



*I drive therefore I am: Norteamérica y el
automóvil*

Santiago García Ochoa

Doctor en Historia del Arte

La aparición del automóvil a finales del siglo XIX supone la cristalización del espíritu nacional en un objeto determinado, pero es también el origen de alteraciones cuantitativas esenciales. El resultado es que, muy pronto, la sociedad norteamericana delata una fuerte dependencia del automóvil, ya sea como medio de transporte o fuente de actividad económica. En *What's "American" about America* (1954-6), John Kouwenhoven lo menciona entre los doce símbolos más genuinamente americanos, a saber: la silueta de Manhattan, la disposición en cuadrícula de las ciudades, el rascacielos, el Ford modelo T, el Jazz, la Constitución, los escritos de Mark Twain, *Hojas de Hierba*, de Whitman, las tiras cómicas, las telecomedias, la producción en cadena y la goma de mascar (Kouwenhoven 1996: 15).

1. Notas para una historia sociocultural del coche

1.1. Implantación y desarrollo industrial

La extensión de los Estados Unidos obliga a sus habitantes a realizar grandes desplazamientos. La importancia que han tenido los movimientos migratorios en la formación y devenir histórico del país ha sido ampliamente reconocida por la historiografía desde que, a finales del siglo XIX, Frederick J. Turner acuñó su teoría de la frontera:

American social development has been continually beginning over again on the frontier. This perennial rebirth, this fluidity of American life, this expansion westward with its new opportunities, its continuous touch with the simplicity of primitive society, furnish the forces dominating American character. The true point of view in the history of this nation is not the Atlantic coast, it is the Great West (Turner 1961: 38).

Mientras Turner enunciaba esta opinión en 1893, dos mecánicos de bicicletas, Charles E. y Frank Duryea, fabricaban con éxito el primer automóvil de gasolina. Acababa de nacer el vehículo que haría caer todas las fronteras. Brian Abel Ragen describe al "American Adam" como la quintaesencia del héroe americano, sin ataduras con el pasado, que viajaba a caballo, en tren o en barco y al que el automóvil "finally allows to travel the continent as his whim, attached to no place or person" (Ragen 1989: 56).

En 1897 se inició una tímida acomodación de las infraestructuras existentes en el país a las características del nuevo vehículo. Al principio, sólo cuando peatones y automovilistas entraban en conflicto o la intensidad del tráfico lo aconsejaba, se acometieron cambios en calles y carreteras. En 1910 se introdujeron en las ciudades las señales de tráfico y se promulgaron leyes para regular el exceso de velocidad, algunas tremendamente restrictivas. Los fabricantes de automóviles dieron el primer gran impulso a la construcción de carreteras. La Federal Highway Act de 1916 exigía a los distintos estados que establecieran departamentos de carreteras para poder obtener el subsidio del gobierno (Jakle 1994: 295-6).

La industria del automóvil tuvo en Estados Unidos un desarrollo muy rápido. Como se ha dicho en diversas ocasiones: "The automobile is European by birth, American by adoption" (Flint 1976: 5). En 1908, el año en que William C. Durant fundaba la General Motors, unas 515 compañías independientes se dedicaban ya a la fabricación de automóviles (Flint 1976: 42). La Ford Motor Company llevaba ventaja, ese mismo año salía al mercado el arquetipo de automóvil fabricado en una cadena de montaje: el Ford Model T (que se fabricaría hasta 1927). El precio de este vehículo, 950 dólares en 1910, bajó hasta los 290 en 1924. Si un americano medio precisaba trabajar 22 meses para poder comprarlo en 1909, en 1925 sólo tenía que hacerlo durante tres (Jakle 1994: 294). Las compañías comenzaron a fabricar una

amplia variedad de accesorios para el automóvil (figuras de adorno, ambientadores, termómetros...) -más de 5.000 se desarrollaron para el Model T- como se podía observar en el Auto Show de 1916 (Schaut 1994: 21).

En los años 20 el automóvil se había convertido ya en un objeto de uso y consumo. En 1928, en su triunfal campaña para la presidencia, Herbert Hoover vislumbraba "two cars in every garage". Las obras dedicadas a infraestructura fueron importantes en esta década. La Highway Act de 1921 requería a cada estado la realización del 7% de kilometraje de carreteras como objetivo prioritario, pero, sobre todo, se intentó conectar las ciudades de más de 50.000 habitantes para lo cual se consideraba necesario cubrir unas 200.000 millas (Jakle 1994: 297). Se inició la construcción de la Route 66 ("The Main Street of America"), la carretera que uniría Chicago con Los Angeles, un trayecto de 3.800 kilómetros a través de ocho estados.

