ANDRZEJ STASIUK

A LOMOS DE MI BORRICO

TRADUCCIÓN DEL POLACO
DE ANNA RUBIÓ Y JERZY SŁAWOMIRSKI

BARCELONA 2026  ACANTILADO

TÍTULO ORIGINAL *Osiolkiem*

Publicado por
ACANTILADO
Quaderns Crema, S. A.

Muntaner, 462 - 08006 Barcelona
Tel. 934 144 906
correo@acantilado.es
www.acantilado.es

© 2016 by Andrzej Stasiuk
© de la traducción, 2026 by Anna Rubió Rodón y Jerzy Sławomirski
© de esta edición, 2026 by Quaderns Crema, S. A.

Derechos exclusivos de edición en lengua castellana:
Quaderns Crema, S. A.

[Subvencions i ajuts a l'edició o la traducció.]

ISBN: 979-13-87964-77-1
DEPÓSITO LEGAL: B. 19 615-2026

AIGUADEVIDRE *Gráfica*
QUADERNS CREMA *Composición*
ROMANYÀ-VALLS *Impresión y encuadernación*

PRIMERA EDICIÓN *noviembre de 2026*



Bajo las sanciones establecidas por las leyes,
quedan rigurosamente prohibidas, sin la autorización
por escrito de los titulares del copyright, la reproducción total
o parcial de esta obra por cualquier medio o procedimiento mecánico o
electrónico, actual o futuro—incluyendo las fotocopias y la difusión
a través de Internet—, y la distribución de ejemplares de esta
edición mediante alquiler o préstamo públicos.

Íbamos a la puta mierda, a la puta mierda, en coche.

SERGUÉI SHNÚROV

La aguanieve viene del norte. A ratos, todo se vuelve blanco. Anoche lo recogí del taller del señor Mirek y esta mañana he mirado instintivamente por debajo del morro y he visto que se había derramado algo. La parte derecha del diferencial, toda cubierta de pringue; el palier, cubierto de pringue, y el cardán también. Pierde aceite. Agarro el teléfono para explicar lo que hay y el señor Mirek me suelta un rollo de que el retén viejo tenía buena pinta y decidió volverlo a colocar. Le pregunto si no se habrá soltado el palier, porque, con los amortiguadores, los muelles y los neumáticos nuevos, la suspensión ha cambiado bastante. Dice que no, que no tiene por qué, pero su voz segura suena algo insegura.

¡Y tanto que ha cambiado la suspensión! Se ha vuelto dura y, aunque el casco está unos siete centímetros más alto, la máquina se agarra maravillosamente en las curvas. Lástima que las flamantes gomas AT lo tapen todo, porque los amortiguadores son amarillos y los muelles turquesa. De todos modos, entra y sale maravillosamente de las curvas, como si estuviera pegado al suelo. No deja de ser un misterio cómo he logrado sobrevivir todos esos kilómetros con la suspensión original. ¡Doce años y casi trescientos mil kilómetros! Me lo compré cuando acababa de cumplir los cuarenta. Y ahora tengo más de cincuenta y todavía tira. Alguna vez se le ha fastidiado algo, un cardán o una cruceta, pero aparte de eso sólo he tenido que cambiarle el aceite, alguna bombilla y los neumáticos. Trescientos mil. Montenegro, los Balcanes, Albania en invierno, Albania en vera-

