
Toda la Verdad Sobre el Día Ocho

Arturo Robsy

textos.info
biblioteca digital abierta

Texto núm. 4367

Título: Toda la Verdad Sobre el Día Ocho

Autor: Arturo Robsy

Etiquetas: Cuento

Editor: Edu Robsy

Fecha de creación: 28 de mayo de 2019

Fecha de modificación: 28 de mayo de 2019

Edita textos.info

Maison Carrée

c/ Ramal, 48

07730 Alayor - Menorca

Islas Baleares

España

Más textos disponibles en <http://www.textos.info>

Por la mañana

El día ocho, conduciendo su OCA-6, Juan Palomo perdió la vida al colisionar su vehículo con la trasera de un camión a la altura del kilómetro once. Se supone que se le rompió la dirección al coche.

(de la prensa)

Su mujer le hizo pan frito para desayunar: la golosina preferida por Juan Palomo.

—¿Adónde vas hoy? —le preguntó.

—Aquí al lado. Es muy probable que consiga vender una buena partida. La semana pasada ya estuve allí y tengo casi a punto al comerciante.

—¿Seguro?

—Al menos no me dijo que me fuera.

Plegó la servilleta mientras ojeaba el periódico por encima de la taza vacía y se secó los labios despacio. La mujer le trajo el muestrario de la casa y se lo metió en el maletín.

—¿Qué hora es ya?

—Las nueve.

—Es una suerte que los niños ya vayan solos al colegio. Si no tú no podrías hacerme estos desayunos.

Se besaron junto a la puerta: el mismo beso sin importancia de todas las despedidas y de todas las llegadas.

—¿Volverás a comer?

—¿Qué tenemos hoy?

—Canelones.

—¡Hum! Pues no me los perderé. Adiós.

El OCA-6

Juan Palomo, agente comercial, fue extraído con vida de su automóvil y conducido al hospital municipal, donde se le apreciaron heridas en brazos y cuello, rotura de una de las vértebras cervicales y hemorragia interna. Llevado al quirófano, falleció antes de que se le pudiera intervenir.
(de la prensa)

Al terminar la guerra, Octavio Carreras Abad solo tenía juventud, ambición y perspicacia. Había servido en un batallón de automóviles y allí fue donde aprendió cuanto sabía de motores y de coches.

Tuvo la suerte de encontrar a un hombre con bastante dinero y con el suficiente valor como para invertirlo en las ideas de Octavio. Poco tiempo después salía al mercado el primer OCA, S.A.-4, con un motor Renault modificado.

Fue negocio. El país era todavía un mercado virgen, inmenso, y, detrás de cada ciudadano, había un hombre ansioso de poseer un automóvil, sin que le preocupase demasiado su calidad. La fábrica, pues, se amplió y se lanzaron sucesivamente los OCA-2, OCA-8, OCA-12, OCA GRAN LUJO y otros, que hicieron de Octavio Carreras Abad un hombre rico, igualmente ambicioso y perspicaz, y algo menos joven.

El OCA-6 era el penúltimo modelo de OCA, GENERAL DE AUTOMÓVILES, S.A. En solo un año se habían vendido sesenta mil unidades y, por supuesto, no era ni tan resistente ni tan seguro como el primer OCA-4, pero éste es uno de los tantos males del trabajo en serie que a nadie parece preocupar.

También es cierto que un 35 por cien de los accidentes de tráfico del año pasado estuvieron protagonizados por los coches OCA, pero los accidentes son los gajes del oficio de conductor, los riesgos del turista y las desventajas de la carretera.

El automovilismo

El automóvil no nació de repente. Muchos hombres, más o menos geniales, lo fueron ideando pieza a pieza, detalle a detalle, antes de que el automóvil fuera tal y como lo conocemos.

En 1851, Heinrich Daniel von Ruhankorff inventó la bobina de inducción. Poco después, en 1862, Etienne Lenoir fabrica el primer vehículo con motor de explosión: no era exactamente un automóvil, pero señalaba perfectamente el camino a seguir.

En el mismo 1862, un poco antes, Alfonso Beau de Rochas inventó el ciclo de cuatro tiempos para los motores de explosión y con esto abrió el camino que actualmente recorreremos a cien por hora.

En 1872 el americano George Brayton construye un motor de petróleo de dos tiempos, precedente del diésel al llevar incorporado un dispositivo de combustión a presión constante.

En 1875, Bochardat sintetiza el caucho y, por lo tanto, hace posible el masivo uso de neumáticos que el automovilismo acarreará.

En 1876, Joseph Farcot aplicará con éxito un servomotor a las máquinas: así, hoy en día se sigue utilizando como motor de arranque o "demarré" en los coches. En este mismo año Nicolás Otto y Eugenio Deutz construyen el motor de cuatro tiempos que inventara Beau de Rochas, con ignición por quemador y un dispositivo de arrastre del volante.

