

17. Ecos de Fangio en los Picos de Europa

No vuelvas a los lugares dónde fuiste feliz es un consejo que he escuchado en alguna que otra ocasión. Tal vez extraído del poema de igual título escrito por el cubano Delfín Prats. O, simplemente, procedente de la experiencia de quien no ha tenido sensaciones positivas en sus posteriores visitas a sitios de los que guardaba buenos recuerdos. Pero, sea porque no soy muy dado a hacer caso de los consejos o porque la poesía no está entre mis géneros literarios favoritos, el resultado es que, bastante a menudo, suelo hacer precisamente todo lo contrario a lo expresado en esa frase y desarrollado con cierto pesimismo en los versos del poeta.

De hecho, no sólo no evito el retorno a lugares en los que pasé momentos de felicidad (porque la felicidad es eso, momentos) sino que a medida que pasan los años me doy cuenta de que tiendo a volver más a ellos, no sé si por nostalgia o pura y simplemente porque casi nunca me decepciona el resultado de ese que otros consideran un arriesgado ejercicio.

Y si hablo de lugares en los que he sido feliz, no hay duda de que Llanes ocupa un puesto destacado en mi lista particular. La pequeña villa del oriente asturiano y sus alrededores fue el escenario de muchas de mis vacaciones de adolescente. Y más de treinta años después (¡qué deprisa pasa el tiempo!), sigue siendo un destino

poco menos que obligado cada verano cuando se trata de pasar aunque sea un par de días de asueto, en los que no suelen faltar momentos de felicidad en compañía de alguna de la gente que más quiero.

Tal vez sea porque me gusta la variedad y Llanes y su entorno son zona de acusados contrastes. En pocos sitios están tan cerca, en el espacio o el tiempo, el mar de la montaña, el sol de la lluvia. En pocos lugares hay tal diversidad de azules, con el agua y el cielo compitiendo en mostrar todos sus tonos, del más tenue cian al más intenso añil, o tal gama de verdes, desde el esmeralda de las praderas hasta el más oscuro de lo más profundo de sus bosques. En pocas partes se puede dar tal juego de luces y sombras, con los rayos del sol iluminándolo todo apenas unos minutos antes de que negras nubes te dejen casi en penumbra. Y no se me ocurre donde se puede pasar tan deprisa del más agradable y cálido verano al más desapacible y lluvioso otoño.

Contrastes, todos ellos, que se dan incluso entre los muchos momentos felices que he vivido allí a lo largo de los años. Simplemente porque todo cambia y, aunque me hagan sentir feliz de modo distinto, está claro que, por ejemplo, no es lo mismo saborear entonces la dulzura de los labios de mi primer amor, que relamerse ahora con los deliciosos postres que sirven en Covaciella. Ni, si hablamos de coches, son iguales las sensaciones de aquellos rallyes de Llanes de principios de los ochenta que los actuales. Entonces éramos unos críos, internet no existía y simplemente dar con la curva deseada en Cardoso o Río las Cabras era ya toda una aventura. Ahora vivo las carreras mucho más desde dentro y de un modo totalmente diferente, menos inocente pero, en ocasiones, con una intensidad y una cercanía a sus protagonistas con las que ni siquiera hubiese soñado en aquellos tiempos.

En muchos de estos rallyes de Llanes de mi segunda época en las competiciones del motor, la que combina afición con profesión, he conseguido, además, hacer compatible el trabajo con el asueto. Casi cada año, una vez completada la tarea con las últimas

entrevistas a los protagonistas de otra nueva edición de la prueba del oriente asturiano, el final de la jornada del sábado no significa retornar a mi casa, en Gijón, por la autovía del Cantábrico. El destino es otro, que implica, además, el paso nocturno por la carretera de Río las Cabras. Ese es el camino para llegar a la casa de mi amiga Griselda y su hermana Chelo en Puertas de Cabrales. Sin tráfico alguno por el que fue uno de los tramos clásicos del Llanes de los viejos tiempos, con las largas del Mini Cooper iluminando la serpenteante carretera y los acordes de la guitarra de Mark Knopfler y sus Dire Straits sonando bien alto dentro del coche (será casualidad, pero la primera estrofa de su inolvidable *Brothers in Arms* habla de «unas montañas cubiertas de bruma que son ahora mi hogar»), recorro cada final de septiembre esos kilómetros seguro de que voy a añadir más momentos felices a mi lista de los muchos vividos por esos lares. Porque sé que en la pequeña casa de campo me esperan mis mejores amigos. Y al día siguiente, aunque haya llovido durante el rallye, el sol suele adueñarse del cielo mientras nos acercamos a las blancas nubes para ver el Urriellu o disfrutar de una agradable comida en la mejor compañía posible.