A pesar de la crisis del 29 y de algunos problemas surgidos en la segunda mitad de la década (tráfico masivo y alarmantes estadísticas de accidentes), en los años 30 el automóvil prosigue su escalada. Las autopistas cobraron especial protagonismo, lo que provocó la aparición de nuevos especialistas: el ingeniero de carreteras, el urbanista y el planificador de tráfico. Nace el concepto de "espacio centrífugo" que tendrá especial relevancia en los años 40 y 50:

I can think of no better preliminary definition of what I will call «centrifugal space» than these remarks of the philosopher [Michel Foucault] which emphasize the complex imbrication of three factors - territory, communication, and speed- in spatial forms that exceed received understandings of the architectural (Dimendberg 1995: 91).

En 1935 se funda el Antique Automobile Club of America, constituido por 14 socios, cuya primera reunión anual tuvo lugar en Philadelphia en marzo de 1936. Se trata de la primera asociación dedicada al coleccionismo de objetos relacionados con el automóvil de ámbito nacional, afición que experimentaría un espectacular crecimiento en el país, y que llega hasta nuestros días (Schaut 1994: 34). Los 30 son también los años del diseño industrial, que tiene a Norman Bel Geddes como figura especialmente destacada. En el verano de 1939 Bel Geddes montó *The Futurama Show of the General Motors Highways and Horizons Exhibit* en la New York World's Fair, que, entre otras atracciones, ofrecía a sus visitantes la escenificación de la ciudad del futuro ("City of 1960"). La predicción que allí se hacía sobre la velocidad que los vehículos podrían llegar a alcanzar, 100 millas por hora, alertó a los magnates de la G.M.. Para Bel Geddes las autopistas se presentaban ya como el principal espacio centrífugo.

1.2. La euforia de posguerra y las primeras críticas

Tras la II Guerra Mundial la industria del automóvil y las inversiones destinadas a infraestructuras experimentaron un gran despegue. Como Thomas McDonald, Jefe del Departamento de Carreteras Públicas, afirmaba ante el Congreso en 1944: "everybody in the United States is waiting for the close of the war to get in a car to go some place" (Dimendberg 1995: 128). Poco antes del final de la guerra, en diciembre de 1944, el presidente Roosevelt firmaba la Federal Aid Highway Act donde se establecía la construcción de cuatro tipos de carreteras: para transporte, rurales, urbanas e interestatales, pero el verdadero impulso llegaría en 1956 con la firma por el presidente Eisenhower de una nueva Federal Aid Highway Act para la construcción del sistema de autopistas interestatal. El gobierno asumía el 90% de los costes, lo que representaba un aliciente irresistible para los diferentes estados que se apresuraron a aceptar la oferta. El presidente esgrimió cuatro razones para defender su programa: las carreteras eran inseguras, estaban congestionadas, era necesario mejorar el transporte de mercancías y los accesos de las grandes ciudades no

disponían de las autopistas adecuadas para poner en práctica planes de emergencia en caso de alarma nuclear (Jakle 1994: 299).

Una auténtica euforia se despertó ante las posibilidades que ofrecerían las nuevas infraestructuras, por fin los ciudadanos podrían acercarse a los paisajes naturales que constituían "The Face of America" [1]. La autopista era considerada, en sí misma, una nueva maravilla; un artículo de la revista *Time* calificaba la construcción de carreteras como "the American Art", indicando que "the panorama of road builders stringing highways across the land reflects a peculiarly American genius, one that lies deep in the traditional pioneering instincts of the nation" (Klinger 1997: 187-8). El futuro se presentaba muy alentador. Bill y Sue Severn escribían lo siguiente en el primer capítulo ("Commuting 1975") de su libro *Highways to Tomorrow* (1959):

THIS IS THE FUTURE, and it is yours.

You've finished your breakfast coffee and you move toward the garage and the car. It's 90 miles to work and, glancing at your watch, you see you have an hour to get there. Plenty of time.

You've worked late last night and you're still tired. No matter. You'll rest on the way.

A few miles from your home, following the red, white and blue signs, you swing gently onto a handsomely landscaped access road, clinging to its long, easy curve as it slowly dips down to the highway.

