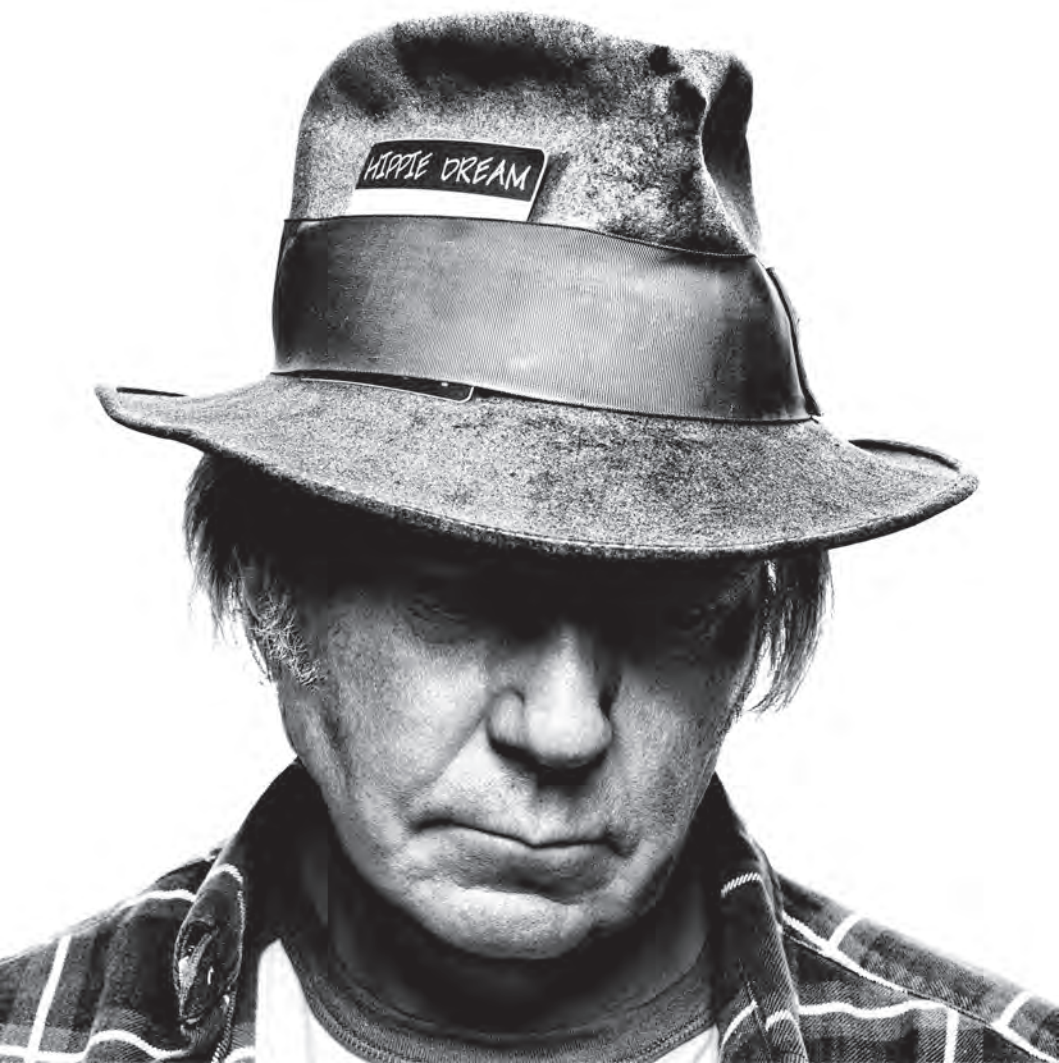


MEMORIAS DE

NEIL YOUNG

EL SUEÑO DE UN HIPPIE



Memorias de Neil Young

El sueño de un hippie



Memorias de Neil Young

El sueño de un hippie

MALPASO BARCELONA MÉXICO BUENOS AIRES

Para Ben Young, mi héroe, mi guerrero.
Y para su madre, hermano y hermana.

Prólogo

De joven jamás soñé con esto. Soñé con colores y que me caía, entre otras cosas.