¡Qué cerca estaba ya el nacimiento del automóvil! Incluso las modernas carreteras de asfalto y macadam habían sido

construidas ya en 1854 por Merian. Es curioso que, mientras Otto y Deutz construían su motor de cuatro tiempos, Jules Truffaut, sin conocerles, inventaba el amortiguador para la suspensión.

Sin embargo sobreviene un gran lapsus: el automóvil, tan al alcance de la mano, no se convierte en realidad, y la primera industria seria tiene que esperar a 1886, en que Karl Benz comienza a construir sus primeros automóviles.

Este Benz, se asociaría con Daimler, que ya en 1885 había creado la primera moto, dando origen a la famosa firma Mercedes-Benz, que todavía funciona.

Casi sesenta años después, Octavio Carreras Abad, improvisando sobre viejos modelos, copiando sistemas de famosas industrias, terminaba el primer motor OCA y fabricaba los primitivos OCA-4 en un pequeño taller, con sólo treinta y ocho operarios.

Veinte años más tarde ya dirigía una factoría de cinco mil y vendían noventa unidades diarias. Era rico y esto, según él, le compensaba de los malos momentos. Sin embargo no compensaba en absoluto a ninguno de los veinte mil hombre que, desde el principio de la empresa, habían perdido la vida dentro de un OCA de un modelo u otro.

A este respecto, Octavio Carreras Abad había dicho:

—Muchos se vuelven locos en cuanto cogen un volante, o agresivos o descuidados. Es absurdo pensar que el coche es responsable de estas muertes: son los conductores malos o imprudentes.

A lo cual, por supuesto, alguien respondió:

—Pero sin automóviles, ¿quién los conduciría

imprudentermente?

Al día siguiente

Juan Palomo deja una viuda y tres niños de ocho, siete y cinco años.

(de la prensa)

La viuda acaba de regresar del entierro y se está lavando la cara en el cuarto de baño. El vestido negro aumenta la palidez de su rostro y destaca las huellas de una noche de vela y llanto.

Los niños de negro también, están sentados en un comedor, silenciosos, sorprendidos de todo el trajín de las últimas horas. El mayor comprende bien lo sucedido y ha estado llorando desde que mamá le ha dicho que tiene que ser valiente. El mediano también ha llorado pero ahora calla y medita sin saber muy bien lo que hacer. El pequeño ha preguntado por su padre varias veces y no acaba de ver claro en todo este asunto.

En este momento suena el timbre:

—¡Rin! ¡Rin!

La viuda se traspeina, se empolva la cara y acude mientras el timbre insiste:

—¡Rin! ¡Rin!

Abre la puerta. Un hombre con traje de faena sonrío tristemente.

—¿Si?

—¿Es usted la mujer de Don Juan Palomo?

—Sí — responde, olvidando que solamente es su viuda.

—Verá... —parece difícil decirlo—. Ayer el coche de su marido quedó obstaculizando la carretera y fuimos avisados para retirarlo.

La mujer asiente. No tiene aún necesidad de llorar: seguramente la verdadera pena le vendrá dentro de unos días, cuando note realmente la ausencia de Juan en la casa y en los pequeños detalles de la vida. Ahora solo está muy cansada y con ganas de dormir.

—Bueno —continúa el hombre del mono—. Ayer trajimos el coche. Puede arreglarse todavía: el golpe fue un poco de lado y no ha sufrido el chasis. Usted dirá.

La viuda suspira: ¿le están hablando del coche que mató a Juan? ¿Por qué? ¿Para qué?

—No —dice—. No quiero el coche.

—Ya —interpreta el hombre—. Es un mal momento, claro. Sin embargo nuestra grúa lo trajo y eso...

—¿Cuánto les debo? —responde la viuda.

—¡Oh, no! Hay una solución mejor: puede vendernos el coche. No le vendrá mal el dinero ahora.

—Muy bien.

—Le daríamos...

—Por favor: ¿puede usted volver dentro de una semana?

—¡Ah, claro! Sí. Dentro de una semana. No se preocupe: le haremos un bien precio. Ya lo verá.

—Adiós.

—Le acompaño en el sentimiento, señora.

—¡Qué me va usted a acompañar, hombre!

Cierra la puerta. En el comedor llora el pequeño. Grita más que otra cosa: se aburre y le aplica la tétrica solemnidad de sus hermanos.

—¡Mamá! —dice— ¡Quiere irme de aquí! ¡Quiero ir a la escuela!

La mujer tiene sueño. La mujer está muy, muy cansada. El dormitorio, vacío. La cama, sin huellas.