Seconds later, your right hand leaves the steering wheel and touches several buttons on the dash. A small green light flashes on. For the next 50 minutes, your car will be a mechanical robot, an electronic wizard with glowing vacuum tubes dimly lighting its infallible brain. This genie of yours will accept every radioed command and drive your car, with complete safety. You will do nothing...

Fifty minutes later, a buzzer sounds, awaking you to the nearness of your destination-the city. You raise your electronically controlled seat and punch the phosphorescently lit button that permits the outside light to flood your car and bathe the lingering sleep, somewhat harshly, from your eyes. You squint involuntarily and off to the right, rapidly approaching, its shining steel and glass spires slowly piercing the mist, you see the city (Severn 1959: 1-2).

Sin embargo, no todos los balances eran tan positivos a finales de los 50. Muchos urbanistas y arquitectos reaccionaban ante los cambios que las nuevas infraestructuras habían empezado a provocar en las ciudades. Una serie de artículos aparecidos en revistas especializadas lamentaban el crecimiento urbano descontrolado y el éxodo continuo hacia los suburbios. Sus títulos eran suficientemente elocuentes: "The Invisible City", "The Deserted City", "The Heart of the City"... (Dimendberg 1995: 130) El riesgo de perder el centro de la ciudad como lugar de encuentro profesional, social y cultural era ya una posibilidad real. Lewis Mumford, que lideraba este estado de opinión, escribía en su ensayo *The Highway and the City* (1958):

Perhaps our age will be known to the future historian as the age of the bulldozer and the exterminator; and in many parts of the country the building of a highway has about the same result upon vegetation and

human structures as the passage of a tornado or the blast of an atom bomb (Mumford 1963: 247).

Por otro lado, la industria automovilística había comenzado a fabricar, capitaneada por las "lower-priced makes" (Ford, Chevrolet y Plymouth), vehículos de mayor tamaño, que resultaban más rentables. En 1958, por primera vez en el siglo, entraron en el país más coches de los que se destinaron a la exportación. George K. Romney, presidente de la American Motors era una voz solitaria en la campaña contra lo que él llamaba "Dinosaur in the Driveway" (Flink 1976: 194-5).

1.3. De siervo a señor

A la postre, L. Mumford iba a resultar mejor profeta que los Severn, y como no podía ser de otra manera, la amenaza que comenzaba a esbozarse a finales de los años 50 se concretó a lo largo de los 60 y, sobre todo, en los 70. Si en su momento el automóvil había representado un símbolo del carácter americano, de su amor a la libertad y la independencia, ahora su papel iba a ser el opuesto: en lugar de favorecer estos ideales iba a convertirse en su mayor enemigo. Ernest B. Furgurson expuso este hecho de forma contundente en un artículo publicado en *Los Angeles Times* en 1973:

As Eisenhower himself might appreciate by now, things have changed... The automobile has metamorphosed, from servant to master. The highway has passed the point of merely linking towns and cities, until now it functions mainly to channel congestion and pollution back and forth from cities to suburbs... To continue to ram roads into our cities without making a major effort to develop parallel systems is to assure our strangulation (Furgurson 1973).

Hasta los años 60 apenas se había realizado algún estudio serio sobre las causas de los accidentes y muertes en carretera. Se atribuían principalmente al error humano. La imagen del loco al volante era difundida y admitida por la generalidad. Sin embargo, a pesar del impulso que había experimentado la mejora y ampliación de la red de autopistas a partir de la Interstate Highway Act, las muertes en carretera pasaron de 38.137 en 1960 a 55.500 en 1968 y al final de la década cuatro millones de americanos al año se veían afectados por algún accidente de tráfico (Flink 1976: 215). Se entablaron procesos judiciales promovidos por algunas de las víctimas de los accidentes sufridos por el Chevrolet Corvair, automóvil de tracción trasera de la General Motors [2], ya que consideraban que en determinadas circunstancias resultaba muy fácil perder el control del vehículo. La opinión pública, alarmada, se interrogaba sobre la posibilidad de que unos coches fueran más peligrosos que otros. Este hecho, que podría resultar extraño en otro contexto, era algo normal en los Estados Unidos, donde las distintas líneas o marcas de los fabricantes estaban jerárquicamente ordenadas en categorías que aportaban un mayor o menor prestigio al comprador según optara por una u otra ("lower-priced", "mid-priced" y "luxury"). El hecho de que una marca llevara el motor de otra de categoría inferior (como sucedió con los Oldsmobile de la General Motors para los que se montaron motores de los Chevrolet [3]) podía ser motivo de escándalo y proceso judicial. Los norteamericanos utilizaban nada menos que cinco características para denominar a sus vehículos:

The name specifies one or more of the following categories: year, make, line, model, and body type. When designating a car fully, all of these categories are specified in the order given:

1972 Chevrolet Chevelle Malibu sedan

year make line model body type (Aronoff 1981: 333).