Capítulo uno

Broken Arrow Ranch, primavera de 2011

La familia Young: padre Neil, madre Pegi Hijos Amber y Ben

Arranqué la cinta adhesiva de la caja de cartón. En el suelo había un montón de papel de regalo. Ben miraba desde la silla y Amber y Pegi estaban sentadas a mi lado. Con cuidado, extraje de la caja un objeto pesado. Estaba envuelto en más papel de regalo y en una capa gruesa de un material protector esponjoso. Entonces lo vi: un intercambiador de locomotoras con un distintivo hecho a mano de Lionel. Curiosamente, no era un Lionel de verdad. Debía de tratarse de un prototipo. En la caja había una nota escrita de puño y letra por Lenny Carparelli, uno de los numerosos italoamericanos vinculados de una forma u otra a la historia de Lionel, una empresa de la cual todavía posee una pequeña parte. Leí la nota. La maqueta era de la General Models Corporation. Era un intercambiador bien bonito y se trataba del prototipo que Lionel había empleado para crear su propia maqueta. Tal como indicaba la nota, eso había sucedido antes de que los pleitos empresariales y los secretos profesionales se hubieran adueñado por completo del mundo de la creatividad y del diseño.

En vacaciones, Pegi siempre me regala objetos para coleccionista de Lionel; tengo una amplia colección de rarezas expuestas en una cristalera en una habitación con una enorme pista para trenes. No se trata de una pista normal, pues el paisaje lo forman tocones de secuoya, que hacen de montaña, y musgo para los prados. La red de ferrocarriles ha pasado por un momento duro, tras lo cual se ha producido una sequía. El trabajo en las vías férreas, antes reali-

zado por equipos de chinos infatigables, ha quedado abandonado. Ahora unas máquinas de vapor chinas caras y detalladas de Lionel cruzan las vías. Mi red de ferrocarriles es en cierto modo histórica, pues en ella se idearon y desarrollaron a partir de cero los sistemas de sonido y de control de comandos de Lionel. Luego se ajustaron sobre ella los prototipos y se creó y probó el software para, de nuevo, volver a reprogramarse y probarse en infinidad de ocasiones. En suma, un auténtico quebradero de cabeza, diríase, todo lo relativo al desarrollo de esos componentes electrónicos. La historia arranca, en este punto, con el nacimiento de Ben Young.

Ben nació tetrapléjico justo cuando yo volvía a aficionarme a los trenes, pasatiempo que de niño me enloquecía. Diseñar juntos la pista fue uno de los momentos más felices de mi vida. Él todavía estaba en el moisés cuando miles de trabajadores chinos tendieron la vía, trabajando sin descanso día y noche. Ben observaba mientras trabajábamos. Al cabo de unos meses llegó el momento de poner en marcha los trenes, y luego diseñé un sistema de agujas que Ben podía accionar apretando un enorme botón rojo. Nos costó mucho, pero le resultaba gratificante ver cómo podía accionar el mecanismo sin ayuda; lo cual parecía conferirle cierta sensación de poder.

Sin embargo, eso fue hace treinta y tres años; ahora estoy limpiando las cristaleras tras las cuales mis preciados objetos de Lionel se encuentran a salvo y a la vista de todo el mundo. Tampoco es que venga mucha gente. Las visitas pueden contarse con los dedos de una mano, y es una pena si se tiene en cuenta el trabajo que ha supuesto escenificar esta especie de exposición. La mera observación de la exposición y de la pista puede llegar a provocarte una suerte de experiencia zen. Su contemplación me permite recordar y visitar el caos, las canciones, las personas y las emociones de mi niñez que todavía me acompañan. No es mal método, pero tampoco del todo recomendable. Durante meses se amontonan las cajas por doquier y los trenes descarrilados recubiertos por el polvo, y de

pronto, milagrosamente, irrumpo de nuevo en escena, lo limpio y organizado todo durante horas y horas, ocupándome de cada detalle hasta que todo vuelve a ir, literalmente, sobre ruedas. Producto, a buen seguro, de una conjunción astral que suele anunciarme el desenlace inminente de otros procesos creativos.

