

Ivan Flix

La Piel contra  
el Asfalto



Ediciones Corona Borealis

La piel contra el asfalto - Ivan Flix

© 2015, Ivan Flix

© 2015, Ediciones Corona Borealis

Pasaje Esperanto, 1

29007 - Málaga

Tel. 951 088 874

[www.coronaborealis.es](http://www.coronaborealis.es)

Imagen de portada: "Car lights in winter forest", Iakov, Depositphotos

Maquetación y diseño editorial: Georgia Delena

Diseño de cubierta: Sara García

[www.maquetacionlibros.com](http://www.maquetacionlibros.com)

Primera edición: Mayo 2015

ISBN: 978-84-15465-94-2

Depósito Legal: MA 782-2015

Distribuidores: <http://www.coronaborealis.es/?url=librerias.php>

Todos los derechos reservados. No está permitida la reimpresión de parte alguna de este libro, ni tampoco su reproducción, ni utilización, en cualquier forma o por cualquier medio, bien sea electrónico, mecánico, químico de otro tipo, tanto conocido como los que puedan inventarse, incluyendo el fotocopiado o grabación, ni se permite su almacenamiento en un sistema de información y recuperación, sin el permiso anticipado y por escrito del editor.

Printed in Spain - Impreso en España

# Índice

<b>Prólogo .....</b>	<b>9</b>
<b>PRIMERA PARTE. “Sombras en el arcén” .....</b>	<b>13</b>
1. Una cruz en el arcén .....	15
2. La corona de espinas .....	19
3. El perito .....	25
4. La chispa adecuada.....	31
5. Km. 345.....	37
6. El tunero.....	43
7. El cura .....	49
8. Whisky en la rectoría.....	55
9. La carrera .....	61
10. Lucía.....	67
11. Amaxofobia.....	75
12. La médium y el Colacao.....	81
13. Vómitos.....	87
14. Tras las lunas tintadas .....	93
15. Patrullando.....	99
16. Delírium tremens.....	103

17. El parálítico .....	109
18. Cabeza de turco.....	115
19. El Chispas .....	121
20. Dormido al volante .....	127
21. El toro.....	133
22. La culpa.....	139
23. Beber para ver.....	145
24. Despertar en la cuneta .....	151
25. La gafas de John Lennon .....	157
26. El accidente.....	163
<b>SEGUNDA PARTE. “La Cacería” .....</b>	<b>171</b>
27. Contra el muro.....	173
28. El funeral.....	177
29. A la fuga .....	183
30. El nicho sin nombre .....	189
31. La raya blanca.....	195
32. El cómplice .....	201
33. Justicia sobre el asfalto .....	207
34. Whisky en el altar .....	211
35. El muro de niebla.....	217
36. Entre los arbustos.....	223
37. El monaguillo.....	227
38. El reloj.....	233
39. Sobre la pista.....	239
40. El primer contacto.....	245
41. La tercera regla.....	251
42. El cebo .....	255

43. El Oso Solitario.....	261
44. Debajo de la pintura.....	269
45. La voz de la conciencia.....	275
46. Ajuste de cuentas.....	281
47. A contrarreloj.....	287
48. Lo que queda atrás.....	293
49. La probabilidad cero.....	299
50. Adiós a las reglas.....	305
51. ¿Tiene fuego?.....	311
52. El Síndrome de Korsakov.....	315
53. En el fondo del pantano.....	321
54. El último duelo.....	325
55. El sacrificio.....	333
<b>Apéndice.....</b>	<b>337</b>



# Prólogo

CIRCULA MUY POR ENCIMA DEL LÍMITE ESTABLECIDO. Se siente protegido por la falsa sensación de seguridad de todos los complementos que incluye su vehículo de gama alta. Conduce al doble de la velocidad permitida y sabe que, aunque se le reventara un neumático, el chasis de titanio y las zonas de deformación lateral y frontal le protegerían del impacto. Una verdadera lástima.