En 1965 apareció la publicación de Ralph Nader *Unsafe at Any Speed: The Designed-in Dangers of the American Automobile*, que incidía sobre la inseguridad de los vehículos. Para Nader, el objetivo debería ser la fabricación de un automóvil tan seguro que pudiera ser conducido sin riesgo incluso por locos o borrachos. Animados por este nuevo enfoque, y en el contexto de la "Gran Sociedad" del presidente Johnson, un grupo de reformadores profesionales y aguerridos burócratas pensaron que mejorando el diseño de los vehículos se reduciría notablemente el índice de accidentes, y defendieron, por tanto, la necesidad de establecer normas de seguridad en la fabricación de los automóviles (McCarthy 1994: 326-7).

Movido por este estado de opinión, el gobierno de los Estados Unidos firmó en 1966 la National Traffic and Motor Vehicle Safety Act y creó una Agencia, dependiente de la Secretaría de Comercio, que luego pasaría a ser la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) del Departamento de Transportes. Desde este organismo se impusieron las primeras reglas (cinturones, cristales y puertas de seguridad, columnas para absorción de impactos... y así hasta 28 normas para los modelos de 1969) (Flink 1976: 217).

En 1968 el Congreso de los Estados Unidos recibió un Informe sobre el Alcohol y la Seguridad en las Carreteras, confeccionado a partir de las investigaciones llevadas a cabo por diversas universidades, que concluía: "el consumo de alcohol por parte de conductores y peatones produce unas 25.000 muertes y un total de 800.000 accidentes al año". Era, pues, urgente tomar medidas en este sentido y a lo largo de los años 70 la NHTSA se convertiría, a través de programas estatales y locales, en el mayor defensor de las disposiciones preventivas tendentes a evitar la conducción en estado de embriaguez (McCarthy 1994: 329-30).

En 1973 el presidente Nixon comprometía una inversión de más de 22 billones de dólares destinados a mejorar el tráfico urbano y a la conclusión del Interstate System, prevista para junio de 1979. Pero aún sin terminar, sus mortales efectos habían modificado ya la vida urbana: el centro de las ciudades se había devaluado, la cohesión entre barrios y parques había sido destruida y las minorías raciales se concentraban (Flink 1976: 214). En la década de los 70 el crecimiento de los suburbios fue del 12%, frente a sólo el 5% de la propia urbe, y en las grandes metrópolis (más de un millón de habitantes) aproximadamente el 62% de la población residía fuera de la ciudad. Aunque el automóvil y las autopistas no fueron los únicos factores responsables de esta metamorfosis, no cabe duda que la aceleraron considerablemente (Jakle 1994: 302).

Otro aspecto negativo asociado al automóvil empezó a ser motivo de debate en los 60: la contaminación atmosférica. Las primeras disposiciones para reducir la peligrosa emisión de gases se tomaron en California en 1963, al exigir a los vehículos sistemas de ventilación que aminoraran la expulsión de hidrocarburos (Flink 1976: 223). Los Angeles se había convertido en los años 60 en el modelo urbano de la era del motor, más adaptada a los automovilistas que a los peatones. El 90% del tráfico de pasajeros estaba soportado por vehículos particulares. Nadie caminaba en Los Angeles y si alguien lo hacía "¡se arriesgaba a que lo detuviese la policía (motorizada, desde luego) por resultar sospechoso!" (Evans 1991: 44). Si en 1973 había un coche por cada 2,25 personas en Estados Unidos, en el área de Los Angeles el número de vehículos era mayor que el de habitantes (Flink 1976: 211).