Esos domingos post-rallye suelen empezar con un desayuno, todos juntos, en la casita de Puertas. Y en uno de ellos, mientras relataba algunas de las anécdotas de la competición del día anterior y estábamos acabando ya el último de los sabrosos tortos de maíz que prepara Griselda, su padre, Miguel, al oírme hablar de coches me dijo: «¿Te he contado alguna vez que yo vi correr a Fangio?». No, no me lo había contado.

Sabía que Miguel había vivido en Cuba en su juventud y le pregunté si había sido en uno de aquellos Grandes Premios disputados en La Habana a finales de los años cincuenta. Unas carreras sobre las que había leído el famoso episodio del secuestro sufrido por el astro argentino a manos de un grupo de revolucionarios castristas en la edición de 1958. Y sí, en efecto. Me respondió que había visto a Fangio competir en la capital de Cuba un año antes, cuando en 1957 se disputó por primera vez la carrera. Debería haberle

preguntado más. Pero había prisa y caí en ese error tan habitual de pensar que tenemos todo el tiempo del mundo... ¡Ya habría ocasión en otro momento para escuchar esa vieja historia!

Por desgracia me equivoqué. Un año después, Miguel ya no estaba entre nosotros para mi siguiente visita a Puertas de Cabrales tras acabar otro rallye de Llanes. Su relato había quedado suspendido en el aire con ese breve intercambio de frases a cuya continuación antepuse la impaciencia de vivir otro momento feliz con mis amigos, en un domingo de sol radiante que invitaba a salir cuanto antes al aire libre y disfrutar de nuevo de un paisaje que emociona por muchas veces que lo veas.

Y, sin embargo, parte de ese relato no se había ido para siempre con Miguel. Cuando Griselda y Chelo emprendieron la siempre dura tarea de guardar las pertenencias del ser querido que ya no está, en un rincón olvidado apareció una desgastada caja de cartón. En su interior había un antiguo visor estereoscópico con una serie de diapositivas, auténticas reliquias de las primeras imágenes con efecto 3D. Mis amigas les echaron un vistazo y, para su sorpresa, entre ellas encontraron unas cuantas en las que se adivinaban coches de carreras. ¡Eran fotografías que su padre había tomado el día en el que vio correr a Fangio!

Esas imágenes me ayudan ahora a intentar reconstruir con mi imaginación lo que Miguel vio en aquel lejano día de febrero de 1957 y nunca pudo acabar de contarme. Lo primero que me llama la atención al verlas es la juventud de su protagonista. Porque, aunque sepamos que nuestros padres, o los de nuestros amigos, fueron un día jóvenes nunca nos los imaginamos siéndolo. Y, sin embargo, ahí está un jovencísimo Miguel, con apenas 26 años de edad, posando sonriente en varias de las instantáneas, con esa expresión resuelta que todos mostramos a esa edad, cuando tenemos toda la vida por delante y cualquier sueño es posible.

En su caso, además, alguno ya se ha cumplido. Hace poco que se ha instalado en La Habana, donde había nacido en 1931, hijo de una familia de emigrantes asturianos de la zona de Cabrales, a

donde habían retornado poco después. Pero la posguerra no ofrece muchas oportunidades a un joven que quiere abrirse camino. Allá por el año 51 o el 52, animado por los familiares que se han quedado en la isla caribeña, Miguel se despide de su novia con un beso acompañado de la promesa de volver con un futuro mejor para ambos. Durante un par de años trabaja duro en el negocio de sus tíos en la capital cubana, La casa de los hules, un almacén especializado en la venta de plásticos y pinturas. Y en cuanto consigue reunir los ahorros necesarios cumple la palabra dada. Retorna a su tierra del oriente asturiano y se casa con su enamorada, que le ha esperado paciente. Poco después nace Chelo. Y en cuanto la pequeña puede emprender el largo viaje, la joven pareja embarca rumbo a América para establecerse en La Habana. Corre el año de 1956 y, de vuelta a su empleo en el próspero negocio familiar, Miguel se siente definitivamente en casa, con su mujer y su hija junto a él.