El tipo disfruta cuando nota que se activa el ESP al tomar una curva a 220 kilómetros por hora. La velocidad le hace sentir eufórico, aunque la cocaína también ayuda. Acababan de darle luz verde a uno de los proyectos de su estudio de diseño y lo ha celebrado como se debía. Tal como conduce, si estuviera al volante de un turismo de menos de 12.000 euros ya estaría muerto, pero está a los mandos de un gran turismo de serie Z y lo aprovecha. No lo culpa, son muchos los que conducirían con esa prepotencia y temeridad si tuvieran un coche como el suyo. Hay estudios al respecto: cuanto mayor es la protección técnica que nos rodea, ya sea por las prestaciones del vehículo o por las condiciones de la vía, mayor será, también, el riesgo que asumiremos al conducir. Los psicólogos lo denominan “compensación del riesgo”, él simplemente lo llama “estrujar al máximo”.

La autopista está solitaria a esas alturas de la madrugada, nadie le molesta. Le han extendido una alfombra roja para que compruebe hasta

dónde puede llegar la aguja del cuentakilómetros. Está disfrutando de la soledad de la noche, pero tiene la sensación de que alguien le observa. Sabe que es imposible pero echa un vistazo al asiento del acompañante. No hay nadie. Echa de menos a su última “folla-amiga”, eso es todo. Le habría gustado verla allí para que le hiciera una mamada en ruta. Sí, eso no habría estado nada mal, pero la muy imbécil se había encaprichado de él, no había comprendido las reglas: nada de compromisos. Así que había tenido que darle puerta.

Si ahora mismo se encontrara con una placa de hielo en medio de la carretera, los dispositivos de corrección de la trazada y el ABS de última generación se encargarían de evitar la pérdida de tracción. Él frenaría y el ordenador de a bordo haría el resto, le salvaría la vida en fracciones de segundo, él ni siquiera sería consciente del riesgo. Han sido muchas las personas que han tenido que morir en la carretera para que la industria del automóvil desarrollara los sistemas de alta ingeniería que le están permitiendo a este tipo *estrujar al máximo* su nuevo juguete.

Vuelve a notar unos ojos clavados en la nuca. Mira por el retrovisor el asiento trasero. No hay nadie. Se arrepiente de no haber contratado a una *scourt* para su paseíto. Quizá podría parar en algún local de carretera, con un poco de suerte encontrará a alguna fulana que no le llegara a dar asco.

Si un jabalí despistado se cruzara en su camino o si se encontrara con un vehículo averiado, los elementos de seguridad pasiva absorberían la mayor parte del impacto, pero serían los airbag los que le salvarían la vida. Los cuerpos humanos no están preparados para absorber la energía mecánica que desprenden las colisiones a partir de ciertos umbrales de velocidad. Necesitamos elementos inertes que la absorban por nosotros, que sacrifiquen su integridad en favor de la nuestra. Pero esos sistemas de seguridad no han estado siempre ahí para protegernos. La historia del automóvil ha sido la de la máquina contra el hombre, la de lo mecánico contra lo biológico, de lo muerto contra lo vivo.



Las pruebas con cadáveres en la colisión de vehículos finalizaron oficialmente a finales de la década de 1950. Los científicos aseguraron entonces que no podían extraer más datos de un organismo muerto, pero en realidad fue la presión de la opinión pública la que acabó con estas prácticas –aunque tan sólo de forma encubierta–. En 2003, el director del Instituto para Seguridad de los Vehículos de Austria confesó a la prensa de su país que la Universidad Técnica de Graz, había encargado, desde mediados de los 90, pruebas de colisión de vehículos con cadáveres de personas, en vez de con muñecos. No os engañó, podéis buscarlo en Google. Imaginad ahora el número de cadáveres que se han utilizado con este propósito a lo largo de los años. Cuerpos donados a la ciencia que son tratados como “objetos humanos post mortem”. Miles por no hablar de millones.