En 1965 The Motor Vehicle Air Pollution and Control Act obligaba a una importante rebaja en la emisión de gases de hidrocarburo y monóxido de carbono de los vehículos y las medidas proteccionistas se intensificaron en los 70 con el uso obligatorio de catalizadores para todos los vehículos vendidos en California a partir de

1975 (Flink 1976: 223-4). El aumento de estos gases en las ciudades era alarmante. Ya desde los años 60 se conocían en Los Angeles los efectos de la niebla fotoquímica, una especie de neblina de color rojo que cubría el cielo algunas mañanas de verano, y que podía llegar a dificultar la visibilidad hasta el punto de hacer peligrosa la conducción, irritar los ojos, producir tos o mareos y provocar jaquecas. En agosto de 1970 una "nube" cubrió la costa Este de los Estados Unidos durante varios días y llegó a provocar tal alarma que el alcalde de Nueva York pensó en prohibir el acceso al centro de la ciudad a todos los coches particulares (Aird 1977: 196-7).

Por otra parte, como George K. Ronmey había presagiado a finales de los 50, la primacía de la industria automovilística norteamericana no iba a durar siempre. A partir de 1968 la emergente industria japonesa era la más agresiva del sector y en 1971 sólo ella había vendido más coches en el Sur de California -la quimera de la cultura del automóvil- que la Chevrolet o la Ford. Las ganancias del mercado del automóvil para turismos habían descendido, pasando de representar un 72% en 1955 a un mísero 36% en 1970 (Flink 1976: 198). A los Honda, Mitsubishi y Toyota había que sumar las marcas europeas, BMW, Volvo, Saab... La crisis era profunda. Los coches norteamericanos eran demasiado grandes, consumían más gasolina, no cumplían las recientes normas de seguridad y se estropeaban más que sus competidores. Era necesario fabricar coches más pequeños, como Henry Ford II anunciaba: "I'm a small-car man. I'm a promoter of small cars... The big car as we know it today is on its way out. That's gone forever" (Flink 1976: 199).

1.4. ¿Adiós al automóvil?

La escasez de las reservas de petróleo, la contaminación, los accidentes de tráfico, el colapso de las ciudades, el auge de las telecomunicaciones, los avances tecnológicos, etc. son muchas las razones que parecían anunciar irreversibles cambios en la fisonomía del coche, e incluso su desaparición como principal medio de transporte. Pero esto no se ha cumplido. Jacques Attali incluso vaticina que el automóvil seguirá siendo el principal medio de transporte individual al menos durante la primera mitad del siglo XXI, hasta que sea transformado o, si la transformación fracasa, prohibido en la ciudad (Attali 1999: 48-51). Quizás el paso del sedentarismo nómada (Bericat) a la era de la sedentariidad absoluta (Virilio), si se materializa, termine por convertir el coche en una cápsula semi-espacial (con ordenador de a bordo, GPS, etc.).

La sociedad norteamericana se muestra muy reticente a la hora de aceptar cambios cualitativos en este sentido, porque la movilidad (ya sea real o simbólica, con coche o sin él) siempre ha resultado el principal aspecto que explica su formación y constante renovación:

The road has a central place in the American psyche which can be seen in relation to North America's formation as an international, economic and political power. As a positive ideological metaphor of legislation, progress and emancipation, it does however also have negative connotations of ruination, exploitation and limitation... The vehicle which enables that movement, both metaphysical and literal (human, horse, automobile, space rocket, military weapons, computer technology etc.), can be seen as the metaphor/catalyst which gives the road a contemporary representation (Watson 1999: 22).

2. Algunos discursos culturales en torno al automóvil

El automóvil ha representado un papel de gran importancia en el arte, la literatura o el cine, especialmente a partir de la Segunda Guerra Mundial. Como resultaría desmesurado trazar aquí la relación del coche con las diferentes manifestaciones culturales a lo largo de la historia, nos conformamos con presentar tres ejemplos diversos que avalan la necesidad de acometer este tipo de estudios.

2.1. *The Great Gatsby*

Dentro de la literatura norteamericana, el automóvil representa con frecuencia la materialización de unos sueños que nunca llegan a realizarse por la brusca irrupción de la tragedia [4]. Esta imagen está muy presente en *The Great Gatsby* (*El Gran Gatsby*, 1925), de F. Scott Fitzgerald, novela publicada cuando los vehículos bajaban de precio y comenzaban a convertirse en objeto de consumo de la clase media, pero también cuando las estadísticas de accidentes de tráfico eran alarmantes y la crisis económica se encontraba a la vuelta de la esquina.

