

VEHÍCULO DE DESEO

Habitualmente se alude al visionario texto de Ilya Ehrenburg *The Life of the Automobile* como una «novela»; no obstante, en el prefacio, el autor lo describe como una «crónica de nuestro tiempo», añadiendo que él ha «hecho un esfuerzo por no desviarse del material bruto: elementos noticiables, actas de reuniones, informes judiciales, así como memorias, diarios, cartas privadas, además de las observaciones personales del autor». El tratamiento se ficcionaliza, con personajes producto de combinaciones, diálogos imaginarios y acontecimientos que se enredan entre sí. Sin embargo, la polémica es tan consistente, el sarcasmo tan sostenido, que no cabe considerar el libro como una obra de ficción en un sentido normal. Se trata de un ensayo o de un brillante tratado, no tanto sobre la vida del automóvil en sí misma como sobre la vida humana bajo la influencia del automóvil.

Verdaderamente, para 1929 se trata de un texto visionario, que apunta con el dedo de forma magistral a la multiplicación del coche como una fuerza motriz de un sistema económico mundial dominado por el capitalismo monopolista (en el que Ehrenburg, un comunista ruso, involucra de un modo bastante singular a la Unión Soviética). Nos hallamos ante la visión de un historiador que incorpora el espectro de la política de masas, la voluntad de los individuos poderosos –Henry Ford y André Citroën– y las vidas cobardes y distorsionadas de los siervos de la máquina productiva: cuadros intermedios y el trabajador de la cadena de montaje, el cultivador de caucho y el *coolí*, el barón del petróleo, el corredor de bolsa y su asistente; el político socialista italiano Matteotti y sus asesinos fascistas, el motor de su brillante coche rojo –un color que «da fe, de modo natural, no de las opiniones políticas de Signor Filipelli, sino únicamente de su poco común *joie de vivre*– «bufando alegremente» bajo las feroces miradas envidiosas de los peatones... todo está ahí presente, o lo está lo suficiente como para componer una imagen coherente.

Sin embargo, la mirada tiene una cualidad reptante; no se nos muestra la felicidad o el placer que ocasionalmente se vislumbra en la vida real, incluso de parte de los oprimidos o de sus polémicos defensores; la compasión, en lugar de otros aspectos de la condición humana, se refiere estrictamente a las víctimas de la injusticia. El autor rastrea la ausencia de

ambivalencia en lo que concierne al propio automóvil en los mismos términos. El texto comienza con un accidente de carretera fatal y finaliza con otro. El texto relata con una claridad devastadora cómo esta máquina, al tiempo que parece poseer una suerte de vida propia –se desplaza, consume, contamina, prolifera–, es verdaderamente una creación monstruosa que nos amenaza personalmente, además de conformar el mundo con fines destructivos. Su apariencia de vida es una enfermedad, incompatible con el objeto real. Al tiempo que se muestra consciente sobre la cualidad del automóvil como objeto de deseo, Ehrenburg no manifiesta ningún interés por las razones que dan lugar a este hecho. Los coches, desde su punto de vista, son para los bobos.

A pesar de todo, y por motivos que él desdeña, la gente desea el automóvil, e incluso una pequeña minoría se siente atraída por él. Por una parte, esto tiene que ver con el «orgullo de la propiedad» y con el ejercicio sensual que pone en funcionamiento un conjunto de habilidades que dan lugar a un movimiento rápido y agradable, análogo a la afición que algunas personas experimentan hacia los caballos. Por otra, tal y como Ehrenburg sugiere, esto refleja una psicología imperfecta y sesgada, propia de la naturaleza imperfecta y sesgada de nuestra sociedad capitalista y actualmente globalizada: una psicología que imposibilita disfrutar de los coches sin que esto suponga el deseo de negar la falta de humanidad del automóvil o los modos inhumanos o deshumanizados en los que se fabrica, vende, promociona y suministra con combustible y carreteras.

Juguete para el rico

Quienes primero condujeron no fueron todos hombres ricos, pero la mayoría de los primeros conductores sí. Rudyard Kipling, que se asentó en Sussex a finales de 1890, tras el éxito comercial y la aclamación de sus cuentos «indios» por parte de la crítica, publicó dos relatos breves sobre el automovilismo: «Steam Tactics» (1904) y «The Village that Voted the Earth was Flat» (1917). En realidad, los dos narran la misma historia, en la cual unos conductores agraviados se vengan de determinadas figuras de autoridad a las que consideran culpables de haberse comportado de forma deshonrosa gastándoles duras bromas. En «Steam Tactics», dos oficiales de baja graduación, conocidos de un narrador como Kipling, ayudan a raptar y humillar a un celoso policía de pueblo, para abandonarle al anochecer en un lugar muy alejado de su casa, entre la exótica fauna de una casa de fieras privada. *Stalky & Co* se ajusta, como si dijéramos, a *Soldiers Three*.

Aunque de carácter cómico (y no muy bueno, al incorporar, tal y como sucede en esta obra, dos oportunas coincidencias geográficas), el relato está escrito totalmente desde el punto de vista de un conductor y transmite parte del sabor de los primeros tiempos del automovilismo. Aparecen tres coches: el coche ligero de vapor del narrador dirigido por medio de

un timón; un «Octopod grande, negro, con un salpicadero negro, de veinticuatro caballos y con asiento trasero» de su amigo Kysh, también dirigido por un timón, y un «coche de gasolina color burdeos» perteneciente a un terrateniente de la nobleza. Los coches de gasolina son descritos como fiables y eficaces; sin embargo, el coche de vapor, más lento, poco práctico en cuanto a su manejo y difícil de conducir, incapaz de recorrer largas distancias sin tener que repostar gasolina o agua y susceptible de frecuentes averías, resulta más típico de este período; realmente, se trata de un juguete que no es digno de ser considerado como un medio de transporte serio. «Le conté la auténtica historia de los miles de rodamientos esparcidos a lo largo de cuatro millas en una carretera de Hampshire, y de cómo tuve que recogerlos uno a uno.» En aquellos días, no se manchaba las manos únicamente el mecánico a sueldo.

