

www.elboomeran.com

Walter Kappacher

Flechas de plata

Traducción de Claudia Baricco



Adriana Hidalgo editora

Lunes 9 de junio

Temí precisamente encontrarme con usted, o con alguna de sus colegas o quizás hasta con la jefa de enfermeras cuando llevé de regreso al ingeniero, hace una semana. Mi intención era llamarla al día siguiente para explicarle todo. Yo esperaba poder sentarlo en una silla de ruedas afuera del edificio, pasar la doble puerta automática de cristal; mi idea era simplemente dejarlo allí. Seguramente en el *hall* alguna de las enfermeras o algún enfermero lo vería enseguida y se encargaría de él. Pero entonces fue cuando la vi a usted, la reconocí enseguida cuando miraba buscando una silla de ruedas. Estaba sentada entre dos frágiles ancianas en el banco que hay enfrente del ascensor. Cuando lo estaba entrando a Windisch, usted ya se encontraba de pie entre las hojas abiertas de la puerta de cristal; sacudiendo la cabeza alzó los brazos y apretó los puños contra su boca como sorprendida, pero al mismo tiempo aliviada y yo pensé: Ahora ya no tiene remedio, y dije con voz temblorosa: “Windisch se sentía demasiado débil como para traerlo de vuelta; ayer hicimos una excursión, no había teléfono en la casa...”, y como para confirmar lo que yo había dicho, apenas entrar al *hall*, repentinamente el viejo sufrió un colapso; yo reulé con la silla de ruedas y volví a cruzar el umbral a trompicones lo que hizo que él

se sacudiera entero. Como no estaba sujetado a la silla, temí que se fuera a caer. Usted le preguntó a una colega que llevaba del brazo a una anciana si estaba el médico, controló el pulso de Windisch.

Yo dije que tenía que correr el auto que había dejado en la entrada y llevarlo al estacionamiento, y mientras daba la vuelta delante de la residencia geriátrica pensé: ¡Me largo! Seguro que nadie se ha fijado en el número de la placa, me tomo las de Villadiego, Windisch no dirá nada. Pero regresé al *hall*. Ustedes habían recostado a Windisch en los asientos, eran dos que se ocupaban de él. Yo sentí que estaba de más. Volví a pensar en largarme disimuladamente, pero en ese instante llegó un vehículo de la Cruz Roja, la puerta corrediza de este se abrió hasta el tope con estruendo, dos hombres de chaquetas rojas aparecieron con una camilla en el *hall*. La forma en que me miró usted al pasar mientras acompañaba a los hombres de la Cruz Roja al vehículo hizo que el temor se desvaneciera, no así la excitación: miré sus manos, no llevaba anillo. Usted ya me había llamado la atención la primera vez que fui a la residencia, cuando entró a la habitación de Windisch en el momento en que el enfermero lo estaba alzando de su cama y terminando de vestir. Su flequillo, su rostro pecoso, su gesto: como si bastara el más mínimo motivo para que se echara a reír. Ya sentado en el *hall*, a mí ya se me habían pasado las ganas de huir. Usted me había pedido que esperara un momento. Quería hablar conmigo, debía contarle qué había ocurrido, dónde había estado el ingeniero. Tenía que elevar un informe, pero antes debía vestir a algunos

pacientes y llevarlos al comedor. Yo me paré delante de la pajarera y me quedé observando a los canarios que iban dando brincos por las ramas y con sus garras y picos subían y bajaban por las rejas de la jaula. Cuando usted regresó finalmente en compañía de otra enfermera y se disculpó por la tardanza, dijo que lo sentía, pero que debía regresar enseguida al sector de internación porque una paciente había sufrido un colapso; ya se había comunicado telefónicamente con el Hospital Regional, el ingeniero ya estaba mejor. Yo prometí llamarla al día siguiente. Pero luego todo cambió. Esa noche mi novia llamó desde los Estados Unidos anunciando su regreso y yo comprendí claramente algo que en realidad ya sabía desde hacía mucho tiempo; llamé por teléfono a mi padre y al día siguiente cargué un par de cosas en el auto y partí por unos días a Linz.

