



**DESCANSAR
O SER
LIBRE**

Marin Ledun

**GALARDÓN
CASTELLÓN LETRAS DEL MEDITERRÁNEO
2019 DE NOVELA NEGRA**

Las tres de la madrugada en la ronda sur de Montpellier. Stéphane Guyot, de cincuenta y siete años, es interceptado por la gendarmería por exceso de velocidad, conduce un vehículo robado. La policía descubre que este mecánico sin antecedentes penales es el autor de un gran número de robos de coches, y que viaja con frecuencia a Castellón de la Plana.

La teniente Salima Aboutaib intenta comprender la deriva criminal de la vida de un profesional de los de antes, que ha dedicado su vida a la mecánica, con un comportamiento hasta entonces aparentemente ejemplar. Ninguno de los avances de la investigación encaja con el perfil de un delincuente. ¿Para qué roba decenas de vehículos? ¿O para quién? ¿Y qué le lleva a Castellón?

En la recta final de su vida laboral este hombre sin historia descubre un amor que es más intenso que ningún otro, la luz de la Costa del Azahar, las expectativas de un futuro lleno de ternura, el dolor y la culpa.

Este relato a dos tiempos ahonda en la violencia que la presión laboral inflige a las personas, hasta dónde nos lleva, y enfrenta al lector a las razones por las que deberíamos decidir entre descansar o ser libres.

Esta novela ha obtenido el galardón CASTELLÓN LETRAS DEL MEDITERRÁNEO 2019, promovido por la Diputación de Castellón, en la modalidad de novela negra.

A Luz

«A veces —respondí— me pregunto si los ojos sirven para ver o para llorar».

Axl Cendres, *Coeur battant*, 2018.

«La libertad es muy difícil. Porque es muy fácil dejarse llevar. El hombre es un animal perezoso. Hay una frase maravillosa de Tucídides: “Es necesario elegir: o descansar o ser libres”. Y Pericles dice a los atenienses: “Si queréis ser libres, tenéis que trabajar”. No podéis descansar. [...] La libertad es actividad. Una actividad que al mismo tiempo se autolimita, es decir, que se sabe capaz de todo pero que no debe hacerlo todo.

Ese es el gran problema de la democracia y del individualismo». Cornélius Castoriadis, *Post-Scriptum sur l’insignifiance*, 1998.

1

MONTPELLIER,
LUNES 4 DE JUNIO DE 2018

Stéphane Guyot conduce un Renault Laguna Break de color negro metalizado. El tablero señala las 02:27 de la madrugada y una temperatura de 23 °C. No ha dormido desde hace unas cuarenta y ocho horas pero, a pesar de la fatiga, su conducción sigue siendo fluida y ágil. La radio del coche está conectada a una emisora de noticias 24 horas, pero el hombre no le presta la menor atención. Viste un mono de trabajo rojo salpicado de manchas de grasa. Desprende un olor acre de sudor y de esencia de trementina. El asiento de cuero *beige* que ocupa está recubierto por una película protectora de plástico que cruje con cada uno de sus gestos. Lleva guantes para no ensuciar nada en la cabina. Su mirada parece vacía, y sin embargo, se adivina un rictus de satisfacción discreto en la comisura de los labios. A no ser que se trate de un tic nervioso o de un signo de fatiga. Con la mano izquierda sobre el volante y la derecha en la palanca de cambio, mira fijamente la autovía de circunvalación que se extiende ante él.

Hileras de farolas nuevas superpotentes alumbran los seis carriles, tres en cada sentido. A ambos lados, los símbolos de una ciudad y sus aglomeraciones en plena expansión económica se extienden hasta el infinito. Se suceden zonas comerciales con áreas de aparcamiento inmensas, solares industriales en obras, y avenidas iluminadas como en pleno día, al abrigo de muros de protección sonora de cristal o de cemento. La calzada todavía mojada por la tormenta de media tarde brilla como un mar de aceite. Colo-

cado en el carril central, el Laguna parece resbalar por su superficie. A pesar de los noventa mil kilómetros que señala el contador, el motor de ciento treinta caballos ronronea a la perfección.