Nuestro sujeto conduce ajeno estos sacrificios. Circula a una velocidad excesiva pero tranquilo gracias a los millares de muertes que han forjado sus sistemas de seguridad. Quizás si fuera consciente de ello no arriesgaría su vida de una manera tan frívola –aunque seguramente lo haría de todos modos–. El hecho es que nuestro diseñador de éxito, con sus gafas de pasta y su erección rozando sus pantalones de Dolce&Gabana, conduce ajeno a todo ello. Sin embargo hay alguien que lo tiene muy en cuenta. Alguien que lleva tiempo siguiéndole y, además, conoce las lagunas de los sistemas de seguridad. Que sabe que un airbag te puede salvar la vida o partirte el cuello si se activa mientras estás buscando algo en la guantera. Que sabe que los primeros ABS alargaban demasiado las frenadas y, en algunos casos, eran menos eficaces que los servofrenos tradicionales. Que sabe que tu célula de seguridad reforzada te protege a ti, pero multiplica los daños del segundo vehículo en caso de una colisión. Y, para desgracia de nuestro diseñador, también conoce el punto exacto de la carretera en que ni los frenos de mitigación de colisión, ni los airbag inteligentes, ni los pretensores del cinturón serán capaces de salvarte la vida. Nuestro conductor se ha dado cuenta demasiado tarde de que no estaba sólo en su coche.

Unas horas más tarde, aparece con sus gafas de pasta sin graduar empotradas contra la luna delantera de su vehículo. Su juguete de serie Z se ha salido de la carretera en un cambio de rasante y ha rodado por un terraplén hasta acabar en el lecho seco de un riachuelo. El primer impacto contra el guardarraíles ha activado los airbag pero, debido a su alta velocidad, el vehículo ha continuado deslizándose por inercia sobre el barro, los dispositivos de control de tracción y frenada nada han podido hacer para evitar que el vehículo acabara rodando por un desnivel de doscientos metros y justo cuando las bolsas de aire a presión frontales y laterales empezaban a deshincharse el deportivo se ha empotrado de frente contra una cama de rocas.

La policía ha tardado varias horas en recibir el aviso. Cuando han llegado ya estaba amaneciendo. El cuerpo todavía estaba tibio, lo que indica que nuestro diseñador de éxito no ha muerto de inmediato. Con un vehículo de gama baja la muerte habría sido inmediata, pero la alta tecnología de su automóvil de lujo ha conseguido alargar su agonía unas horas más. El tipo que ha provocado el accidente sonreiría ante esta contradicción si fuera capaz de mostrar alguna emoción. Ahora se limita a esperar al pie del terraplén, junto a la cuneta, mientras observa como los bomberos utilizan las sierras de metal para extraer el cuerpo de su víctima. A veces, esas sierras calientan tanto el metal que causan quemaduras de tercer grado en los accidentados antes de poderles sacar del vehículo, pero a él ya le da igual. Nuestro conductor temerario es ahora un cadáver con los esfínteres dilatados envuelto en ropa de marca pingosa. Ya no resulta un peligro para nadie, es un asunto solucionado.

El asesino vuelve entonces a la carretera.

PRIMERA PARTE

“Sombras en el arcén”



# 1. Una cruz en el arcén

DOS TROZOS DE ACERO SIN PULIR, SOLDADOS DE FORMA tosca y anclados en un pequeño almacén de cemento. La estructura justa para resistir a la intemperie durante un par de décadas sin degradarse y servir de soporte, de vez en cuando, para una pequeña corona de flores. Los pétalos no se habían secado todavía, pero el polvo de la carretera se había impregnado en ellos hasta otorgarle a la cruz y el ramo un cariz herrumbroso. El metal había adquirido un tono anaranjado y era difícil adivinar si la cruz llevaba allí varios meses o varios años. Sin embargo, hacía tan sólo unos meses que alguien había muerto en aquel lugar.