Sábado 31 de mayo

El eco de las campanadas de la iglesia de Eggelsberg se va desvaneciendo. Mitsuko no ha llamado tampoco hoy. Me he quedado dormido sobre el escritorio –la antigua pequeña mesa de la cocina de la casa de mis padres–. Grandes y pequeños anotadores con preguntas que quería hacerle al ingeniero, anotaciones para la investigación de mi proyecto del libro sobre los Flechas de plata. A un costado, la *Car Graphic*, una revista japonesa; en la tapa, un coche deportivo rojo sobre el cual se inclina, apoyada sobre ambos brazos, una joven en bikini de cuero negro. A su lado, el manual de la máquina de lavar que tendré que poner en funcionamiento dentro de poco. El plan de Mitsuko –Mitsi, como a veces la llamo– era un viaje de dos semanas. Desde que se fue hace casi cuatro a Portland, de donde ella es oriunda, no he limpiado nunca la casa. Hay pelusas por todo el piso de madera. Cada vez que las veo, me viene a la mente la imagen de ella pasando la aspiradora con un barbijo unos días antes de volar a los Estados Unidos. En la radio habían dicho que era necesario usarlo, eran los días después del accidente de la central nuclear de Chernobyl.

Desde hace unos días ya no me saco más los zapatos al entrar. ¡Cómo se ponía ella los primeros días después de mudarme cuando me olvidaba de sacármelos en la

angosta veranda que hay alrededor de la casa, o cuando en su ausencia yo fumaba un cigarrillo! Por amor a ella –por su olfato tan sensible– finalmente dejé de fumar; y sin embargo ayer, en la veranda, de haber tenido cigarrillos, hubiera fumado.

El estado de euforia que –aunque no se pueda calificar precisamente de exitosa– me dejó la visita que le realicé por la tarde al ingeniero Windisch en la residencia geriátrica de las afueras de Salzburgo, en las últimas horas, desde que estoy de vuelta en casa en Eggelsberg, se ha ido disipando más y más. Mañana es un día importante, pienso, tengo que irme a la cama, tengo que dormir bien.

“Algún día”, había dicho Windisch en la cafetería de la residencia geriátrica, y de esto ya habían pasado ocho horas, “leerá quizás en el periódico que el ingeniero de autos de carrera de la empresa Auto Unión Paul Windisch, quien se hiciera conocido en los años treinta, ha fallecido. Entonces se acordará de mí. Quizás algún que otro periódico escriba algo sobre mis patentes, por ejemplo sobre la tapa de cilindros de cuatro válvulas” (él entonces había vuelto a toser en una servilleta), “con válvulas enfrentadas en cruz. Pero no sé si el administrador de la residencia pasará los datos que anoté en un papel y coloqué en un sobre con la referencia correspondiente. A veces tengo la impresión de que me tienen por un buscapiños, porque no soy como la mayoría de los internos que se callan la boca y aceptan como algo inevitable las deficiencias del sector de internación, los rudos tonos que a veces emplean las enfermeras y los enfermeros...”

De regreso a casa, mientras atravesaba el tránsito del centro con sus incesantes atascos, había ido escuchando en la radio un concierto de Händel, golpeando el volante al ritmo de la música. Hacía tiempo que no estaba tan alegre, aunque el pensar en el sector de internación del geriátrico aún me daba asco. En casa lo primero que hice fue lavar-me bien las manos. En las dos horas y media que había pasado en la cafetería del geriátrico y luego en el banco del parque no había llegado a entrevistar a Windisch, pero al día siguiente lo pasaría a recoger para hacer una excursión.

Apenas entré, sonó el teléfono. ¡Por fin!, pensé, ¡Mitsi! Pero antes de llegar a la cómoda del vestíbulo y de atender me di cuenta de que en ese momento en Oregon eran las tres de la mañana (lentamente ya calculaba de forma automática la diferencia horaria, como calculaba el cambio entre las distintas monedas cuando viajaba por los Grand Prix). Era mi amigo Max Viehböck, el editor del semanario de carreras *Rennsport-Woche*. Aún no le había contado la situación con Mitsuko, interiormente temía despertar en él malos recuerdos de su luna de miel en Apulia durante cuya segunda semana su esposa Silvia había conocido a un camarero con el que se había largado del hotel para regresar a su casa recién a las cuatro semanas. No me animaba a preguntarle a Max cómo estaban las cosas actualmente.

Mitsuko no escribía, no llamaba; hacía unos diez días más o menos yo había comenzado a dudar sobre si alguna vez regresaría a Austria.

“¿Y cómo fue?”, preguntó Max, “¿en qué estado está el viejo? ¿Valió la pena?”

“La mano helada”, dije, “como cuando sacas una cerveza de la heladera”.