no. Y un día sí y otro también por territorio nacional, porque me lo agencié cuando la gasofa estaba relativamente barata, y sólo más tarde tuve que pasarme a un diésel rápido con menos apetito para utilizarlo en los desplazamientos diarios y en las rutas largas. Así fue, pero el borrico verde se quedó conmigo, porque ¿cómo iba a deshacerme de aquel bicho mecánico que no me había fallado nunca? ¡Imposible! De modo que a ratos descansaba y a ratos trabajaba en el campo o transportaba leña: con los asientos abatidos, podías embutirle un cuarto de metro cúbico de leña de haya y trepaba por los peores vericuetos—primera, reductora y, con el culo bien lastrado, el pequeño tractor verde se encaramaba a toda pastilla por los montes más altos. Aunque los límites eran el distrito o, como mucho, la comarca. La economía lo mata todo. El ZIL-130, con su V8, chupaba cuarenta litros a los cien. Tirando por lo bajo. Era una delicia. ¿Os acordáis de los borborigmos de león y de su motor de seis litros? Aunque, todo sea dicho, aquella delicia mató al comunismo. Cuarenta litros como mínimo, dos depósitos de ciento setenta, en total, trescientos cuarenta. Con eso, los juguetitos de chapa fina de hoy en día podrían llegar hasta Gibraltar y aun tendrían para volver. O harían dos viajes de ida y vuelta a Estambul. Pero ¿no será éste un camino que no lleva a ninguna parte? Hace tiempo, tuve un ARO rumano con el motor de un UAZ. El rumano aquél era un desastre colosal, una estafa, una calamidad tecnológica, pero un motor UAZ es un motor UAZ. ¿Se rompía la bomba de inyección? Ningún problema: tres tuercas—si no recuerdo mal, de las de trece milímetros—, un destornillador, chas, chas, chas, y la membrana asomaba al instante, asomaban las válvulas, todo quedaba al descubierto. ¿El carburador? Exactamente lo mismo: un destornillador pequeñito cuidando de no perder aquellas menudencias de

cobre, sobre una hoja de papel o algo parecido, un soplido enérgico para desatascar, montarlo todo otra vez y ¡misión cumplida! Con el encendido, ídem de ídem: un tornillito, ligeramente hacia adelante o hacia atrás, enroscar otra vez y ¡a correr! Y, si no, ¡dale que te dale hasta que te salías con la tuya! Libertad. Lo consigues o no lo consigues, pero eres libre. En cambio, hoy en día, ¿qué haces? Levantas el capó, te quedas mirando como un bobo y acabas llamando a la grúa. O la llamas sin preámbulos, porque ¿qué vas a ver? ¿Un pedazo de plástico, una tapadera con el logo de una multinacional? Sólo eso.

Además, en invierno, mi borrico hacía asistencia en carretera. Si alguien se quedaba atascado en algún sitio, teníamos con qué sacarlo de allí. En toda la vida, sólo se negó a arrancar dos veces—estábamos a treinta bajo cero—. Pero bastó con esperar a que el sol se levantara y, cuando llegamos a los veinticinco, ya no tuvo ningún problema. ¡No hay nada como la gasolina! Era atrevido como una moto de nieve, como un trineo a motor. Con las cadenas en las ruedas traseras, corría como un aerodeslizador. Si se quedaba clavado sobre la panza, bastaba con excavar un poco por debajo, dar marcha atrás, un buen acelerón, y volver a echar mano a la pala después de unos veinte metros. Así se abría camino a través de ventisqueros de hasta un kilómetro de largo. Mi borrico.

O sea que, después de todos aquellos años dando vueltas y más vueltas por el distrito y la comarca, pensé: ¿y si nos vamos de viaje? Por eso el señor Mirek le había puesto los amortiguadores amarillos y los muelles turquesa. También

le había cambiado la distribución, los filtros, las bujías, las rótulas de la barra de dirección y cosas por el estilo. Y le había colocado una batería nueva algo más grande. Y, claro, las AT, casi cuatro centímetros más altas que las originales, sólidas, gruesas, con banda de rodadura de un centímetro. De este modo, el aspecto algo blandengue de la delantera de mi buga había mejorado enseguida. Se volvió más agresivo, como suele decirse en los tiempos que corren. Sólo le faltaban los tatuajes. Pero va y ese maldito cardán pringado de aceite… Aquella misma mañana, llevé el coche al taller del señor Mirek. El señor Mirek es un tipo legal, porque te lo explica todo con pelos y señales. Comparte sus conocimientos. La situación es ésta y vamos a hacer esto y aquello. Y no pone cara de misterio, como suelen hacer los chamanes esos del sistema de engrase. Yo no entiendo mucho de coches, y menos aún si tienen esos motores modernos a los que cuesta meterles mano bajo el capó. Nunca he hurgado en ellos, porque, o no se estropean, o sencillamente no sabría cómo hacerlo. Soy de la época de los UAZ y del Fiat polaco, la época de los cuatro cilindros con carburador y distribuidor.

O sea que el señor Mirek empezó que si esto y aquello, y que si sería mejor así o asá. Yo le estaba agradecido, pero su cantinela me entraba por una oreja y me salía por la otra. Decía para mis adentros: seguro que no se va a averiar. Me lo tenía que creer a pies juntillas, porque, si no, no me iría nunca.

