

Confesiones de un toreador toreado

Emil Zapotek (JEAN ROBERT)
Cuernavaca (México), 2003.

Recibí la alternativa en 1974, en el redondel de La Paloma de Cuernavaca que, a pesar de no ser el Monumental del Alcalá, es muy concurrido por la afición taquifílica local. Diez años antes, era novillero en los cosos de Amsterdam, donde, más que la corrida clásica, se practicaba una pamplonada con simulacros de estocadas al volapié. Fuí torero de plata en la cuadrilla del diestro Constant Nieuwenhuis, que lidiaba al estilo de la escuela COBRA. Dabamos generalmente el paseílo los sábados por la plazuela del Spui, alrededor de la estatua del Lievertje. Los dos aguacillos, Roel van Duijn y Luud Schimmelpenninck, a pie según la costumbre local, enfrentaban al alcalde, Sr van Hall y le pedían la llave de los toriles. Este, poco respetuoso de las reglas, contestaba acrimoniosamente que si fuera por él, ya los tuviera abiertos desde mucho tiempo y que nosotros éramos los que hacíamos obstáculo a la salida de las fieras. En ocasiones, nos lanzó sus rejoneadores, los famosos maréchaussées, invirtiendo los papeles de lidiadores con los de los lidiados. Con el tiempo, esta confusión se volvió peligrosa por la salud mental de los diestros, aunque la lógica misma de la fiesta brava puede implicar que el cazador se vuelva el cazado, el toreador, el toreado.

Las cuadrillas que se adiestraban en la plazuela del Spui de Amsterdam, los sábados en la noche, ahí por el 1963 y 64, no lidiaban vacas machas de cuernos afeitados, sino coches, las verdaderas vacas sagradas de la civilización industrial. Los banderilleros las ridiculizaban con panfletos que distribuían en las calles. Los picadores dañaban sus entrañas al echar una papa cruda en el escape de las que invadían el espacio peatonal. Los diestros, Roel, Luud, Constant, Jasper, usando la pluma como un estoque, escribían libros y artículos en los que explicaban los principios de la asociación libre y mostraban cómo la civilización automóvil zapa las bases mismas de la autonomía. Sus maestros eran los grandes libertarios del pasado, Domela Nieuwenhuis, Pannekoeken, Bart de Ligt, el amigo de Gandhi. Constant practicaba el arte de situación del cual el filósofo Guy Debord había hecho la teoría en la vecina Bruselas.

La situación originaria cuajó en la misma plaza del Spui, alrededor del Lievertje, pequeño monumento regalado al municipio por una compañía tabaquera. Los primeros en manifestarse fueron los opositores al capitalismo tabaquista. Para ridiculizar la idea misma de hacer humo, Jasper se colocaba un cigarro en cada uno de los orificios del cuerpo y los fumaba todos simultáneamente. La situación que se generó fue el tercio de varas de esta fiesta brava. Tanta ingeniosidad atrajo pronto a jóvenes que protestaban contra el gran hongo de humo, símbolo de la amenaza nuclear y la guerra fría. Ellos engendraron la segunda situación, verdadero tercio de banderillas en que los menos de dos mil carros que para entonces peleaban contra cien mil bicicletas fueron ridiculizados y cubiertos de panfletos. La llegada de una tercera cuadrilla inició la suerte suprema de esta fiesta callejera. El tema del humo llegó entonces a abarcar la consideración del que, en todas las ciudades de Europa, era producido por la incipiente invasión vehicular.

Sin embargo, en 1963, la ciudad de Amsterdam había quedado casi milagrosamente protegida contra los excesos de la tauromaquia motorizada. La proporción entre coches y Amstelodameses no era mucho mayor que la de seis toros por veinte mil espectadores del Monumental de Madrid: 1845 carros privados por 799.999 habitantes, según estadísticas popularizadas en el año 1962 por los Seguros 18N45, que celebraron solemnemente la coincidencia entre este número y el que figura en su sigla. Es en estas ceremonias que nuestro alcalde, insigne combatiente de la Resistencia a la Germanización durante la Segunda Guerra Mundial, prometió hacer todo lo posible para alzar la tasa de automovilización de nuestra ciudad a niveles compatibles con las cifras de París, Frankfurt, o de las menos alejadas Essen o Dortmund. Confesó haber sufrido vergüenzas cuando, en la Reunión Anual de los Alcaldes Europeos, hasta los presidentes de las pequeñas ciudades de Westfalia se vanagloriaron de haber acomodado en sus calles más coches nuevos anuales que el burgomaestre de la orgullosa Venecia del Norte.

No solamente estaba dispuesto a entregar las llaves de los toriles, sino que tenía acciones en la hacienda van Doornen, cuya empresa, la DAF (van Doornen Automobiël Fabriek) aún pretendía inundar el mercado batavo con bochos de fabricación nacional, los ahora olvidados dafecitos. Vacas sagradas, sí, pero ¡vacas sagradas de fabricación batava (holandesa)! pregonaba nuestro burgomaestre, quien añadía que manejar un DAF era un deber nacional, mientras que ir en bicicleta era permitir que las hierbas que crecían entre los adoquines de las calles estorbaran el Despegue del Avión del Progreso.

Constant lanzó un llamado urgente a la ciudadanía mocumesa, pero creo que antes de proceder, tengo que explicar esta expresión, fruto del intento de traducir la locución mokumse burgerschap. Mokum es el nombre que aún resuena en mi corazón cuando escucho la canción *Langs de Amsterdamse grachten*. Mokum, que quiere decir lugar o refugio, es el nombre íntimo de Amsterdam. La Mokum en que lidié toros mecánicos era un refugio para peatones y ciclistas.