Conduciendo de regreso a casa, en algún punto entre Oberndorf y Lamprechthausen, me había dado cuenta de que no llevaba nada de vuelta, ninguna nota que me pudiera servir de algo, ninguna grabación.

“No importa, olvídate entonces, vuelve a escribir los artículos sobre los Grand Prix”, había dicho Max, “a Novak lo despediremos, no funciona, recibimos cartas de lectores quejándose. ¿Y qué es de las evocaciones?”

No me daré por vencido, pensé una vez finalizada la llamada, pediré a la redacción postergar la fecha de la primera entrega de las evocaciones de famosos pilotos que aún viven, necesito más tiempo. De no haber sido por los reproches de Mitsuko de que siempre me encontraba de viaje, sobre todo los fines de semana, no se me hubiese ocurrido dejar de escribir artículos por un tiempo. Tenía las notas para las evocaciones sobre el escritorio. Con los *Anuarios del Deporte Motor 1984 y 1985* había confeccionado una lista de todos los pilotos. Max había propuesto comenzar con cinco; Niki Lauda lo quería hacer él. Pensé que en realidad también debíamos incluir a los corredores que ya no estaban, que como Mike Hawthorn habían fallecido en un accidente de auto o (¿quién era?, ¿Carlos Pace?) en un accidente aéreo.

Una toma frontal, inclinada de los cuatro relucientes coches de carrera blancos colocados en fila (dos de Mercedes, dos de Auto Unión). Blancos, los trajes de carrera de los cuatro pilotos de pie junto a sus autos. En el tercio

superior de la imagen, la planta baja de la fachada de un edificio delante del cual corre una estrecha acera. Varias ventanas cerradas, rectángulos negros cuya parte superior aparece recortada en la fotografía; entre las ventanas, la oscura y sombría abertura de una puerta donde se apiñan varios hombres, entre ellos también policías, como si buscaran refugio de la lluvia. De hecho el asfalto del patio parece brillar mojado, las partes delanteras de los dos últimos autos (los de Auto Unión) se reflejan claras sobre el oscuro asfalto u hormigón. Grises parecen los uniformes de los mecánicos que están parados junto a las ruedas traseras derechas (los mecánicos en jefe, como dijo Windisch); gris, la fachada del edificio que está detrás. (Es el día de la inauguración del Salón del Automóvil, en febrero de 1937.) Negros son los cascos de los hombres de las SS que se ven en la parte inferior de la imagen; negros, sus uniformes; sólo se ven los cascos, sobre los que se refleja una débil luz, y los hombros, vistos desde arriba, quizás desde la superficie de carga de un camión o desde el techo de una furgoneta de la policía. En el centro de la imagen –de espaldas– un grupo de policías; abrigos oscuros, bandoleras, botas negras. Adelante de todo, el *Führer* conversando con un hombre de abrigo oscuro. Los dos últimos policías aún se están desplazando en dirección a él (uno tiene la sensación de que avanzaran para efectuar una detención). Hitler parece conversar también con el piloto del coche de carrera (Rudolf Caracciola), quien se encuentra apostado junto a la rueda delantera derecha. En el lateral del auto de Caracciola, a la altura del asiento del conductor, se observa pintado el número de orden de

salida, un uno, mientras que el auto que está más adelante de todos –en la fotografía abajo a la izquierda (se ve a Manfred von Brauchitsch como conductor)– lleva el número dos. Brauchitsch está en posición de firme, lo mismo el mecánico detrás de él. El mecánico de Caracciola, al igual que los mecánicos ubicados junto a la parte trasera de los coches de Auto Unión, al igual que sus respectivos pilotos (se ve a Bernd Rosemeyer y, al fondo bien a la derecha, a Hans Stuck), tiene el brazo derecho extendido en alto haciendo el saludo alemán; llama la atención que Rosemeyer tiene el brazo alzado apenas hasta la mitad de la altura de los otros y algo doblado en ángulo; casi pareciera que llevara el brazo en cabestrillo. Caracciola es el único piloto que ya ha bajado el brazo, su mirada se dirige al *Führer*. Todos los pilotos y los mecánicos miran como embelesados al grupo reunido en torno a Hitler.

Esta foto del catálogo del Museo Tazio Nuvolari de Mantua tiene algo que siempre me atrae. Ya la conocía de antes, de un libro de la biblioteca de mi padre, quien heredó del suyo la biografía de Bernd Rosemeyer.