Stéphane Guyot sabe que el azar no tiene nada que ver en el asunto.

Piensa en los ingenieros que idearon este automóvil a principios de los años noventa y en los obreros que lo montaron, pieza a pieza, noche y día, entre 2007 y 2018, en la fábrica Renault de Sandouville en Seine-Maritime, a dos pasos del puerto de Le Havre, donde él trabajó hasta su despido. Se dice a sí mismo que hicieron un buen trabajo, aquellos hombres y aquellas mujeres. A pesar de los ritmos infernales y lo penoso del proceso de montaje. A pesar del aumento de las cargas de trabajo, de la carrera por la competitividad y de la imposición de fabricar treinta y tres vehículos por hora. A pesar de los síndromes de desgaste profesional y las depresiones que se multiplicaron a partir de 2013. A pesar de ese padre de cuatro hijos, ya en los cuarenta, empleado desde hacía casi veinte años en la cadena de montaje, que quiso ahorcarse delante de sus compañeros un año antes. Se acuerda también de la pancarta que llevaba aquel tipo alrededor del cuello, mientras su cuerpo se balanceaba en el extremo de la soga, en la que estaban escritos los nombres de los jefes de su sección. Y también de la carta que dejó otro suicida, cuatro años antes, dirigida al presidente y director general del grupo: «Explícaselo tú a mis hijas, Carlos», concluía.

En un acto reflejo, Stéphane Guyot echa un vistazo a la pantalla del tablero de a bordo. Tres cuartas partes del depósito están vacías. Ve un panel que indica la presencia de una gasolinera antes de la próxima salida. Disminuye la presión sobre el pedal del acelerador, mira por el espejo retrovisor y se coloca en el carril derecho. El Laguna desacelera poco a poco, quedando justo por debajo de la velocidad máxima autorizada. Un par de faros crecen en su retrovisor.

Unos segundos después, una berlina lo rebasa en tromba por la izquierda y desaparece en la primera curva, espejismo de vida automóvil en el desierto de la noche de una autovía de circunvalación.

Un puñado de conductores circula todavía a esta hora tardía, pero nada comparable a los miles de vehículos que se apretujarán culo con morro dentro de pocas horas para la gran ceremonia del inicio de la semana. Hectolitros de líquido refrigerante, kilómetros de cables eléctricos, filtros de diésel obstruidos, neumáticos deshinchados, toneladas de discos de freno bidireccionales desgastados y conductores con prisas por llegar, en un tramo de una veintena de kilómetros. Stéphane Guyot se sabe todo eso de memoria.

La mecánica en movimiento es su terreno.

Un as de la seguridad en ruta.

Ese ha sido su oficio durante más de quince años, después de la fábrica. Su último oficio. Asegurarse de que todos —los viejos trabajadores de cincuenta y siete años como él, los jóvenes interinos con horarios imposibles, las madres de familia que corren de una cita a la siguiente con tres niños mal sujetos detrás, los atolondrados, los locos furiosos del volante o los noctámbulos alcoholizados— se trasladen de un punto A a un punto B sin sufrir daños. Stéphane Guyot era jefe de equipo en un centro de inspección técnica y mantenimiento de vehículos situado en la Zona de Actividades Comerciales Millenium, en los suburbios del sudeste de Montpellier, frente al centro comercial Odysseum. Quince años de su vida ya finiquitados.

Stéphane Guyot pone el intermitente, lanza una ojeada rápida por encima del hombro y entra en el desvío al área de la autopista. La gasolinera está desierta. Se detiene delante del surtidor de diésel, apaga el motor y sale del vehículo.

Un camión de alto tonelaje gime al pasar por la vía de circunvalación. Stéphane Guyot saca maquinalmente un Camel del paquete que sigue guardando en el bolsillo ex-

terior de su mono, lo desliza entre los labios sin encenderlo y achica los ojos, por costumbre, para evitar que el humo le enturbie la visión. Su gesto le provoca una mueca. Dejó de fumar hace seis meses, pero todavía le pasa que enciende uno, por un reflejo condicionado. Toma el cigarrillo entre el pulgar y el índice, lo observa un instante, tentado de encenderlo por una vez, luego encoge los hombros y lo devuelve al paquete.