Llamé por la noche. En efecto, era el retén. Es decir, una chorrada. El señor Mirek hubiera podido poner uno nuevo, pero los muchachos de la vieja escuela ahorran en todo. Bah, todavía está bien, aguantará. La vieja escuela de las

épocas de carestía. Hace tiempo, tuvimos un Volga. Un auténtico Volga GAZ-24 de color remolacha. La pintura saltaba a trozos. Nos lo había endilgado un conocido. A cambio de un Fiat 125p de tres años. Yo era un imbécil, no tenía ni idea de coches. Un Volga de unos veinte años. Aquel conocido todavía vive y sigue teniendo la conciencia tranquila. El barniz se desprendía de los guardabarros, de las puertas. Una delicia de coche. Se conducía como un sofá. Flotaba. Hasta que el motor empezó a hacer ruido como un diésel del año de la pera. Lo desmonté con la ayuda de unos amigos: se había roto un cojinete del cigüeñal. Arrastramos el Volga hasta el taller. Era un cuchitril gélido con el suelo de cemento. Estábamos a primeros de diciembre. Sobre el cemento, pilas de cigüeñales, pistones y cojinetes. Decenas, centenares de piezas amontonadas, todas de segunda mano, de desguace, quincalla polaco-soviética.

—¿Para uno de esos judíos o para uso propio?—preguntó el mecánico—. Porque si es para un judío, pongo papel de aluminio y va que se estrella, aguantará dos semanas.

—¿Qué papel de aluminio?—pregunté.

—Del normal, de ese del chocolate. Se dobla varias veces, se enrolla al cigüeñal, se pone el cojinete y aguanta dos semanas. Bueno, quizá una.

Le dije que era para mí, me miró como si tuviera delante a un idiota, suspiró y se puso a hurgar entre el montón de cojinetes mascullando:

—Éste es de un Żuk, éste de un Fiat, éste vete a saber de cuál, a lo mejor de un gitano, es decir, de un Dacia… ¡Aquí hay uno! Pero está jodido.

Siguió removiendo el sonoro montón de chatarra y, de vez en cuando, me lanzaba una mirada por encima de las gafas. Por aquel entonces, ya nadie conducía un Volga. ¡Pero si tragaban por lo menos quince litros! Un día, en una ga-

solinera, nos echaron gasóleo sin preguntar, porque si alguien todavía tenía algo así, le había puesto un diésel de algún Mercedes viejo. Hubo que vaciar el depósito. Finalmente, el mecánico eligió de entre el millar de cojinetes uno que «no estaba jodido», lo colocamos, luego el cigüeñal, luego el cárter, echamos el aceite y arrancó. Funcionó dos años más, antes de que lo tuvieran que arrastrar hasta Drohóbych con una barra de remolque.

De modo que sólo era el retén derecho. No quise incordiar al señor Mirek preguntándole si, ya puestos, había cambiado también el izquierdo. Al igual que yo, el señor Mirek era hijo de los tiempos de carestía. Y cada unidad valía unos cuarenta zlotys. Me alegré de haber acabado casi con las reparaciones. Sólo faltaba la caja de cambios, porque la quinta chirriaba como un tranvía al frenar.

Cumplí los cincuenta y decidí irme de viaje. No había tiempo que perder. Después me dará pereza, pensé. Bien mirado, ya me daba. No me gusta salir de viaje. No me gustan los preparativos, el ajetreo, la sensación de estar olvidando algo importante, rellenar los formularios de los visados, hacerme fotos carné y luchar por encajar en aquellas casillas en las que nunca cabe nada. El apellido no cabe, la dirección tampoco, sobrepasas la línea y enseguida te sientes como un delincuente. En realidad, te sientes como un delincuente a todas horas. Como si estuvieras intentando colarte, entrar de extranjis, mangarles algo y llevártelo de aquellos países que no visita nadie, excepto los camioneros, los curas y algún que otro trotamundos. Como si, al dejarte entrar en sus eriales poblados de matojos y revestidos de arena, te estuvieran haciendo un inmenso favor. Un visado ruso con derecho a dos entradas y otro igual, pero

kazajo. Vales de hotel, seguros, agencias que parecen de otro planeta y te cobran un pastón por expedir invitaciones de mentirijillas. En una ocasión, traté de informarme en el consulado de Rusia sobre cómo se tramitaba el visado. No hablaban polaco. Lo extraño era que ruso tampoco. Colgaban el auricular.