Todos los personajes de la novela conducen sus automóviles. El más interesante es el Rolls Royce amarillo que forma parte del paraíso particular creado por Mr. Gatsby para recuperar a su antigua amada Daisy, y que será el desencadenante de la tragedia. *El gran Gatsby* está lleno de referencias veladas que presagian el accidente final, todas ellas asociadas al automóvil:

—Daisy se reúne con su primo Nick y le pregunta si le echan de menos en Chicago, él contesta: "La ciudad entera está desolada. Todos los automóviles llevan la rueda trasera izquierda pintada de negro en señal de luto" (Fitzgerald 1983: 23).

— Nick y Gatsby se dirigen a la ciudad, cuando "...enseguida nos adelantó un coche fúnebre cubierto de flores, seguido por dos carruajes con las cortinillas echadas, y por otros carruajes menos melancólicos para los amigos. Los amigos nos miraron con los ojos trágicos y el breve labio superior del sudeste de Europa, y yo me alegré de que el espectáculo del espléndido coche de Gatsby quedara incluido en su lúgubre paseo" (Fitzgerald 1983: 87-8).

— Daisy conoce las infidelidades de su marido por un accidente de tráfico: "...una noche Tom chocó contra un carro en la carretera de Ventura, y arrancó una de las ruedas delanteras de su automóvil. La chica que iba con él también salió en los periódicos, porque se rompió el brazo: era una de las doncellas del hotel Santa Bárbara" (Fitzgerald 1983: 97).

2.2. Environment art

El automóvil y las carreteras ("the age of the bulldozer and the exterminator", según la expresión de Mumford) van a posibilitar la aparición de nuevas manifestaciones artísticas, como el Environment art o Land art.

A finales de los años 60 algunos artistas cambian su taller por el contacto directo con la naturaleza y sustituyen sus herramientas tradicionales por la dinamita y el bulldozer. El hombre domina el caos original merced a su identificación con Dios y los nuevos medios de transporte e infraestructuras le permiten penetrar el paisaje.

El automóvil resulta un elemento trascendental que altera la percepción de la realidad del artista que se desplaza en busca del emplazamiento para sus posteriores intervenciones. Robert Smithson explica de la siguiente forma el origen de su *Spiral Jetty* (*Muelle en espiral*, 1969-70) en el Gran Lago Salado de Utah:

Conduciendo hacia el oeste por la Highway 83 por la tarde, atravesamos Corinne, y luego seguimos hasta Promontory. Justo después del Golden Spike Monument, que conmemora el encuentro de las vías del primer ferrocarril transcontinental, descendimos por un camino de tierra hasta un amplio valle. Mientras viajábamos, el valle se extendía hacia una inmensidad extraordinaria, diferente de cualquier otro paisaje que hubiéramos visto. Las carreteras del mapa se convirtieron en una red de trazos, mientras que en la lejanía el Lago Salado existía como una franja plateada ininterrumpida... Aproximadamente a una milla al norte de las filtraciones de petróleo elegí mi emplazamiento... Mientras contemplaba el emplazamiento, éste reverberaba hacia los horizontes para sugerir un ciclón inmóvil, mientras que la luz parpadeante hacía que el paisaje entero pareciera temblar. Un terremoto latente se extendió por la quietud palpitante, por una sensación de rotación sin movimiento. Este lugar era un rotativo que se encerraba en una redondez inmensa. De ese espacio giratorio emergió la posibilidad del Spiral Jetty (Bozal 1989: 62-4).

Otras veces el propio vehículo pasa a formar parte de una obra situada al aire libre: el Pop art se encuentra con el Land art. En esta línea se sitúa el grupo de artistas de San Francisco "Ant Farm" (Chip Lord, Hudson Marquez y Doug Michels, entre otros), que empotró en el campo diez cadillacs de manera que sólo sobresaliesen sus partes de atrás. Esta hilera de vehículos, colocados por orden cronológico del más antiguo (1948) al más moderno (1962), jalona la Route 66 a su paso por Amarillo (Texas) desde 1974 (Beardsley 1998: 30-1). Más audaz fue Jim Reinders al crear en Alliance, cerca de Nebraska, una reserva para la realización de este tipo de obras. En 1982 montó el primero de una serie de monumentos que imitan el complejo megalítico de *Stonehenge* (Reinders los denomina *Carhenge*).