Unos meses después, algunos de los mejores pilotos del mundo van a competir en la ciudad que ya es su hogar. A finales de febrero del 1957 se va a disputar el Gran Premio de La Habana, una carrera de coches en pleno corazón de la capital. Los periódicos no paran de hablar de todos los detalles de la competición. El circuito, de alrededor de cinco kilómetros y medio, va a recorrer una parte del popular paseo marítimo del Malecón. Será un trazado de ida y vuelta, con salida al lado del monumento a las víctimas de la explosión del acorazado Maine. Llegará, hacia el este, hasta el parque Antonio Maceo, donde los participantes girarán a la izquierda, rodeándolo, para retornar al Malecón en dirección contraria. Al oeste, el límite de la pista será el parque Martí, alrededor del cual discurrirá la carrera, en el sentido de las agujas del reloj, para, tras pasar al lado de la embajada de los Estados Unidos, volver de nuevo al paseo frente al mar y completar el recorrido. Miguel ha manejado (porque en Cuba no se conduce, se maneja) habitualmente por todas esas calles y avenidas, las conoce bien y se da cuenta de que va a ser un circuito realmente rápido.

Un aliciente extra para ver en acción a las grandes figuras del motor cuya presencia se anuncia con grandes titulares en los diarios. Las noticias hablan de los británicos Stirling Moss y Peter Collins, de los americanos Carrol Shelby, Masten Gregory, Phil Hill, Harry Schell y Luigi Chinetti, de los europeos Olivier Gendebien, Wolfgang Von Trips y Eugenio Castellotti... y, sobre todo, de los dos que más le interesan al asturiano afincado en La Habana: el español Alfonso de Portago, por aquello de ser compatriota, y el argentino Juan Manuel Fangio, su piloto favorito. Porque a Miguel le gustan las carreras de coches, aunque nunca ha tenido ocasión de ver una en directo y lo más que sabe de ellas es lo que puede leer en la prensa o escuchar en la radio. Y siendo aficionado al motor en aquellos tiempos, el extraordinario Chueco ha de ser, por fuerza, tu preferido. No en vano ha logrado cuatro títulos de campeón del mundo de Fórmula 1, los tres últimos consecutivos en las tres temporadas anteriores. Y ese año ya ha iniciado la campaña de modo triunfal, logrando un victorioso debut con Maserati en el Gran Premio de la República Argentina, celebrado hace poco más de un mes en Buenos Aires. Además, a su talento como piloto, Fangio añade una personalidad calmada que contrasta con su resolución al volante y lo hace aún más admirable. Verlo en directo por primera vez es algo que ni Miguel ni prácticamente nadie en La Habana quiere perderse. Lo de menos es que la prueba cubana no sea puntuable para el Mundial y se vaya a disputar con biplazas de sport en lugar de con monoplazas de Fórmula 1.

Por ello no es de extrañar la gran cantidad de gente que se dirige hacia el Malecón ya desde primera hora en aquel domingo 24 de febrero. La víspera se han celebrado los entrenamientos bajo un chaparrón nada habitual en esas fechas. Pero el día de la carrera luce el sol radiante que tanto contribuye a la alegría de las gentes que viven en esa parte del mundo. La temperatura es agradable y el ambiente de lo más festivo cuando Miguel, acompañado por su tío Miguelito, que pese al diminutivo del nombre tiene más edad, sale de La casa de los hules, en la calle Neptuno, camino del Malecón.

Están cerca, a apenas cinco minutos paseando, del extremo más oriental del paseo marítimo.

Cuando llegan al parque Antonio Maceo ya hay allí una multitud. Se hacen una foto, con el monumento al general que le da nombre al fondo, en la que también se ve la estructura metálica que la organización ha situado para servir de paso elevado sobre esa parte de la pista y permitir el tránsito entre el interior y el exterior del circuito. Está pintada de amarillo en honor al patrocinador principal de la carrera, la empresa de lubricantes Shell, cuyo característico logotipo, en forma de concha de vieira, protagoniza los carteles publicitarios situados en todas las farolas del paseo. Los dos Migueles echan un vistazo y deciden ir un poco más allá en busca de una mejor ubicación para ver la carrera. Alrededor del parque los coches van a tener que reducir bastante su ritmo, primero con un doble giro, derecha-izquierda, y, después, con un largo viraje hacia la izquierda en una zona bastante estrecha y en la que ya no cabe un alfiler. Mejor verlos a toda velocidad en el Malecón.