En el portal contiguo, estaba la oficina de unos intermediarios. Un tipejo rollizo y encantado de haberse conocido se arrellanaba detrás del escritorio. Le pregunté si no había otra vía más directa. Hizo una mueca y dijo:

—¿Y entonces qué haríamos nosotros?

Apuesto a que incluso había una puerta secreta en la pared para no tener que molestarse saliendo a la calle. Pero cabe decir que la muchacha de la ventanilla del consulado era guapa, considerada y amable. Me pidió que volviera en una semana. Y, efectivamente, el visado estaba listo. Ni siquiera tuve que hacerme el análisis del VIH. Porque, para el visado de entrada múltiple, lo exigen.

O sea que no me gusta, porque siempre tengo la sensación de estar llegando tarde. De que, aunque consiga tramitar algo dentro del plazo, me va a faltar tiempo para el paso siguiente. Antiguamente, el visado kazajo se podía conseguir a través de una agencia. Mandabas el pasaporte, el comprobante de pago y la foto, y dos semanas más tarde llegaba tu pasaporte con una elegante pegatina. Pero esto es cosa del pasado. Ahora, hay que personarse para que te vean. De modo que fui. Antes de las siete de la mañana, para pillar sitio en la cola. Llovía. Me resguardé debajo de una marquesina. El callejón era tranquilo, casoplones, limusinas. Se nota a primera vista que es un país próspero. Porque la embajada de Mongolia, pongamos por caso, está en un bloque de pisos de la barriada de Mokotów. Una vez estuve allí: subo en el ascensor, llamo a la puerta, oigo chi-

rriar un cerrojo, luego otro, después la cadena, y finalmente la puerta se abre y aparece un mongol bajito. Le digo que necesito un visado y él me contesta: «No tenemos». Y cierra la puerta.

Pero, delante de la embajada kazaja, podía contemplar la lluvia. Conmigo, camioneros, unos curas católicos y un par de mochileros. Finalmente, a eso de las nueve, empezó a hacer acto de presencia el cuerpo diplomático montado en sus limusinas con matrícula azul. ¡Qué elegantes! Impecables. Ni una arruga en los ternos. Sólo negro y blanco. Los chóferes trotaban a su lado paraguas en mano, mientras ellos saludaban con discretas inclinaciones de cabeza al pueblo llano calado hasta los tuétanos. El portillo se cerraba a sus espaldas inmediatamente. Siempre me he preguntado por qué los pueblos lejanos sienten tanta devoción por las vestimentas europeas. Esto huele a colonialismo. Como si no tuvieran las suyas o les avergonzaran. Cuando visitan nuestras tierras, se cambian, pero nosotros no lo hacemos cuando vamos allí. Es cierto que, cuando están en su casa, también visten como nosotros, pero, así y todo, la disonancia está servida. Solamente el barón Roman von Ungern-Sternberg[1] solía lucir un *deel* mongol amarillo, aunque «estaba sucio y hecho pingajos».

Empezaron a dejarnos entrar de tres en tres. A una especie de sótano. Repasé nerviosamente mis papeles. Eran apenas legibles. Hacía mucho que había perdido la facultad de escribir con buena letra y, aunque lo hiciera en casa, cada vez que cumplimentaba algún documento oficial, me salía un electrocardiograma. Me acerqué a la ventanilla.

[1] Militar ferozmente antibolchevique que durante la Guerra Civil rusa hizo un intento de restaurar el imperio de Gengis Kan en Asia Central (1886-1921). (*Todas las notas son de los traductores*).

Una morenaza guapota resiguió mis garabatos con la mirada, levantó la cabeza y me dijo con un poco de acento:

—Me gustan mucho sus libros. Pero ponga por favor qué ruta piensa recorrer.