Constant, pues, lanzó un llamado a los ciudadanos de Mokum: «¡regalennos bicicletas!» Irónicamente, las bicicletas de entonces, negros esqueletos de manubrios erguidos, hacían pensar en novillos desnutridos. ¡Y las bicicletas llegaron! Los sábados en las noches, todas las cuadrillas se reunían en el Spui, a pintar de blanco bicicletas negras, a convertirlas en instrumentos públicos de autonomía. Blanca la bandera del libertarismo holandés. Blanco el Plan de la Amsterdam peatonal y ciclista de Constant. Blancas las capas con que los toreros de plata desafiamos a los primeros coches que invadieron el Spui. Se logró el sorprendente resultado siguiente: un día, dos novilleros abrieron sorpresivamente una sábana frente al rejoneo de los maréchaussées que irrumpía en la plaza. Después de una épica suerte de cañas, estos jóvenes fueron aprehendidos y encarcelados. De esta provocación lograda proviene el nombre de su cuadrilla: los Provos. Habían logrado provocar el poder municipal a que revelara su prejuicio anti-ciclista y anti-peatonal. ¿Que hay de malo a pintar bicicletas negras de blanco? ¿Que hacen de malo dos toreros de capote usando una sábana en vez de capa? Lo legal y lo bueno no siempre coinciden. (Entre paréntesis, lo saben mis compañeros del Frente en Defensa del Casino de la Selva de Cuernavaca, con treinta compañeros amenazados con volver a la cárcel en la que ya permanecieron más de una semana por haber toreado coches fuera de temporada en el coso de la Gualupita.)

Pero en el coso del Spui, en Amsterdam, en 1964, ya se habían invertido peligrosamente los papeles de diestros y de toros. De toreadores de coches nos transformamos pronto en caza de los maréchaussées. Hoy seríamos caza de los mismos coches a los que van Hall abrió las puertas de la ciudad.

El Sr burgomaestre sabía hurgar en archivos —o tenía quien lo hiciera por él. Existía una ley olvidada desde hace cien años pero nunca abolida que decía:

Ya que peca tanto el que induce su prójimo a pecar que el que cae en tentación, está estrictamente prohibido abandonar una bicicleta sin candado en cualquier calle o rincón de la ciudad.

Como bicicleta pública no rima con candado, el Plan Blanco de Constant y los Provos pudo ser declarado ilegal. Los sábados en la noche, los clientes que salían del muy fresca restorán Hoppe, en la plaza del Spui, se enfrentaron con un espectáculo inaudito: la policía montada, que ellos contribuían a financiar con sus impuestos, lidiaba con macamas contra ciudadanas y ciudadanos cuyo delito consistía en haber transformado torecillos negros en bicicletas públicas.

Con los años, por simple efecto aritmético, los cada vez más numerosos coches se hicieron cada vez más matadores de peatones y ciclistas. Entendí que las nubes se habían puesto más negras sobre los horizontes de la carrera de toreador de coche. Confieso que pensé apartarme de los lienzos.

Sin embargo, cuando volví a México, seguí practicando mi arte, más por necesidad que por afición. Por las circunstancias y las ubicaciones relativas de la morada y de los lugares de trabajo, la Glorieta de la Paz, irónicamente ubicada a un lado de los cuarteles militares, se volvió mi redondel matutino. Un hombre como yo no puede ser automovilista, ¡sería una traición! Sin embargo, he aquí que un día, un policía que contemplaba mis verónicas en el asfalto desde la banqueta que yo anhelaba alcanzar me gritó: «Aguas jefe, no sufra así, ¡comprese un coche!» Comprendí que, de diestro de capa, me había convertido en caza vieja de una multitud mecanizada. Pobre toreador toreando, dejé de frecuentar los redondeles vehiculares. Ahora evito particularmente la poco gloriosa glorieta de la Paz, en que Cuernavaca parece abrir sus piernas a los que la quieren comprar.

Lo que en la entrada de la ciudad se anuncia —los urbanistas evitaron diseñar banquetas porque parecen saber que atraen a peatones— se confirma en sus entrañas. So pretexto de dar servicio a una megatienda americana, las autoridades redujeron el espacio peatonal e incrementaron las vías de alta velocidad en todo el barrio de la Gualupita, sitio de la primera civilización sedentaria de nuestro Valle y centro neurálgico del comercio local. En palabras de un urbanista implicado en este prevaricato, esto convencerá a muchos habitantes «de que deben buscarse una ubicación más adecuada a sus posibilidades reales». Mediante deportaciones semejantes, se vaciaron los centros de las grandes ciudades de los países ricos para permitir la construcción de edificios altos ahí donde había viviendas. En este país que tiene la suerte de no ser del primer mundo, ¿no hay mejores fuentes de inspiración que los peores ejemplos americanos y europeos? ¿No valía la pena recordar que, aún en los países ricos, hubo resistencias diestras, si no victoriosas, a la aniquilación planeada de la vida callejera, de su espontaneidad, de las iniciativas comerciales de sus habitantes? Ahora, ya canoso, tereo coches con una pluma en vez de estoque.

Un último deseo: que el Sr Luis Gilpérez Fraile, autor del libro *La vergüenza nacional: la cara oculta del negocio taurino* (Madrid: Ediciones Penthalon, 1991) me ayude a ridiculizar este otro «festejo sádico y degradante» que es el asesinato de los barrios por el negocio automóvil. Pero que sepa de una vez que les tengo mucho más respeto a los toros que a los carros.