Recuerdo que un día David Crosby y Graham Nash vinieron a verme a un establo que había convertido en sala de trenes, durante la grabación de *American Dream*, gran parte de la cual se hizo en Plywood Digital, que no era sino otro establo que había transformado en estudio de grabación en el rancho. Teníamos una camioneta aparcada en el exterior con un equipo de grabación y estábamos preparando varias canciones nuevas. Estábamos entusiasmados de volver a tocar juntos. Crosby ya no se drogaba, se estaba recuperando de la adicción a los chinos de cocaína, acababa de salir de la cárcel por algo relacionado con un arma cargada en Texas, y era propenso a echarse una siesta entre toma y toma. Todavía estaba desenganchándose y se esforzaba al máximo porque el grupo y la música eran su mayor pasión. No conozco a nadie a quien le apasione tanto la música. Graham Nash ha sido su mejor amigo desde hace mucho tiempo, en la salud y en la enfermedad, y la manera que tienen de cantar juntos da fe de cuán intensa es su relación.

Se conocieron cuando estaban en los Hollies y en los Byrds, dos grupos fundamentales en la historia del rocanrol, y luego, con Stephen Stills, formaron en 1970 Crosby, Stills & Nash. El primer disco de CSN es una obra de arte. Definió un sonido que otros grupos han imitado durante años, algunos con mayor fortuna comercial, pero no hay duda de que ese primer disco de CSN fue innovador. Stephen tocaba casi todos los instrumentos. Los grababa por la noche con Dallas Taylor, el batería, y Graham. Unos años antes Stephen había intentado hacer de todo en los Buffalo Springfield, desde producir, componer y ocuparse de los coros hasta asumir más protagonismo con la guitarra, y en CSN, por primera vez desde la disolución de los Buffalo

Springfield, pudo explorar su propio potencial creativo, y lo hizo a lo grande. Pero volveré sobre ello más adelante...

Pues bien, vi a David mirando una de las salas de trenes repletas de material rodante y lanzándole, acto seguido, una mirada furtiva a Graham cuyo arcano mensaje podría sintetizarse como creo haber intuido en aquel preciso instante: «Este tipo está como una puta cabra, se ha vuelto majara. Está obsesionado». No le di importancia. Lo necesito. Me mantiene cuerdo.

Me encuentro ahora limpiando una de las cristaleras que alberga mi colección. En cuanto el cristal está reluciente, me detengo a observar las maquetas Lionel, alineadas de un modo que sólo yo comprendo.

Salgo del edificio y camino unos cincuenta metros hasta Feelgood's Garage. Feelgood's está repleto de amplificadores, sobre todo de Fender antiguos pero también de Magnatone, Marshall y algún que otro Gibson. Recuerdo mi primer ampli Fender, me lo regaló mi madre, que siempre respaldó mi carrera como músico. Era un modelo de dos partes, la pantalla iba abajo y el cabezal encima. Los dos altavoces de veinticinco centímetros del ampli doble más pequeño de Fender emitían un sonido espectacular. Para mí era enorme. Había tenido antes un Ampeg Echo Twin. En el colegio solía soñar con amplis y escenarios y hacía mis pinitos en escenografía diseñando todo tipo de escenarios. No puede decirse que me fuera muy bien en esas clases.

Feelgood's también da cobijo a mis coches. Me apasiona el transporte. Coches, barcos, trenes. Viajar. Me gusta estar en movimiento. Una vez, cuando tenía veintidós o veintitres años, caminaba por una calle de Los Ángeles y vi un lugar que se llamaba Al Axelrod's. Era un taller de coches. La parte trasera de un descapotable rojo asomaba por el garaje. Era un Buick de 1953 o 1954. De niño, uno de los amigos de mi padre, el escritor Robertson Davies, vivía cerca de nosotros en Peterborough, en Ontario. En Navidades

solíamos ir a su casa y jugábamos a las adivinanzas. Tenía varias hijas. Era de lo más interesante. Pues bien, él también tenía un flamante Buick del 54 que me dejó impresionado. El diseño de la rejilla del radiador, las luces traseras y la forma del coche, con una especie de ondulación de las líneas en el centro que resaltaba gracias a una franja cromada. Esa ondulación surgía del hueco circular de las ruedas traseras y era exclusiva de los Buick.