O sea que no me gusta. ¿Qué debo llevarme y qué debo dejar? ¿Qué va a escacharrarse y qué aguantará? ¿Voy a necesitar dos recambios o bastará con uno? ¿Cuántos bidones? ¿De plástico o de lata? Y, para el agua, ¿qué? ¿Garrafas? ¿Odres? ¿Debería cargar con el gato hidráulico? ¡Pesa sus veinte kilos! Sogas, grilletes, mosquetones. Cuerdas para arreglar los pinchazos. Un compresor. Compré un montón de tornillos y abrazaderas. Mangueras de goma y un trozo de tubo rígido de plástico por si se rompe alguno del radiador y hay que apedazarlo. Lo metí todo en una caja y luego lo volví a sacar. Metía y sacaba. ¡Mi borrico no es un Land Cruiser! Lo desparramaba todo por el suelo y hacía una nueva selección. Instalé en el techo el cofre abollado. Para los sacos de dormir, la ropa y los cachivaches ligeros. Fui especialmente a por una tienda de campaña. Uno de esos artilugios de montaje automático para no tener que hacer esfuerzos cuando cae la noche y se te nubla la vista después de toda una jornada de viaje. Y cada vez descubría que todavía faltaba algo. O al revés: me preguntaba para qué coño quería llevarme tantas cosas. Y eso que tampoco estarían de más una olla, un hervidor de agua, un hornillo, un par de cucharas, algún pote y un botellín de tabasco, porque vete a saber si allí vas a poder comprar algo para dar sabor. Y, a lo tonto a lo tonto, se llenaba otra caja. Así durante semanas. Comprar, añadir y descartar. Correa de transmisión, tapafugas para el radiador, líquido sellante para la dirección asistida, una lata de aceite, bujías… Por-

que, si vas al desierto, no hay margen para el error y nadie te vendrá a socorrer.

Una tortura. Y falta esto, y falta aquello. Medicinas para la cagalera, para el mal de altura, analgésicos. Y mapas. Menos mal que existe Internet, porque siempre se puede clicar. Hablando de mapas, los mejores son los alemanes, de plástico. Su exactitud no mata, pero no se rompen y, cuando llueve, pueden hacer de impermeable. Despiden un olor agradable algo dulzón. Cuando sea viejo del todo, tendrán que bastarme. Me encasquetaré unas gafas de +5, me agenciaré una lupa y, ¡hala!, a viajar por todos esos países que visité y llegué a odiar, pero que siempre empezaba a añorar nada más volver a casa. Sobre la mesa, bajo una lámpara. Cuando esté demasiado cegato para conducir. Y demasiado débil. Recorriendo todos aquellos caminos que atravesaban la nada y sobre los que se cernían nubes de arena. A lo largo de aquellos ríos secos que en verano se convertían en un mero nombre geográfico. Me sentaré y miraré, limpiando de vez en cuando mis +5. Y buscaré todos los lugares en los que he acampado. Pero, si no los localizo, abrigo la esperanza de que la memoria sea lo último en abandonarme, para poder regresar a ellos con el pensamiento hasta la hora de la muerte, amén.

Porque lo mío acabará igual que empezó. Acabará en los mapas y en los nombres de lugar. En un espacio al que alguien puso nombre. Si no me equivoco, las clases de geografía empezaban en quinto de primaria. Fue entonces cuando vi aquel mapa de pared de metro cincuenta por metro cincuenta. Montado sobre una loneta burda. Colgaba de una percha especial. Por abajo, anaranjado; luego, verde, y arriba, azul. Me parece recordar que los ríos eran de color azul

marino y los lagos tenían un tono más oscuro que el mar. La maestra decía algo que no me interesaba en absoluto. Simplemente, no la oía, absorto en aquel recuadro plano que era la imagen de mi país y de la Tierra. Soñaba y me imaginaba cosas. ¿Qué cosas? Probablemente que flotaba en el aire por encima de las aguas y de la tierra firme. Que todo aquello era mío y podía mirarlo y tocarlo sin quedar nunca saciado. El mapa se enrollaba en dos varas de madera. Un poco como la Torá. La maestra golpeteaba la superficie con un puntero sin dejar de hablar. Hablaba y hablaba. Y a mí me importaba un comino lo que decía. En esto no he cambiado: no me importa a dónde voy. Sólo me importa lo que veo. Nada más. Polvo, luz, formas y sombras. Me importa cómo declina el día y cae la noche. Cómo se paraliza todo y se convierte en negrura, en la nada. Donde mejor se ve eso es en la pantalla de mi Olympus: la imagen se desmorona, se granula, se pixela, se desintegra hasta desaparecer por completo. La electrónica no es tonta. Así pues, todo empezó y todo acabará en el embeleso por el mapa, en ese intento humano de salvar al mundo de la erosión.