Un Saxo llega zigzagueando, está a punto de embestir el cartel publicitario de la entrada y se detiene en el surtidor. La acompañante del conductor, una muchacha de cara muy blanca, le golpea las manos y chilla, mientras él maniobra para colocar su coche correctamente. Luego, el tipo, que da la impresión de estar bebido, sale del vehículo, rebusca un momento en sus bolsillos, y se inclina hacia la portezuela para decirle algo a la muchacha, que sigue gritando. El tipo se marcha a charlar con el encargado de noche que administra la gasolinera. Guyot aventura una ojeada al interior. La chica tiene colocado en el regazo un bolso de mano imitación cuero de color fucsia. Sus ojos están enrojecidos, como si acabara de llorar. Una sonrisa triste ilumina su rostro. Guyot le devuelve la sonrisa. Ella sacude la cabeza, y se fija brevemente en la pistola de la manga que él introduce en el depósito, antes de volver los ojos a los suyos. Con un gesto preciso, retira un mechón de pelo que le tapa la frente, fija la mirada en su bolso y rebusca hasta extraer un cepillo con el que empieza a peinarse. El tipo vuelve poco después, se instala de nuevo al volante mientras su amiga empieza otra vez a insultarle, y el Saxo se pone en marcha sin haber repostado. Los gritos de la muchacha siguen resonando en el área de servicio después de su partida.

Stéphane Guyot siente un escalofrío. De pronto, tiene ganas de volver a su casa. Dentro de un instante estará de nuevo en la autovía de circunvalación. Faltan solo algunos kilómetros hasta la salida 31, luego la calle Montels-Église,

la avenida de Palavas, la piscina municipal y la calle de la Manade, por fin, donde deberá abandonar el Laguna, recuperar su viejo AX y volver a su casa. Se apresura a llenar el depósito y se dirige después a la garita para pagar lo que debe.

Se quita el guante de la mano derecha, y coloca dos billetes de cincuenta euros en la ventanilla sin mirar al encargado sentado detrás del vidrio blindado.

—Puede fumar si lo desea, ¿sabe? —dice este último con aire desafiante.

Su voz suena deformada por el micro que debe utilizar para hacerse oír, debido al espesor del vidrio. Stéphane Guyot levanta la cabeza y lo observa un instante, desconcertado.

—¿Cómo dice?

—Vaya, normalmente el reglamento lo prohíbe, pero a estas horas no molestará a nadie... le he visto hace un momento, con su cigarrillo. Puede fumar si lo desea, es lo que quiero decir.

Guyot lo observa. El hombre guarda los billetes en la caja y cuenta el cambio, que extiende despacio sobre el mostrador, moneda a moneda. Tiene un aspecto minúsculo y vulnerable. La garita en la que se encuentra parece una jaula. Guyot comprende que el empleado se siente atrapado en el interior y que es él quien querría fumarse uno, por más que lo tenga prohibido. Sin embargo, ¿quién lo denunciaría, a estas horas? ¿Qué arriesga? Si se fuma uno, nadie lo sabrá. Bastantes broncas recibe ya cada noche en este agujero de ratas como para haberse ganado el derecho de fumar tanto como le apetezca sin dar cuentas a nadie. El sol no sale hasta dentro de cuatro horas, él es quien manda hasta que llegue el relevo. ¿Quién iría a quejarse? Ya ves, ¿esa pareja que sale medio colocada de un club nocturno? ¿Quién más? ¿Él, el viejo obrero taciturno, que ha parado para llenar el depósito de un Laguna Break cerca de las tres de la madrugada? ¿O bien el propietario del automóvil que

le ha adelantado cinco minutos antes? ¿Qué les importa a ellos un empleado de noche, en medio de ninguna parte? Las personas como Guyot necesitan gasolina, eso es todo. Solo paran con la idea de cargar un poco de carburante para el motor. Todo lo que desean es alimentar la máquina, pagar su billete de entrada en el gran circo, rodar y rodar siempre adelante hasta el próximo reavituallamiento. Huir de ese empleado de gasolinera pirómano que sueña con cigarrillos. Quizás incluso con abrir las válvulas de todos los depósitos subterráneos y, quién sabe, prenderles fuego con su cigarrillo soñado.