Si estuvieras aquí, Mitsuko, pensé, podríamos volver a mirar juntos el catálogo. Siempre me ha impresionado todo lo que puedes ver en una fotografía, una pintura o una gráfica publicitaria en una revista. No puedes haberlo aprendido de Joshi, tu hermano predilecto, menor que tú, que trabaja como fotógrafo en una agencia de prensa en Seattle; ya a los diecisiete, dieciocho años, tú te viniste a Europa. Cuando mirabas una fotografía, la mayoría de las veces también podías decir algo sobre aquel que no se encuentra en ninguna fotografía (a menos que

se vea su reflejo en un espejo): el fotógrafo. Pero este catálogo del museo del piloto de carreras, recuerdo, no te interesó; quizás no querías recordar nuestro fallido viaje a Italia. Mañana será la entrevista con el ingeniero Windisch, en su casa de Oberndorf, no muy lejos de aquí (cuando mencionó Oberndorf no se me ocurrió pensar en Oberndorf an der Salzach). De nuevo se ha vuelto a hacer tarde en la noche, y aunque sé que a esta hora aún no te has levantado, estoy sentado aquí, pensando en ti, me imagino cómo sería vivir contigo en California como nos lo habíamos imaginado una vez el invierno pasado. Espero que el viejo me dé algún material de su archivo: documentos, revistas, fotografías de los años treinta; me lo imagino de gran importancia para el libro que planeo escribir.

“¿Cómo me encontró?”, preguntó Windisch cuando estábamos sentados en la cafetería del primer piso de la residencia geriátrica. Yo le enseñé el catálogo del Museo Nuvolari en la esperanza de que esto lo moviera a hablar. Cuando se lo acerqué y lo fui hojeando y le mostré algunas fotos debajo de las cuales había textos en italiano donde figuraba su nombre, me contó que él había estado en aquella presentación de los coches de carrera en el Salón del Automóvil de Berlín en abril de 1937. No me había equivocado al suponer que el hombre de abrigo y sombrero de arriba a la derecha era él y no, como figuraba erróneamente allí, el jefe del equipo de carreras Feuereissen.

“¿No podría traernos un café como es debido?, ¿como una excepción? ¡Por favor!” , le pidió Windisch a la ca-

marera, una mujer asiática, cuando esta apareció. Imposible decir si entendía lo que decía el anciano, limpió la mesa con un trapo maloliente. Yo me preparé para tener que hacerme probablemente de una hora de tiempo para hablar con él. Se fue del tema, me contó que desde hacía cuatro días tenía una habitación del lado del sol; durante meses había estado en una del lado de la sombra, con vista al parque; la diferencia era que ahora, a la madrugada, cuando él se despertaba, esta tenía más luz. Ya desde de la mañana en adelante no entraba un solo rayo de sol más al sector de internación. Su compañero de cuarto no se encontraba muy bien; como seguramente yo ya había observado, estaba bajo carpa de oxígeno. Actualmente la tercera cama estaba desocupada. Unos días atrás, cuando él, Windisch, se había mudado a la habitación catorce, el señor Giebisch todavía se encontraba bastante bien.

El señor Scharnagel, su anterior vecino de cama del otro lado del edificio, en el lado de la sombra, se pasaba todo el tiempo con la radio encendida escuchando música tradicional. De las enfermeras Windisch contó que a menudo recién entraban a los pacientes de la terraza del comedor cuando hacía rato que ya no había más sol. En mayo había estado resfriado durante semanas.

“Las enfermeras se quieren ahorrar tener que llevarnos a nuestros cuartos porque ya después a las cinco en la misma sala se sirve la cena. Por otro lado, siempre me echan en cara que yo abro la puerta de la terraza sin autorización; pero necesito aire, me ahogo con las emanaciones de mi compañero de cuarto.”

Windisch volvió a acercarse hacia sí el catálogo abierto.

“El de adelante de todo es Hitler, ¿no? Siempre compartió mucho nuestros éxitos, aunque sentía mayor simpatía por la gente de Mercedes... A los franceses y a los ingleses lo único que les quedaba era hacer que la Comisión Deportiva Internacional siempre volviera a introducir nuevos cambios en las especificaciones técnicas para la fórmula de carrera; pero cuando daban a conocer los nuevos requisitos en otoño, por lo general una modificación de la cilindrada o del peso, ya para el inicio de la temporada nosotros teníamos construido un nuevo auto y las victorias en los Grand Prix volvían a dirimirse entre Auto Unión y Mercedes... Sí, Hitler también conversó conmigo, pero no me pregunte de qué. Lo único que recuerdo es que hablaba de forma absolutamente normal, no se percibía ni una pizca de esa cosa histórica que si no tenía su voz y que impactó tanto en las masas reunidas en las plazas o cuando lo escuchaban por la radio.