El primer coche en el que me monté era un Warszawa M-20. El jorobado. Un vecino tenía uno y me llevó a dar una vuelta. Un kilómetro o dos. Parece extraño, pero por aquel entonces no todo el mundo tenía coche. Mejor dicho: no tenía casi nadie. Pongamos por caso en el sesenta y siete o en el sesenta y ocho. Yo iba en el asiento trasero, arrellanado como en un sofá. Miraba la esfera redonda del velocímetro. La aguja se acercaba a los ochenta. Luego, por la noche, no pude dormir. Dos litros de cilindrada, cincuenta caballos y por lo menos catorce litros a los cien. El motor, copiado del Dodge D5, sólo que con cuatro cilindros en vez de seis. Dios

sabe cuán lejos estábamos de los cien por hora, pero así y todo me sentía como en una alfombra voladora. Y aquel olor: la delicada fragancia de la gasolina, el gas de escape, la goma y el plástico. Aquello debió de durar cosa de cinco minutos. Un abrir y cerrar de ojos y, a la vez, una eternidad. Regresé a casa caminando. Y luego no pude conciliar el sueño. ¿Por qué? ¿Porque parecía que el mundo hubiese descorrido sus cortinas para permitirme entrar en su seno? ¿Por aquella sensación de estar atravesando el espacio de parte a parte? ¿O quizá por el milagro de aquella máquina que era como un ser vivo? ¿Por la película que se proyectaba sobre los cristales de la ventanilla? Quién sabe… Y, todo aquello, gracias a una carraca oblonga de hojalata de casi una tonelada y media con un motor de válvulas laterales de cincuenta caballos y un sofá en la parte trasera.

Fui a uno de esos talleres y encargué un portaequipajes de aluminio para el techo. Justo para tres bidones de veinte litros. Incluso dibujé cómo quería que fuese. Le dejé el papel. Para ser un herrero-cerrajero, lo tenía todo en un orden apabullante. Cada cosa en su sitio, ni un cachivache en el patio, nada de chatarra. Aquello debería haberme mosqueado, pero tenía prisa y me dije que me podía dar con un canto en los dientes si había encontrado a alguien dispuesto a aceptar el trabajo. De modo que sólo eché una mirada a aquel orden prusiano y pensé que los tiempos cambian y que, por lo visto, ahora incluso los herreros tienen las láminas y las barras de metal clasificadas por modelos, el taller barrido a conciencia y, junto a la valla, las consabidas coníferas recortadas con formas geométricas. Porque hubo un tiempo en el que uno entraba en la fragua—sí, sí, en la «fragua»—como quien entra en una cueva, en una gruta misteriosa. Reinaba la penumbra, apestaba a soldadura, y tenías que mirar por dónde pisabas para no lastimarte. Un

descenso a las profundidades, casi a la morada del diablo. No en vano Tubalcaín, «artífice de toda obra de bronce y de hierro», era un descendiente de Caín. Me gustaba la rojez del metal candente en la penumbra. Todavía en los tiempos de las Explotaciones Agrícolas del Estado,[1] me gustaba mirar cómo trabajaba el herrero Kruk. Por aquel entonces, teníamos un *gazik*, es decir, un GAZ-69. Una vez, lo cargué con un metro cúbico de madera de haya, más o menos una tonelada. Y se jodió una ballesta trasera. Se le había roto el ojo. Encontré una hoja algo más larga de algún otro coche, pero tenía el ojo cuadrado y no redondo. Fui a ver al herrero Kruk. Miró, frunció el ceño y dijo: «Se hará». Sólo había que enderezar aquel cuadrado, recortarlo un poco y volver a doblar el extremo de la hoja para que encajara con el perno. Puso en marcha el fuelle, arrojó coque al fogón y empezó el baile: la pieza enrojeció, se volvió anaranjada y finalmente adquirió tonos dorados. El herrero la colocó sobre el yunque y la trabajó con un martillo de un kilo, si llegaba, con menos fuerza de la que cabía esperar. La pieza cedía, se sometía, se erguía, como si todos aquellos cristales se hubieran transformado en una sutil materia semilíquida. Saltaban las chispas. El herrero Kruk tenía el pelo oscuro, un bigote entrecano y el rostro atezado por el fuego telúrico. A la luz del resplandor rojizo, su aspecto era soberbio: impertérrito, con las piernas separadas, atlético—solamente su brazo caía a un ritmo acompasado mientras daba forma nueva al metal—. El yunque reposaba sobre un tocón de roble. El suelo de cemento se estremecía como sacudido por temblores subterráneos.