Guyot palpa su paquete a través del tejido de su mono, pasea la mirada por el terraplén central, y se vuelve al empleado.

—¿Quiere uno?

Recoge el cambio y coloca el paquete de Camel en su lugar. El tipo sacude la cabeza en señal de rechazo, está estirando la mano para cogerlo. Guyot da media vuelta sin esperar a ver qué hace el otro. Vuelve a entrar en su vehículo, se coloca de nuevo el guante y se marcha a ocupar su sitio en la vía rápida.

Guyot baja un poco la ventanilla y acelera.

El aire templado que entra en la cabina es agradable. Se diría que es una noche preciosa para conducir. Acelera un poco más, flirteando con las limitaciones de velocidad, hasta que tiene a la vista la salida Montpellier-oeste, cinco kilómetros más lejos. Duda un instante en seguir su camino para aprovechar ese momento de placidez, y luego, en el último momento, desacelera, pone el intermitente y emboca la vía de acceso.

Divisa primero un halo azulado.

Hasta la rotonda siguiente no ve a los motoristas y el coche de la gendarmería nacional, con los girofaros encendidos. Plantado en medio de la calzada, un poli le indica que

se detenga junto al arcén. Guyot escudriña el retrovisor, evaluando las posibilidades de salir de allí en marcha atrás, y luego obedece. Delante de él está la berlina que lo ha rebasado a gran velocidad unos minutos antes en la autovía de circunvalación. Traga saliva. Un segundo uniforme se acerca a su portezuela y le indica que baje el cristal.

—Gendarmería nacional. Apague el motor, por favor.

Guyot obedece.

—¿Qué es lo que he hecho?

—Exceso de velocidad.

Como Guyot abre la boca para protestar, el gendarme precisa:

—Iba usted a 122 km/h en lugar de los 110 autorizados.

Guyot mira de reojo al conductor de la berlina, un treintañero embutido en un traje demasiado estrecho, que gesticula a pocos metros de ellos. El poli sigue su mirada y sacude la cabeza. Guyot se reprime para no decir que no hay nadie en la autovía de circunvalación a estas horas, que 122 km/h no es para tanto, que no tienen ninguna razón para multar a un veterano como él, qué pueden ganar, no volverá a hacerlo, prometido. Calla, porque discutir no le servirá de nada. El poli le pide su permiso de conducir y los papeles del vehículo, pero Guyot ya no lo escucha. Suspira. Finge buscar en la guantera, por más que sabe que no va a encontrar nada más que un mapa español de carreteras, dos CD y un destornillador. Pretende ganar tiempo. El poli ya se conoce esa canción, y lo observa con aire impasible. Uno de sus colegas mira en su dirección y anota el número inscrito en la placa de la matrícula del Laguna, luego vuelve a su vehículo e introduce las letras y las cifras en su base de datos. La operación no le lleva más tiempo del que necesita el poli número uno para evaluar el interior rutilante del coche, los guantes en las manos de Guyot, su mono de mecánico, y hacerse una idea precisa de lo que puede llevar a un hombre de su edad y condición a conducir un Laguna en plena noche.

Guyot se trata mentalmente de imbécil. A lo largo de los dos últimos meses nunca ha cometido un error tan estúpido como un exceso de velocidad. Aprieta entre los dedos el mango del destornillador y echa una ojeada a su alrededor, esperando un milagro. Pero el milagro no aparece. No hay ninguna vía de escape, únicamente construcciones industriales, anuncios comerciales y kilómetros de alambradas.

El poli apoyado en la portezuela insiste. Guyot se encoge de hombros, suelta el destornillador y vuelve a cerrar la guantera con un movimiento seco. Sus manos tiemblan. El poli se da cuenta. Su colega se acerca y le murmura algo al oído. Guyot no oye lo que se dicen, pero ve con claridad que el poli número uno se pone en tensión. Guyot no necesita oírlos. Sabe. Imagina lo peor, porque adivina lo que han descubierto en su puñetera base de datos. De alguna manera, sabía que esto iba a ocurrir tarde o temprano. Solo esperaba que le dieran un respiro, un poco más de tiempo.