Caminando un poco más por la mediana del paseo empiezan a adivinar, en la distancia, todo el movimiento y el gentío que hay en la zona de la salida, situada alrededor de la alta columna del monumento del Maine y con el lujoso Hotel Nacional de fondo. Allí también va a ser imposible encontrar hueco. Además, casi mejor quedarse por donde ya están, a trescientos metros de la primera curva, según indica el cartel redondo situado al pie de una de las farolas. Ahí podrán ver pasar los coches dos veces en cada vuelta, primero de izquierda a derecha, por el carril del paseo más cercano a las casas; instantes después por el que discurre al lado del mar, cuando vuelvan, en sentido contrario.

Miguel le pide a su tío que le haga una foto en el centro del paseo. Por allí camina muchas veces con su familia pero hoy, en cuanto empieza la carrera, nadie va a poder situarse sobre esa estrecha acera, que servirá como única separación entre las dos largas rectas de ida y vuelta que se cruzarán en esa parte del circuito. El inicio de la competición se acerca, así que los dos se sitúan en la

acera de enfrente, delante de los soportales de la tienda de motone-tas, y esperan pacientemente a que comience la prueba.

Mientras, unos metros más allá, la actividad ya es frenética en la zona de salida. Fangio, con gesto concentrado, se prepara para subir a bordo del Maserati 300S de color rojo que, ante la ausencia del equipo oficial de la marca italiana, ha puesto a su disposición la Scuderia Madunina, un equipo privado brasileño. Detrás en la parrilla de salida, su compañero de marca, Stirling Moss, parece más interesado en la charla que mantiene con el actor Gary Cooper y su atractiva acompañante que en el otro biplaza *rosso corsa* de la marca del tridente con el que tomará parte en la prueba. Un tercer Maserati, este pintado en vistoso amarillo con dos bandas longitudinales negras, se encuentra preparado en el otro lado de la primera fila de la formación de salida para que lo pilote Harry Schell, el americano nacido en París, hijo de la rica heredera Lucy O'Reilly.

Entre los dos coches de la firma boloñesa se encuentran dos unidades de su gran rival de Módena, Ferrari. Son el 860S de Alfonso de Portago y el 857S de Phil Hill. El extrovertido español y el serio norteamericano contrastan no sólo en su carácter sino también en la muy diferente decoración de sus coches, rojo con morro amarillo para el primero, blanco con frontal azul celeste el del segundo. Y la carrocería de formas más agresivas y voluminosas de sus prototipos fabricados en Maranello denota, comparándolos con los Maserati, más menudos y elegantes, la diferente filosofía que hay tras el diseño de ambos. Más énfasis en la potencia de sus motores V12 en el caso de los Ferrari, más ligereza y manejabilidad para las criaturas cuyo logo hace honor al dios Neptuno.

Que haya dos de cada en primera línea deja muy abierto el pronóstico aunque, sobre el papel, la potencia debería mandar en un recorrido tan rápido y sólo el talento de Fangio habrá sido, probablemente, lo que haya permitido al genial argentino ser el más veloz de todos en las vueltas de entrenamiento. Su mejor giro ha sido cronometrado en dos minutos, cuatro segundos y seis décimas, a una media superior a los 161 kilómetros por hora. Un promedio

que da idea de las características del improvisado circuito, en cuya parte más rápida, esa en la que esperan Miguel y su tío, se han de superar con holgura los doscientos por hora. Nada que les asuste ni a ellos ni al resto de las decenas de miles de espectadores (alrededor de 200.000 dirán los periódicos al día siguiente) que ocupan prácticamente cada centímetro de los algo más de cinco kilómetros y medio del recorrido, sin más protección que el bordillo de la acera sobre la que está situados.

Por eso no es de extrañar que al Miguel que yo conocí casi sesenta años después aún le brillasen los ojos de emoción cuando me dijo con indisimulado orgullo aquello de «yo una vez vi correr a Fangio». ¡La impresión tuvo que ser de las que no se olvidan fácilmente! Una de las imágenes rescatadas de su memoria gracias a la magia de la fotografía muestra la cercanía de los coches al paso por su posición, al borde mismo de la calzada. Es una imagen borrosa pero, tal vez precisamente por eso, más significativa de la enorme velocidad que intenta capturar sin conseguirlo del todo. Casi se puede decir que está, además, dotada de acústica, porque mirándola no sólo vemos pasar las fluidas formas de los Ferrari y los Maserati, sino que las imaginamos acompañadas del feroz sonido de sus motores girando al máximo de revoluciones. Un instante fugaz pero de intensidad máxima, que iría acompañado del vendaval que dejaría la estela de los coches a su paso. ¡Como para olvidar algo así!