Volví una semana más tarde. En lugar del portaequipajes del croquis, encontré una caja hecha con aluminio gofrado

[1] Granjas colectivas de la República Popular de Polonia.

de dos milímetros de grosor. Mi dibujo se había perdido. Mientras la instalábamos en el techo, el tipo aquel contaba chistes de ginecólogos. No me apetecía hablar. Quería irme de allí cuanto antes. Aunque hay que reconocer que los tres bidones de plástico de veinte litros cabían a la perfección colocados horizontalmente. Pero tuve que recubrir la caja por delante y por detrás con cinta adhesiva, porque reflejaba el sol como un espejo.

Ahora bien, esto son sólo cosas materiales. ¿Y los pensamientos? ¿Y aquel torbellino en la cabeza? ¿Y aquella cinta cinematográfica de miles de kilómetros que pasa ante tus ojos proyectando imágenes del pasado? Imágenes saturadas de dulce temor ante lo desconocido. Uno permanece tumbado en duermevela y sueña con caminos polvorientos que se pierden en el horizonte. Con reinos que nacieron y cayeron. Con pueblos que llegaron desde el abismo de la tierra y de los siglos. Con torres de piedra. Con el sol bermejo tamizado por el polvo del desierto. Con esqueletos de animales que, lentamente y de manera inexorable, regresan al mundo de los minerales. Con las largas sombras de los jinetes. Con nombres milenarios: Mā Warāʾ an-Nahr, Mogolistán, los merkitas. Con tumbas de barro. Con el aire tórrido que refracta las formas y produce espejismos. Con alacranes y serpientes que recuerdan seres antediluvianos. Con la tierra recubierta de una capa de sal blanca y amarga.

O con que se ha fastidiado el radiador del coche. O con que la junta de culata ha salido disparada. O con que esta o aquella lucecita se enciende en rojo en el panel de control: la batería no carga, el motor se calienta o falta aceite. O con que giras y oyes un chasquido y un tamboreo en el cardán derecho o en el izquierdo. O con que lo oyes incluso

sin haber girado. Probablemente sea el derecho. ¿Cuántos de esos chismes deberías acarrear para tener recambios de todo? Necesitarías un remolque. Éstas son tus visiones en el sueño y en la vigilia. Deberías llevarte una cuerda como Dios manda para que tengan con que arrastrarte si se da el caso. O mejor dos, porque no pesan casi nada y siempre hay algún hueco donde embutirlas. Y un par de mosquetones y un grillete, quizá dos. Incluso se me pasó por la cabeza añadir un cabrestante, pero enseguida entré en razón. ¿Acaso me iba a una guerra con la naturaleza? Soy un hombre pacífico y lo que me gusta es mirar, y no eso de abrirse paso por lugares extraños, atravesar barrancos o hundirse en una ciénaga, para luego colgar en Facebook una selfi de la inolvidable aventura de las vacaciones de un machote. Fundamentalmente, voy a circular por superficies duras. Y quizá me desvíe de vez en cuando para montar la tienda de campaña. O suba a una colina para contemplar el panorama. En principio, bastaría un turismo normal y corriente, pero me da miedo que no resista. Bueno, y en la carretera te respetan menos.

Me topé con Z. en la calle. Lo conozco muy poco. A veces, nos encontramos por casualidad y nos contamos dónde hemos estado. Porque a él también le gusta moverse de aquí para allá. Pero lo hace más bien en bici. Diría que incluso ha viajado así por América. Me preguntó si últimamente había estado en algún sitio o si tenía planes. Le dije que tenía planes. Contestó que podía sumarse como segundo conductor. Y yo: ¿por qué no? Pero enseguida pensé: ¿se puede saber qué haces? ¡Si casi no lo conoces! ¿Una semana juntos en un coche? ¿Y, encima, por países extranjeros?

—¿Hablas ruso?—le pregunté.