”Probablemente Hitler, quien para ese entonces había comprendido antes que otros políticos la importancia del automovilismo de carrera, y aún más, la importancia de la motorización del pueblo, debe haberme preguntado sobre las modificaciones que se habían introducido en los coches de carrera para la temporada 1937, y seguramente también sobre los avances que se habían hecho en el desarrollo del auto para las pruebas por el récord mundial de velocidad. Para él era muy importante que los coches alemanes, daba igual que fueran de Mercedes o de Auto Unión, batieran los récords mundiales obtenidos por pilotos extranjeros con coches extranjeros. Probablemente

el *Führer* también me preguntó sobre las pruebas que habíamos realizado con maquetas en el túnel de viento; por aquel entonces en una revista de deportes había salido una nota con fotos del nuevo revestimiento aerodinámico del coche para el récord mundial. En la primavera, cuando se inauguró el Salón del Automóvil, nosotros no sospechábamos aún que los grandes éxitos de 1936, las victorias —si mal no recuerdo, fueron siete Grand Prix y casi todos los ganó Rosemeyer— no se volverían a repetir en la temporada siguiente. Mercedes también había desarrollado un nuevo coche de carrera y 1937 fue el año de Mercedes. ¡Pero Rosemeyer ganó la carrera más importante, la Copa Vanderbilt en Nueva York!”

Windisch hizo a un lado el catálogo. Este café era mejor que el que servían en el comedor, pero no era café.

“Desde el año pasado ya sólo conozco el mundo por la televisión, y desde que estoy en esta residencia, ya ni siquiera por la televisión. En el salón hay un televisor, colocado bien alto sobre un soporte; el canal lo ponen las enfermeras o los enfermeros con el control remoto. Como los internos por lo general no miran (a uno le queda el cuello duro), ponen un programa de música tradicional que le gusta a un enfermero, o una carrera de esquí que quieren ver las enfermeras mientras les toman la presión o les cortan las uñas a los pacientes que están en el salón sentados o reposando en las tumbonas con ruedas que hay. Del accidente del reactor nuclear en Rusia me contó Bruno, uno de los enfermeros. En las primeras semanas aquí a veces miré las noticias. A menudo era el único que estaba en el salón, la mayoría de los

demás internos hacen que los lleven a sus habitaciones después de la cena.”

Le conté que había leído en el periódico que en los días que siguieron a la catástrofe nuclear, Rudolf Hess, que tenía noventa y dos años y estaba detenido en la prisión de Spandau en Berlín, se había negado a comer verduras de hoja de la huerta de la cárcel.

“Dicen que en la vejez vuelven los recuerdos de la infancia. No podría afirmar eso de mí. Sin embargo, tan pronto pienso en ello, mis recuerdos de la época que trabajé en Auto Unión regresan muy vívidos. Hace poco, por ejemplo, Bruno me llevó a dar un paseo por el parque. Cada vez que pasábamos por la entrada trasera, por el estacionamiento para los proveedores y los vehículos de la Cruz Roja, un espacio grande, quizás usted lo haya visto, teníamos que esperar hasta que el portero que estaba lavando la explanada de cemento con una manguera se diera cuenta de que estábamos allí y apartara el chorro hacia otro lado. Aquello me recordó el patio que había delante del edificio del Departamento de Pruebas en la planta de Zwickau y que yo veía cuando abría una ventana de mi despacho y me asomaba. Todos los sábados por la tarde un aprendiz lavaba el patio echando agua con una manguera y fregaba luego con una escoba... Hoy en día resulta casi imposible imaginarse el clima que reinaba en aquel entonces en Alemania. Un clima de esperanza, de tremendo auge en todos los ámbitos. Normalmente mi jornada laboral era de doce horas. A menudo dormí en la litera que tenía en mi oficina técnica. Casi nunca tenía tiempo de leer el periódico. En el semestre de

invierno viajaba mucho. Mientras duró el contrato del doctor Porsche con Auto Unión, yo viajaba regularmente a Stuttgart, la mayoría de las veces tomaba el tren nocturno. A Porsche cada vez se lo fue viendo menos en Zwickau y en Chemnitz; estaba abocado fundamentalmente al desarrollo de su Volkswagen, una de las ideas predilectas de Hitler, como usted quizás sabrá. Casi nunca pude tomarme vacaciones. Hasta en el tren enseguida dejaba a un lado el periódico y me ponía a esbozar una idea, a redactar un memorándum para el Departamento de Motores o a hacer algún cálculo. A menudo durante los largos viajes, mientras iba mirando por la ventanilla, se me ocurrían ideas.”