2.3. Road Movie

Desde finales de los sesenta se ponen de moda las películas con especial protagonismo de los desplazamientos por carretera, popularmente conocidas como road movies. A pesar de que esta denominación es usada con mucha frecuencia, no existe acuerdo sobre su alcance y significado. Mark Williams emplea el término en un sentido amplio y distingue dos tipos de road movie: "those that simply pander to car chauvinism, and those that exploit a nation's belief in the freedom that lies across a state line or two, with a car being the mean to that end" (Williams 1982: 6). Timothy Corrigan considera que son "movies about cars, trucks, motorcycles, or some other motoring self-descendant of the nineteenth-century train" y que constituyen un género propio del espíritu de posguerra, al que distingue con cuatro características: ruptura de la unidad familiar; los acontecimientos actúan sobre los personajes (todo lo que se encuentran en el trayecto); los protagonistas se identifican con su vehículo; y, por último, los personajes son preferentemente hombres (Corrigan 1991: 143-6).

Además existe una estrecha vinculación entre la road movie y el western. El tema fundamental de este género (histórico) es la colonización del país, de ahí que sean abundantes las películas del Oeste en las que su estructura narrativa gira en torno al desplazamiento, sólo hay que pensar en un ejemplo tan significativo como *Stagecoach (La diligencia, 1939)* de John Ford; tampoco habría que olvidar el predominio del protagonismo masculino. De hecho, hay figuras a caballo entre estos dos universos, como Clint Eastwood, y algunos westerns de los años 60 son habitualmente considerados road movies, como *Butch Cassidy and the Sundance Kid (Dos hombres y un destino, 1969)* de George Roy Hill o *The Wild Bunch (Grupo salvaje, 1969)* de Sam Peckinpah.

La road movie prolifera en el contexto norteamericano en un momento de gran convulsión social a causa del impacto que supone el paso del fracaso de la New Frontier al escándalo Watergate. Coincide además con la descomposición del sistema clásico de Hollywood y la crisis del automóvil a todos los niveles: social, industrial, ecológico, etc.. Quizás sea por ello que estas películas nos presentan siempre a personajes que se encuentran en una encrucijada y realizan un viaje que adquiere valor simbólico: pero si en los espacios naturales del western el hombre hallaba cumplida respuesta a su destino (contribuyendo a la conquista del Oeste) en la carretera no hará sino buscarse a sí mismo, perderse en un periplo que no conduce a ninguna parte. Como escribe Michael Atkinson: "Road movies are too cool to address seriously socio-political issues. Instead, they express the fury and suffering at the extremities of civilised life, and give their restless protagonists the false hope of a one-way ticket to nowhere" (Atkinson 1994: 16). Este carácter metafórico de la carretera se aprecia sobre todo en películas como *Easy Rider* (*Buscando mi destino*, 1969) de Dennis Hopper, *Two-lane Blacktop* (*Carretera asfaltada en dos direcciones*, 1970) de Monte Hellman, o *Vanishing Point* (*Punto límite: cero*, 1971) de Richard C. Sarafian.

Referencias bibliográficas:

Aird, Alisdair. *El enemigo público número uno*. Móstoles: Centro de Información para Médicos, 1977.

Aronoff, Mark. "Automobile Semantics". *Linguistic Inquiry* 12: 3 (Summer 1981): 329-47.

Atkinson, Michael. "Crossing the Frontiers". *Sight and Sound* 4: 1 (1994): 14-7.

Attali, Jacques. *Diccionario del siglo XXI*. Barcelona: Paidós, 1999.

Beardsley, John. *Earthworks and Beyond. Contemporary Art in the Landscape*. New York: Abbeville P., 1998.

Bericat Alastuey, Eduardo. *Sociología de la movilidad espacial. El sedentarismo nómada*, Madrid: Siglo XXI/Centro de Investigaciones Sociológicas, 1994.

Bozal, Valeriano. *Modernos y postmodernos*. Madrid: Grupo 16, 1989.

Corrigan, Timothy. *A Cinema Without Walls: Movies and Culture after Vietnam*. New Brunswick, N. J.: Rutgers UP, 1991.

Dimendberg, Edward. "The Will to Motorization: Cinema, Highways, and Modernity". *October* 73 (Summer 1995): 90-137.

Evans, Arthur N.. *El automóvil*. Madrid: Akal, 1991.

Fitzgerald, Francis Scott. *El gran Gatsby*. Madrid: Alfaguara, 1983.