Entré en Al Axelrod's y vi un Buick Skylark por primera vez. Me quedé alucinado. ¡Sólo se habían fabricado 1.690 unidades de ese modelo! Se hacían por encargo en la misma época en que General Motors introdujo los Eldorado y los Corvette. Me pasé años buscando un Skylark, y finalmente John McKeig encontró uno en un taller de chapa y pintura de Pleasanton, en California. John era un veterano de Vietnam que se ocupaba de mis coches. La chapa y la pintura eran su especialidad. Empezó por hacerme un trabajo de reparación, y luego lo contraté para que viniera a ocuparse de los treinta y cinco coches que ya había comprado por aquel entonces. Todos eran modelos únicos. La mayoría era de la década de los cincuenta, y había muchos Cadillac. No solía interesarme mucho por el estado en qué se encontraban cuando los compraba, sólo me fijaba en la forma (eso fue un grave error, porque muchos de ellos daban problemas y tuve que invertir mucho tiempo y dinero en repararlos. Habría sido mejor, y más barato, comprar coches en buen estado). En cualquier caso, tras pasarme años coleccionando coches decidí vender la mayoría y quedarme sólo los mejores. Casi todos estaban en Feelgood's. El mejor de la colección es un Buick Skylark de 1953, el que encontró John. Tiene un 1 en el chasis. Fue el primero que se fabricó. Rey de reyes.

Aquí estoy, escribiendo en Feelgood's, derramando la mirada perdida sobre los coches y una mesa de negociaciones con una pizarra blanca. Mañana tengo una reunión importante con Alex, un representante que trabaja para Len Blavatnik, el nuevo propietario de WMG, mi discográfica. El objeto de la reunión es platicar sobre

mi nuevo proyecto empresarial, PureTone. Al menos así se llama esta semana. Todo es muy incipiente y cambiamos el nombre a menudo. El objetivo de la empresa es rescatar a la música, mi principal medio de expresión artística, de la degradación cualitativa de la que viene siendo víctima en la era digital y en la que parece hallarse irremisiblemente inmersa. La propia caída de las ventas trae causa de dicho empobrecimiento y de la más absoluta desconsideración por la calidad artística y por la expresividad del sonido, atributos me atrevería a afirmar que irrenunciables para la apreciación y comprensión del significado de una composición musical. El propio declive del interés por la música, en el más amplio contexto de la cultura popular, hunde sus raíces en este degradante envilecimiento que se ha adueñado de la industria con la metástasis de la tecnología digital en su más perversa formulación. La proliferación de empresas que venden música en línea, a la manera de iTunes, han acabado no sólo con la calidad de la música misma, sino con la riqueza de la propia experiencia auditiva en su más amplia definición. Un archivo mp3 contiene un cinco por ciento de la información que se encuentra en un master o en un archivo original de PureTone o incluso, si me apuran, en un vinilo. Mi propósito es diseñar un reproductor portátil y un modelo de distribución en línea que ofrezca una alternativa de calidad a los reproductores mp3, sin por ello dejar de tomar en consideración los criterios de comodidad del consumidor actual. Sueño con poder aunar el alma de la industria musical con la tecnología de Silicon Valley, a fin de crear un nuevo orden en el que los artistas tengan la voz cantante, y no los despiadados accionistas culpables de este magnicidio. Mi objetivo es reivindicar y recuperar una forma de entender este arte preservando, en tan legítimo empeño, la obra original en su plenitud, mas tratando de satisfacer, a un tiempo, a los amantes de la música proporcionándoles una mejor apreciación de la propia composición musical.

Mañana es la gran presentación. Trataré de exponer mi estrategia con la ayuda de Mark Goldstein, principal aspirante a la dirección de PureTone e inveterado especialista en el alumbramiento de empresas emergentes; personaje con el que felizmente di a través de unos amigos de Silicon Valley. Tipos estos muy inteligentes y empresarios de éxito. A diferencia de mí, han sabido perfeccionar el arte de sacar partido a sus ideas. En lo que a mí respecta, tengo muchas ideas y pocos recursos para ponerlas en práctica, pero no me quejo. El dinero no importa; mi objetivo es hacer las cosas bien y con eficiencia. Deseo de veras que este proyecto sea un éxito. Detesto lo que ha sucedido con la calidad de la reproducción del sonido en la música: ha perdido profundidad, corporeidad y emoción y la gente ya no disfruta de la música como antes. Es un arte moribundo. Ésa es mi percepción. Mi principal pasión en el campo creativo es grabar (así como componer letras y canciones), razón por la que esto me duele en lo más profundo de mis entrañas. Quiero hacer algo al respecto. Debo, pues, madurar el asunto, impresionar a Alex y conseguir apoyo financiero para este proyecto, porque lo necesitaremos.

El Skylark está a mi lado.