La cruz no se encontraba en una curva peligrosa, ni en un cambio de rasante, ni siquiera en una calzada resbaladiza. El oxidado y basto crucifijo de metal estaba en un tramo de carretera recto, con un arcén amplio, sin incorporaciones, cruces, ni semáforos. Incluso habían instalado un quitamiedos de seguridad para motoristas, de esos que evitan que el piloto golpee contra las barras de metal al resbalar. Pero, pese a todo, David había muerto en ese punto. El crucifijo se encontraba en el lugar exacto donde fue encontrado su cuerpo o, más bien, en el lugar que le dijo la policía a su madre. En realidad, el cuerpo había sido encontrado por secciones, esparcido por un área de unos cien metros, pero los agentes tuvieron el tacto de no dar esos detalles a los familiares. Así que la cruz se ubicó en el lugar donde se encontró la mayor parte del cuerpo

desgarrado de David: a unos metros del arcén, a los pies de unos pinos y oculto por la hojarasca.

El lugar no era muy visible para el tráfico de la nacional, que circulaba a unos pocos metros y completamente indiferente al dolor de una madre. Aunque los árboles y los arbustos nos daban una cierta intimidad, habría preferido un lugar más despejado. Ni adoquines, ni señales de tráfico, ni rotondas. Si se quiere reducir la velocidad del tráfico lo mejor es colgar una corona de flores en un lugar bien visible. Las cruces funcionan como un doble recordatorio: de lo que ya ha pasado y de lo que podría pasar. En algunos países colocan en los arcones policías de metal con un cartel, como esos muñecos de cocineros en las puertas de los restaurantes, pero en lugar de enseñar el menú informan del número de muertos en la carretera. Las cruces de nuestras carreteras sirven para lo mismo, nos están diciendo: “¡Eh! ¡Aquí cayó uno!”. Convertir los arcones en cementerios sería mejor que la campaña más dura de la DGT. Es por eso que, pese a las directrices del obispado, yo soy partidario de este tipo de religiosidad.

Pese a todo, aquella tarde la cruz resultaba más visible de lo normal. Los conductores que circulaban por aquella carretera podían ver a una madre de luto arrodillada y a un cura ensotado rezando con una mano en su espalda y otra en la Biblia. Una estampa perfecta contra los excesos de velocidad. Allí, de pie, con mi sotana, era como la versión católica de los policías de plástico, con la diferencia de que además de regular la velocidad estaba dando consuelo a una feligresa: dos servicios por el precio de uno –el marketing tendría que ser una asignatura troncal de la carrera de teología–. Los evangelistas lo saben muy bien y dominan desde hace tiempo la escenografía y la interpretación en sus ceremonias; mientras que los católicos llevamos siglos atascados en los mismos ritos romanos. Somos como viejas glorias del rock que se ganan la vida repitiendo éxitos de hace veinte años en hoteles y bingos. Unos años atrás, yo mismo había intentado ampliar el repertorio con nuevos éxitos, pero no sólo me encontré con las objeciones del obispado, el propio público era el que

me exigía los mismos temas de siempre. Así que cuando una feligresa me pedía algo que se salía del repertorio habitual no me podía resistir. Por eso estaba allí, acompañando a una diminuta anciana a velar por su hijo muerto en un lugar poco habitual.

Solíamos ir a allí una o dos veces por semana: ella rezaba y yo escenificaba un poco mi rol de cura y aprovechaba para fumar un pitillo lejos de ojos inquisidores. Aquellos eran los pocos cigarros que podía disfrutar sin tener que preocuparme por las miradas de reproche de las feligresas. Desde hacía unos años las parroquias eran espacios libres de humos y quedaba muy mal ver al cura fumando en la puerta. Así que tenía que aprovechar los momentos de libertad. A Agripina no le importaba que fumara, me estaba agradecida por que la trajera en coche hasta aquel lugar. A lo largo de mis veinte años al cargo de la parroquia había depurado una habilidad especial para rehuir algunos ritos y ceremonias insustanciales y centrarme en los realmente importantes. En momentos como aquel sabía que mi presencia en aquella carretera era más importante para aquella anciana que cualquier misa que oficiara en nombre de su hijo. Algunos detalles tienen más importancia que los rituales más espectaculares. Esta misma regla la aplicaba para ahorrarme la misa diaria los días en que nadie acudía a la iglesia o para resumir el ceremonial de bautizos, bodas y entierros a los mínimos que exigía la iglesia.