Además, cuando vas a ver una carrera en la que compite tu piloto favorito, las sensaciones se incrementan. Y en aquella, el preferido de Miguel, Fangio, dio motivos a sus aficionados para seguir la prueba aún con más interés. Desde el principio, el argentino fue el único capaz de resistir el fuerte ritmo de un desencadenado De Portago. El español, fiel a su espectacular estilo, salió a por todas desde la misma arrancada, dispuesto a lograr la victoria del mismo modo que había conquistado el corazón de su bella acompañante aquel fin de semana en La Habana, la actriz estadounidense Linda Christian.

Vuelta tras vuelta, los dos coches rojos de las dos marcas rivales italianas pasaban prácticamente pegados, siempre con el más alto y de morro amarillo por delante. Cada vez que los veía, Miguel tal vez tuviera sensaciones encontradas. Quería que ganara Fangio pero De Portago le recordaba a su país de origen. Era una lucha entre dos representantes de las dos partes del mundo en las que había transcurrido su vida, la vieja España y la nueva América. Ganara quien ganara, como le pasó a él cuando tuvo que elegir dónde vivir, la alegría por el triunfo de uno llegaría, inevitablemente, acompañada por algo de tristeza ante la derrota del otro.

Finalmente, la caprichosa mecánica acabaría decidiendo el intenso duelo. El poderoso motor del Ferrari comenzó a fallar cerca del final de la carrera y su piloto no tuvo más remedio que claudicar. En la vuelta sesenta y ocho, a veintidós del final, De Portago se vio obligado a detenerse durante tres o cuatro minutos, que le parecieron eternos, mientras sus mecánicos conseguían solucionar el problema. Cuando pudo reincorporarse a la carrera, la victoria ya era inalcanzable. No por ello se rindió, nunca lo hacía, y siguió empleándose a fondo hasta el final, para acabar cruzando la meta en la cuarta posición.

Mientras tanto, una vez solo en cabeza, Fangio ya pudo aplicar sin interferencia alguna su filosofía de ganar corriendo lo menos posible. El rival más cercano, el texano Carrol Shelby, rodaba a más de un minuto de distancia y nunca tendría opción de amenazar su triunfo. Después de algo más de tres horas pilotando a ritmo infernal por el gastado asfalto del Malecón, el argentino cruzó en primera posición bajo la bandera a cuadros y recibió la cerrada ovación del público que había disfrutado de un espectáculo nunca visto hasta entonces.

Entre los que aplaudían y vitoreaban al ganador estaba Miguel. No sólo había visto correr a Fangio, lo había visto ganar. Sin duda ese sería uno de los momentos de felicidad de una larga lista que se iría llenando con otros muchos, muy diferentes, en las casi seis décadas más que estuvo entre nosotros. Uno de los que ocuparía

lugar destacado ocurriría pocos años después, el nacimiento de su segunda hija, Griselda, seguido en unos meses por el retorno a su tierra a mediados de los años sesenta. La vuelta a esa vieja casa de Puertas de Cabrales a la que, cada septiembre después del rallye de Llanes, regreso con su descendiente y nuestros amigos comunes para desmentir el consejo del poeta cubano.

Por eso, cuando al final del domingo en otro de esos fines de semana la noche ya empieza a ocultar las extraordinarias vistas de los Picos de Europa y llega el momento de emprender el camino de vuelta a casa, no le digo adiós a los paisajes donde fui feliz, como el poema de Prats recomienda en el arranque de su estrofa final. Sólo me despido de ellos con un «¡hasta pronto!». Porque, si de mí depende, retornaré a Llanes el año que viene, y el siguiente, y todos los que pueda, con la firme intención de vivir por allí otros cuantos momentos de felicidad... Porque, no lo olvidéis, después de todo, la felicidad es simplemente eso, momentos.



Miguel Coro en el centro del paseo del Malecón minutos antes del inicio del Gran Premio de La Habana de 1957 (fotografía del archivo familiar Coro Niembro).



Salida del Gran Premio de La Habana de 1957 (fotografía del archivo familiar Coro Niembro).