El mismo día ocho

El conocido industrial Don Octavio Carreras Abad, director de OCA, General de Automóviles, S.A. ha interrumpido sus conversaciones con representantes de la General Motors a causa de una grave enfermedad.

(de la prensa)

Don Octavio.—¿Qué riesgos hay?

Médico.—Nunca podemos predecir lo que pasará en un quirófano. Puede surgir cualquier complicación hasta en una apendicectomía. Sin embargo la que usted necesita es una operación bastante practicada.

Don Octavio.—No me refiero a eso. Una vez operado, ¿qué posibilidades tendré? ¿Se me reproducirá?

Médico.—Siempre existe el peligro de metástasis, pero, en su caso es menor porque lo hemos cogido muy a tiempo.

Don Octavio.—¿Me dice la verdad? Uno lee tantas cosas en los periódicos...

Médico.—Haremos por usted todo lo posible (como por cualquier otro).

Don Octavio.—Sí, todo lo posible. Tengo muchas cosas por hacer. Mucho trabajo.

Fantasma de Juan Palomo.—Y mucho que perder.

Médico.—De acuerdo Empezaremos los análisis esta misma tarde. Buenos días. (Sale)

Don Octavio.—¡Dios mío! ¡No hay derecho! ¿Por qué me ha ido a pasar esto a mí?

Fantasma de Juan Palomo.—¿Por qué me ha ido a pasar esto a mí?

Veinte mil hombres muertos en accidente.—¿Por qué nos ha ido a pasar esto a nosotros?

Don Octavio.—¿Qué he hecho para que me suceda esto?

Fantasma de Juan Palomo.—Coches.

Don Octavio.—¿Qué culpa tengo?

Veinte mil hombres muertos en accidente.—Veinte mil muertos.

Don Octavio.—(muy bajito) Tengo miedo.

Esquela

Juan Palomo Torcaz
Agente Comercial.

Falleció ayer, día ocho, a los treinta y dos años, en accidente de circulación. Su esposa María; sus hijos Juan, Antonio y José. Sus padres Antonio y Luisa y demás familiares, participan tan irreparable pérdida. (de la prensa)

Hallado en el cajón de su mesilla

Un mechero automático que usaba los domingos. Tres pañuelos. Un llavero de plata con llaves de maleta. La cartilla del servicio militar. Un bolígrafo sin carga. Tres monedas de peseta. Dos puros canarios y una agenda. Entre sus páginas estaba un panfleto propagandístico que decía:

¡ENHORABUENA!

Ha comprado usted un OCA-6.

El OCA-6 le facilitará la vida.

Y se la facilitó, ¿qué duda cabe?

Por la noche

Don Octavio.—¿Por qué me ha ido a pasar esto a mí? ¿Y si me muero?

La viuda de Juan Palomo a su hijo mayor.—Tienes que ser valiente, Juan, ahora que papá ha muerto, porque siempre hace falta un hombre en la casa.

Epílogo

No se preocupen ustedes: Don Octavio sigue vivo.

Publicado el 5 de febrero de 1974 en el "Diario Menorca".

Arturo Robsy



Arturo Robsy Pons (Alayor, Menorca, 10 de julio de 1949 - Mahón, Menorca, 15 de julio de 2014) fue un escritor, poeta y articulista.

Durante sus años de juventud publicó relatos de forma continuada en la prensa local, especialmente en el Diario Menorca, labor que compaginó con la coordinación de una sección en el mismo periódico en el que se publicaban

cuentos de autores noveles. Conocido polemista, colaboró también de forma regular con prensa escrita de ámbito nacional, como "El Alcázar" y, tras la desaparición de éste, en "La Nación", así como en revistas y publicaciones como "Cuadernos de Humor", "Razón Española", "Altar Mayor" y la revista de la Fundación Francisco Franco.

Cultivó la amistad de otros escritores e intelectuales ideológicamente afines, como Fernando Vizcaíno Casas, Ángel Palomino, Marcelo Arroita-Jáuregui, Juan Luis Calleja y el poeta Alfonso López Gradolí.

Su obra literaria, tanto en verso como en prosa, en el ámbito de la ficción o el ensayo, es inseparable de su pensamiento político, ya que se consideró durante toda su vida falangista. Su activismo político y militancia, así como la marca indeleble de éstos en su obra, marcaron su exclusión de los circuitos comerciales editoriales, si bien no acabaron con su determinación a escribir y ser leído: autoeditó buena parte de su obra y fue pionero en la distribución en formato digital de sus escritos, primero en forma de discos enviados por vía postal, posteriormente a través de una BBS propia y, con el advenimiento de Internet, a través de distintos blogs y colaboraciones con medios digitales.