Esto no quería decir que no tuviera vocación, más bien que prefería propagar mi fe en otras circunstancias. Mi preferida, sin duda, era en un bar, con una jarra de cerveza en la mano y delante de algún viejo republicano o profesor ateo. Una buena discusión era mejor que cualquier sermón, que un largo monólogo o que una sucesión de ritos repetitivos. Yo sabía cuando predicar y cuando callar, y aquel día estaba fumando.

Aquella pobre mujer debía tener las rodillas manchadas de barro y los pies dormidos después del tiempo que llevaba arrodillada, pero no le importaba ni lo uno ni lo otro. Lo primero podría lavarlo al llegar a casa, lo segundo se solucionaría al ponerse en pie, pero por su hijo no

podía hacer ya nada. Sólo llorar. La carretera se lo había llevado hacía un mes, del mismo modo que se había llevado a su marido hace ya veinte años. No se había quitado el duelo desde que enviudó y, después de lo de su hijo, estaba claro que iba a seguir vistiendo de negro muchos años más.

-El señor se llevó a su hijo antes de hora -le dije poniéndole una mano en el hombro para sacarla de su ensimismamiento. Era tarde y empezaba a refrescar, iba siendo hora ya de llevarla a su casa.

Ella se levantó con dificultad y, con la mirada de una madre que soporta con estoicismo la pérdida de un hijo, me contestó:

-Las siete y media deben ser -era un poco dura de oído.

Sin decir nada más, pasó a mi lado y se encaminó al coche. Una vez más, había dejado a los pies de la cruz el casco con el que había muerto su hijo. Llevaba varias semanas ejerciendo de cura-chofer para aquella anciana y ella había repetido el mismo ritual todas las tardes: yo conducía hasta aquel lugar con Agripina a mi lado abrazada al casco magullado de su hijo; al llegar ella lo depositaba al pie de la cruz y después rezaba junto a él hasta que nos íbamos. Siempre igual. Pero hasta aquella tarde no había reparado en un detalle: Agripina dejaba el casco allí, un lugar alejado de cualquier autobús de línea -razón por la que yo me prestaba a acompañarla- pero al día siguiente, cuando pasaba a recogerla por su casa, el casco volvía a estar en su regazo.



## 2. La corona de espinas

LAS VECINAS LA LLAMABAN “LA MURMULLOS” A SUS ESPALDAS, aunque podrían haberlo hecho a la cara sin que ella se enterara. Desde que envidó, Agripina había cogido el hábito de hablar constantemente con santos y muertos. Su continua retahíla de avemarías y padrenuestros había sido el mantra que le había ayudado a tirar adelante con sus dos hijos y una modesta paga por viudedad. El problema es que a medida que había ido perdiendo el oído, el volumen de sus rezos internos había aumentado progresivamente hasta alcanzar un nivel un poco excesivo.

Yo la conocí al poco de llegar a la parroquia, hace ya unos quince años. Entonces ya era viuda, pero no tan sorda. Solía acudir a la iglesia a deshoras, cuando la capilla estaba más solitaria y mantenía largas conversaciones con las imágenes de los santos. Tenía una predilección especial por la de Santo Tomás de Asís que, según ella, era el que más atendía a sus plegarias –aunque yo presentía que su favoritismo se debía más a que la única estufa que funcionaba estaba justo a su lado–. La iglesia era fría y solitaria y aquella mujer me hacía compañía. Su retahíla era para mí como un televisor encendido, como un hilo musical. Un día se presentó con unos trapos y una escoba y, pese todas mis reticencias, Agripina insistió en que la dejara encargarse de la iglesia. Hasta ese día no había caído en lo sucia que la tenía. Había intentado fregar y pasar el polvo yo mismo, pero la capilla era demasiado grande y la puerta estaba

casi siempre abierta. Así que acepté sin más su ofrecimiento. Eso sí, las sesiones de limpieza solían estar acompañadas de largas charlas. No siempre resultaban amenas –aunque sí más entretenidas que la mayoría de sesiones de confesión que tenía que aguantar– por eso, cuando no estaba de humor, le dejaba que echara mano de Santo Tomás.