Flink, James J.. *The Car Culture*. Cambridge: The MIT P., 1976.

Furgurson Ernest B., "America's Great Highway System: The Long, Agonizing Road to Chaosville", *Los Angeles Times*, March 22, 1973.

Jakle, John A.. "Landscapes redesigned for the automobile". *The Making of the American Landscape*. Ed. Michael P. Conzen. New York: Routledge, 1994: 293-310.

Klinger, Barbara. "The Road to Dystopia. Landscaping the nation in *Easy Rider*". *The Road Movie Book*. Ed. Steve Cohan and Ina Rae Hark. New York: Routledge, 1997: 179-203.

Kouwenhoven, John. *What's 'American' about America, Qué tiene América de americano (texto bilingüe)*. León: Taller de Estudios Norteamericanos/Universidad, 1996.

Laird, David. "Versions of Eden: The Automobile and the American Novel". *Michigan Quarterly Review* 19: 4 (Fall 1980) / 20: 1 (Winter 1981): 639-51.

McCarthy, John. "Activistas, autoridades y medios de comunicación: el movimiento contra la conducción de automóviles bajo los efectos del alcohol". *Los nuevos movimientos sociales. De la ideología a la identidad*. Ed. Enrique Laraña y Joseph Gusfield. Madrid: Centro de Investigaciones Sociológicas, 1994: 321-66.

Mumford, Lewis. *The Highway and the City*. New York: New American Library, 1963.

Ragen, Brian Abel. *A Wreck on the Road to Damascus: Innocence, Guilt, & Conversion in Flannery O'Connor*. Chicago: Loyola UP, 1989.

Schaut, Jim and Nancy. *American Automobilia. An Illustrated History and Price Guide*. Radnor: Wallace-Homstead Book Company, 1994.

Severn, Bill and Sue. *Highways to Tomorrow*. Englewood Cliffs, N. J.: Prentice Hall, 1959.

Turner, Frederick J.. *Frontier and Section. Selected Essays of Frederick Jackson Turner*. Englewood Cliffs, N. J.: Prentice Hall, 1961.

Virilio, Paul. *La inercia polar*, Madrid: Trama, 1999.

Watson, Stephanie. "From Riding to Driving: Once Upon a Time in the West". *Lost Highways. An Illustrated History of Road Movies*. Ed. Jack Sargeant and Stephanie Watson. New York: Creation Books, 1999: 5-21.

Williams, Mark. *Road Movies. The Complete Guide to Cinema on Wheels*. New York: Proteus, 1982.

Notas:

- [1] Título de la colección de fotografías publicada por *The Saturday Evening Post* (1957) donde se mostraba la riqueza y variedad natural de las distintas regiones del país (Klinger 1997: 184-8).

[2] Debe tenerse en cuenta la organización industrial del sector, los grandes fabricantes ("Makes") agrupaban distintas líneas ("divisions"), por ejemplo:

General Motors: Chevrolet, Pontiac, Oldsmobile, Buick, Cadillac

Ford: Ford, Mercury, Lincoln

Chrysler: Plymouth, Dodge, Chrysler

[3] Los Oldsmobile eran "mid-priced", mientras que los Chevrolet eran "lower-priced".

[4] David Laird equipara la presencia del coche al Jardín del Edén: "Cars blossom in a season of Edenic promise, offering enclosure, security, individual autonomy and control, freedom to do as one pleases. In such a comfortable and glowing light, they assume the attributes of a garden, an environment improved by careful cultivation, by artful manipulation. For the purpose of exposition, for whatever benefit it may afford as a convenient heuristic device, I wish to adapt Leo Marx's terms to suggest that the machine is the garden, opening the way to or itself becoming a sheltering space, free from the conditioning, shaping influences which beset the fallen world. Through various links and contacts, the myth of the automobile merges with, is strengthened by, the myth of the garden" (Laird 1980-1: 640).

© *Santiago García Ochoa* 2005

Espéculo. Revista de estudios literarios. Universidad Complutense de Madrid

2010 - Reservados todos los derechos

Permitido el uso sin fines comerciales

Sútese como [voluntario](#) o [donante](#) , para promover el crecimiento y la difusión de la [Biblioteca Virtual Universal](#). www.biblioteca.org.ar

Si se advierte algún tipo de error, o desea realizar alguna sugerencia le solicitamos visite el siguiente [enlace](#). www.biblioteca.org.ar/comentario



editorial del cardo