Cuando regresé de Salzburgo y ya estuve en casa, comí algo, bebí una cerveza y luego puse uno de los casetes de Mitsuko en mi pequeño grabador (*Haydn/Sonatas*, había escrito ella en la etiqueta), pero escuchando la música me di cuenta de que el estar solo era lo que me generaba tanta inquietud, y oír la tocar el piano me recordó cómo me gustaba escucharla cuando tocaba breves piezas de Schubert. Desde que dejé Linz no tengo más amigos, una vez concluidos los estudios se instalaron en Viena o en Alemania. Hace años que no sé nada de Hans Paul, que era oriundo de Wels y estudió conmigo y luego obtuvo un empleo en el Departamento de Publicidad de la Ford Company en la Fürbergstrasse; su nombre no figura en la guía telefónica. ¿Por qué hace tanto tiempo que Mitsuko y yo no vamos más al Zum *fidelen Affen* o al Theaterkeller como en los primeros

meses de nuestra relación? Sobre todo en invierno, a menudo por las noches no teníamos más ganas de ir a la ciudad en auto: yo no tenía neumáticos de invierno para mi Austin y con temperaturas bajo cero el Opel de Mitsuko tenía problemas para arrancar. Pensé: ¿por qué mañana a la noche no voy en el auto a la ciudad y me doy una vuelta por un par de locales? Seguro que encontraré alguien con quien conversar. A los estudiantes del Mozarteum que conocí por medio de Mitsuko les encanta ir al Zum fidelen Affen.

De pronto me vino a la mente la mujer que me había atendido en la taberna de Pietole.

Cuando el Austin estuvo listo después del arreglo, yo había pasado por el hotel para recoger un pulóver y la biografía de Nuvolari y había salido a probar el auto. Según el plano de la ciudad que tenía a mi lado en el asiento del acompañante no era difícil hallar la salida sur de Mantua. De camino del taller al hotel había tomado por error una calle de sentido único; sudando y maldiciendo había llegado luego por angostas calles laterales al Hotel Broletto delante del cual había buscado infructuosamente aparcamiento, por lo que había vuelto a retomar el Corso y había dejado el Austin en un sitio donde estaba prohibido aparcar, tal como lo hacía la gente del lugar. Tras el cruce del Bosco Virgiliano la carretera transcurría entre prados y campos. Bajé la ventanilla, un aire fresco revitalizador, un largo tramo todo recto, pisé a fondo el acelerador, el motor rugió, el viento parecía multiplicar como en un eco el ruido del caño de escape. En ese momento deseé que Mitsuko estuviera a mi lado. A la salida de Pietole, tal

como me lo había descrito el portero del hotel, enseguida encontré la bifurcación y el camino que iba a Andes, una ruta estrecha, precariamente asfaltada que pasaba por delante de campos y pequeñas casas y desembocaba en una callecita de arena. Al encontrarme de frente con un tractor, frené; el conductor, con el torso desnudo y sombrero de fieltro, se volvió para mirar mi auto. El camino terminaba en el terraplén de la orilla. Como no hallé sitio para aparcar el auto, lo dejé sobre un prado donde habían segado la hierba. Un camino arenoso conducía a lo largo del terraplén. A través de las copas de los álamos de la orilla, en la otra banda del ancho río, se veía la silueta de la ciudad; más adelante a la derecha, la estructura de acero de una instalación portuaria y más allá todavía, siguiendo el curso del Mincio, una planta industrial, probablemente una refinería: siete u ocho chimeneas, algunas lanzando humo, otras, encendidas como antorchas.

Llevando en la mano la biografía de Nuvolari que había descubierto en una librería de Mantua fui paseando por el camino mientras buscaba el local que me había recomendado el portero. Un hombre en moto vino a mi encuentro, llevaba dos cañas de pescar sujetas al portaequipajes. A la altura donde se encontraba el Austin se detuvo y retrocedió impulsándose con ambas piernas hasta donde me encontraba yo. Chapurreando un poco de italiano intenté decir algo sobre el Austin. El hombre me indicó el camino a la taberna, allí también podía dejar el auto. Era famosa por sus especialidades de pescado; lo mismo había dicho el portero del hotel. Todavía era temprano para comer.