Cuando empezó a quedarse sorda, entenderla se convirtió en una tarea difícil. A penas vocalizaba, así que la mayor parte del tiempo fingía que la entendía. Yo asentía y ella se desahogaba. Pero lo mejor es que ella hacía lo mismo, no entendía nada de lo que se le decía, pero fingía atención, así que yo también me desahogaba con ella. Su sordera era mejor que un psicólogo. Ella me contaba sus penas y yo las mías, sin ahorrar en insultos, descalificaciones y blasfemias. En resumen, liberaba al pequeño Guilles de la Tourette que llevaba dentro. Era un ejercicio de salud mental, de purga intelectual, una sesión de psicoanálisis que ningún seguro médico cubriría, pero indispensable en mi profesión. ¿Os ha pasado alguna vez que se os ocurre la réplica genial a un insulto cuando ya era tarde para usarla? ¿Sabéis que es mucho peor que eso? Que os venga a la mente en milisegundos pero que os tengáis que morder la lengua por gajes del oficio. Todos los chistes verdes, los comentarios escatológicos, las bromas cínicas que se me ocurrían me las tenía que guardar para mí. Hasta entonces. Las tardes de limpieza con Agripina se convirtieron en un espectáculo de humor surrealista interpretado por un Faemino con alzacuellos y un Cansado travestido y anciano. Un espectáculo que se prorrogó durante varios años dos o tres veces por semana.

Hasta que murió David.

Después del funeral estuve varias semanas sin tener noticias suyas. Estaba planteándome hacerle una visita cuando me crucé con ella. Yo regresaba de una tediosa reunión en la diócesis y ella salía apresurada de la iglesia. Casi chocó conmigo. Estaba muy desmejorada, con los ojos hinchados y con varios kilos menos.

–¿Se encuentra bien Agripina? –le pregunté casi chillando y masti-cando las palabras–. Estaba preocupado por usted. Ya sabe que no hace

falta que venga, yo puedo ocuparme de la iglesia –la anciana me entendió más por mis gestos que por lo poco que había llegado a escuchar. No sabía leer los labios pero era una experta interpretando el lenguaje corporal.

–Estoy bien. Me voy a casa –me dijo vocalizando lo mejor que pudo.

Iba a invitarla a pasar pero Agripina se alejó apresurada y me dejó en el umbral de la parroquia con la palabra en la boca. A aquella mujer le pasaba algo que iba más allá del dolor por la pérdida de un hijo. Entré en la parroquia intrigado y encontré la sala más oscura de lo habitual. Tan sólo estaban prendidos los cirios de plástico rojo a los pies de las imágenes, la luz justa para llegar a los interruptores y encender los fluorescentes. A primera vista no reparé en ello, tan sólo noté algo extraño en el altar, pero cuando me acerqué al crucifijo central, de camino a la sacristía, lo vi. La imagen del Jesús crucificado del altar llevaba puesto un casco de moto en lugar de corona de espinas. Le dejé que durmiera con la cabeza tapada. Simplemente cerré la iglesia para que nadie lo viera y me fui a dormir –a la mañana siguiente ya me preocuparía de buscar una escalera–. Me sentía más extrañado que escandalizado por la sacrilego del hecho. Pensé que Agripina tendría sus razones para hacer algo así, que ya me lo contaría con el tiempo, pero lo cierto es que nunca me lo contó.

Al día siguiente, cuando abrí la iglesia para misa de ocho el casco había desaparecido. Di misa para dos feligresas: Doña Herminia y la Sra. García –dos asiduas que me obligaban a madrugar cada día a las seis de la mañana–. Cuando estaba terminando el oficio, Agripina entró y se sentó en última fila. Parecía entre avergonzada y curiosa. Después de comulgar, cuando la iglesia se quedó vacía, fui a hablar con ella. Tenía el casco de moto entre los brazos –el mismo que llevaba su hijo antes de morir, el mismo que colocaba una y otra vez en la misma cruz de carretera–.

–Lo siento padre –me dijo nada más acercarme.