Tiempo para encontrar la paz.

El número uno le pide que salga del vehículo y le entregue las llaves del coche. El poli número dos pide ayuda a los dos motoristas, y luego se desplaza hacia la derecha con la intención de bloquear el paso en caso de que se le ocurriera volver a arrancar.

Guyot abre la portezuela y pone un pie en el asfalto. Con la mano en la culata de su arma reglamentaria, el número uno acompaña cada uno de sus movimientos con breves miradas dirigidas a su colega.

—Así, muy bien. No haga gestos bruscos.

Guyot se endereza y coloca la mano en la parte superior de la puerta. Luego extiende el brazo con violencia, de modo que golpea en el flanco al poli, que cae sobre la calzada, jadeando. Enseguida se da media vuelta y corre en dirección contraria, hacia el montículo de hierba que domina la rotonda.

Los otros tres polis están detrás de él antes de que llegue a la cima. Resuenan órdenes. Los gritos le prestan alas.

Guyot acelera, pero siente las piernas rígidas, tetanizadas por el esfuerzo. Resbala en la hierba mojada, cae, se agarra a un matorral, se incorpora y llega a la otra vertiente del montículo. El rostro de Loli, la única mujer a la que ha amado, se materializa en su mente, y viene a superponerse a los seis carriles de la autovía de circunvalación que se despliegan ahora a sus pies. Los labios de la mujer dibujan palabras tiernas que no llegan hasta él. Suplica al fantasma que repita lo que acaba de decir, pero la respuesta se pierde en la noche, y muy pronto sus rasgos se disipan a la luz de los faros de dos tráilers que aparecen por la izquierda.

Guyot no duda un segundo.

Baja la pendiente gritando el nombre de ella para intentar mantener su miedo a distancia, Loli, Loli, Loli, pero la energía que le exige el esprint es demasiado fuerte. Su miedo se transforma en terror cuando percibe por fin el ruido de los motores muy cerca, apenas a unos metros, detrás de la barrera metálica que todavía lo separa de la autovía de circunvalación. Se agarra a la verja, trata de trepar por ella para llegar hasta el otro lado, pero unas manos le sujetan las piernas y los hombros, lo empujan al suelo, y él se derrumba de rodillas en el foso, llorando su amor perdido en busca de un recuerdo feliz que lo reconcilie con la vida.

2

MONTPELLIER, SEIS MESES ANTES

Stéphane Guyot disfruta de su pausa mientras tiritita con un Camel en los labios. Decenas de vehículos se apretujan en el cinturón de acceso al centro comercial, en los dos sentidos. Pesados nubarrones cargados de agua se desplazan hacia el sur, empujados por el mistral. El termómetro flirtea con el cero. Guyot mira al cielo y sueña con una tormenta de nieve que descargase sobre el inmenso aparcamiento del centro comercial Odysseum, que se extiende frente a él, y que sepulta íntegramente los miles de automóviles que se amontonan allí desde las nueve de la mañana. Ese pensamiento le hace sonreír. Guyot no está nunca de tan buen humor como cuando los demás tuercen el gesto. Y al principio de una nueva semana de curro.

Guyot ama su oficio, la mecánica, los pequeños cacharros de los años setenta que repara, los Opel Manta, los Ford Maverick, ese tipo de coches un poco deportivos; y detesta los fines de semana.

Está recostado en el muro exterior de Contrôle Avantage 34, el lugar donde trabaja desde 2003, un centro de inspección técnica y mantenimiento de automóviles implantado en el corazón de la ZAC Millenium. «Un automóvil seguro es un automóvil que dura», proclama una pancarta de cuatro por tres que se alza detrás de él. ZAC significa Zona de Acondicionamiento Concertada. Una operación pública de gran amplitud, parida por tecnócratas retorcidos en el crepúsculo de los años sesenta, para facilitar el concierto entre las colectividades públicas y los promotores privados.