### *Montevideo, una capital de millón y medio de habitantes para un país de tres*

Uruguay, en cierto sentido, es la Suiza de Sudamérica. Un país chico, pacífico y con un buen orden financiero. La solidez de la moneda uruguaya es casi un insulto para los demás países sudamericanos en plena, incontenible inflación. Un peso uruguayo vale como diez argentinos, como veinte cruzeiros o como más de cien pesos chilenos. Tres pesos uruguayos vienen a sumar un dólar. Esto ya da una idea de la estabilidad económica de este país, lo único reducido y concreto que uno ha encontrado en Sudamérica. Uruguay, desde el aire, no es sino una alfombra verde. Una

alfombra que cobija a tres millones de seres, la mitad de los cuales se concentran en Montevideo, la capital. El viajero observa por primera vez en el Uruguay el fenómeno de la macrocefalia. Sudamérica es así. En Europa se percibe cierta resistencia a instalarse en el campo; en América no sólo se rehúye el campo, sino las capitales de provincia. Al argentino no le saque usted de Buenos Aires; al chileno, de Santiago; al peruano, de Lima, o al boliviano, de La Paz. Nada, fuera de la capital respectiva, vale para ellos la pena. Así se explica que la mitad de la población uruguaya se concentre en Montevideo, la tercera parte de la chilena en Santiago y la cuarta de la argentina en Buenos Aires. Son todos ellos países macrocéfalos, países de cabeza grande y miembros entecos.

Para Uruguay, para su economía, este fenómeno, de ordinario nefando, no parece representar una rémora. Uruguay es un país no ya de administración saneada, sino de un nivel de vida muy alto. Es el único país de América del Sur que resulta caro para un europeo. Un detalle: invitado a casa de mi amigo Nicolás Gereda, observé que frente a la puerta reposaban hasta una docena de vistosos automóviles, todos ellos, excepto el último —un Peugeot modelo 54—, de marcas norteamericanas. Mi amigo me informó sobre alguno de los propietarios, y cuando yo indagué sobre el dueño del Peugeot, me respondió que era del portero de la finca. Sin duda, un país donde la profesión de portero da para disfrutar de un automóvil moderno es un país envidiable.

El alto nivel de vida del Uruguay se exterioriza en la alegría de sus calles, en la actividad de su comercio y, naturalmente, en el volumen de circulación rodada. Las espléndidas avenidas Artigas y Brasil son de un movimiento incesante. Nada digamos del barrio residencial de Carrasco, donde se ven los chalets más lujosos y atrayentes de toda América del Sur. Y, lo que es más importante, se ven por cientos. Evidentemente, los ricos de Montevideo son alguno más de cuatro gatos. Aunque no con valor absoluto,

podemos afirmar que aquí se distingue un pobre de un rico en que aquél maneja un Peugeot 54 y éste un Cadillac 55. Uno se explica que una diferencia de HP no sea bastante para despertar el resentimiento. En Uruguay no son frecuentes los conflictos sociales.

Por lo demás, Montevideo, con su barrio viejo portuario y el barrio moderno a sus espaldas, tiene un cierto tono europeo. Y como ya va siendo inevitable en esta América favorecida por la fortuna, tocada de la gracia de la humedad, la fronda pone una amable nota de color, una nota decorativa y tonificante que suaviza aristas y disimula imperfecciones.