Uno de los oficiales de baja graduación, un ingeniero naval especializado en máquinas de vapor que presta sus servicios en destructores, es un artífice de la sala de motores. Cautivado por lo que para él es un artefacto en miniatura encantador, se le permite conducirlo, ayuda diestramente a reparar las averías que surgen en carrera y establece un vínculo implícito inmediato con el chófer del narrador. No obstante, a pesar de compartir la musculosa modernidad de Kipling y una actitud despreocupada hacia la ley, los marineros comienzan a mostrar un franco escepticismo proletario tras una o dos horas de conducción.

«¿De dónde la sacas?» pregunta uno cuando la máquina necesita agua.

«¡Vaya! —de casas de campo y sitios por el estilo».

«Sí, pero en ese caso, ¿dónde está la muy celebrada capacidad de correr a veinticinco millas por hora? ¿Acaso no sería más apropiado un carro de estiércol?».

«Si lo que pretendes es llegar a algún lado, supongo que sí», respondí.

En aquel período, la mayoría de los accidentes de carretera graves seguían estando causados por caballos desbocados y asustadizos. El automóvil, escasamente conocido y ruidoso —en realidad, casi siempre propulsado por una serie de explosiones demasiado sonoras— era considerado, por su mera presencia, como una fuente probable de problemas. Como consecuencia de ello, los conductores, al menos en Gran Bretaña, se sentían injustamente perseguidos mediante absurdos límites de velocidad y reglamentos que requerían, por ejemplo, que los coches estuvieran bajo supervisión humana incluso estando aparcados, tal y como sucedía con los caballos. No se trataba solamente de que su propia libertad se estuviera viendo recortada, el *propio progreso* se estaba viendo retrasado por culpa de fuerzas reaccionarias: «cocheros con ínfulas», carreteros sin modales, policías poco fiables y magistrados con un talante de lo menos deportivo.

El contraste entre los caballerosos conductores de Kipling y otros usuarios como la familia Joad, trabajadores rurales emigrantes de Oklahoma en la *Las uvas de la ira* (1939) de John Steinbeck, no podría ser más marcado. Esto no viene dado por los treinta y cinco años que median entre

estas novelas, ni por el océano Atlántico que se interpone entre ellas, sino por la rígida diferencia de clase que separa a sus protagonistas. Los terratenientes, barones de la prensa y otros burgueses de Kipling no se sienten abocados a arrastrarse mordiéndose el polvo y recogiendo los rodamientos o a sufrir las numerosas vulnerabilidades que ocasionan los coches, aún versiones primitivas de lo que con el tiempo llegarían a ser. Lo emplean por su propio disfrute, como un pasatiempo y una diversión. Pagan sus abultadas multas y se dedican a regañar a los magistrados, a los policías y a los políticos concernidos. No temen la muerte o el encarcelamiento a manos de la ley: no es que se sientan por encima de la ley, sino al mismo nivel que ella. Cuando sus servidores hacen oídos sordos a los argumentos razonados, están dispuestos a gritar, a torcer un brazo o dos y a poner la zancadilla en el terreno de juego a quien haga falta para hacer que prevalezca la razón y el *progreso*.

La carga del hombre pobre

Por regla general, todos aquellos que vivían de su salario en Europa poco después de la Segunda Guerra Mundial no podían permitirse tener coche; en Estados Unidos, sin embargo, el automóvil pasó por un proceso de democratización más temprano. El tamaño del país, sus recursos en petróleo y minerales, su prosperidad individual y su fuerte inclinación hacia la industria fueron algunos de los elementos que contribuyeron a hacer de esto algo inevitable. El «fordismo», el ensamblaje a gran escala de maquinaria para obtener piezas estandarizadas a partir de cadenas de montaje, no fue una invención de Henry Ford, sino de los fabricantes de armas de fuego Colt y Springfield durante la guerra civil estadounidense. Anteriormente, los armeros había hecho las armas a mano, una a una; un método que puede producir resultados magníficos, aunque también lamentables, pero que resulta relativamente lento y costoso. Lo mismo se puede decir en términos generales de la manufactura de cualquier maquinaria de precisión. La producción a gran escala significa aquí el triunfo del diseño sobre lo «artesanal». El método, inicialmente introducido para asegurar la intercambiabilidad de las piezas y, por lo tanto, una reparación y un mantenimiento fácil y *descualificado*, al emplearse en una escala considerablemente superior, resultó, asimismo, más barato y proporcionó mayores beneficios, lo cual exigía de una proporción menor de mano de obra cualificada y acrecentaba el ritmo de la producción.

Ford, durante la Primera Guerra Mundial, adaptó este método a la fabricación del primer coche del mundo genuinamente destinado a la gente común; se trataba del modelo T, un vehículo diseñado para transitar por carreteras sin asfaltar y por los extensos espacios abiertos de Estados Unidos. Contaba con una peculiar transmisión epicicloide con dos velocidades, que se activaba mediante pedales —Ford pensó que esta disposición sería más «resistente a los conductores» que las cajas de cambios desincronizadas contemporáneas, que podían estropearse a causa de una

mala conducción; no obstante, esta disposición no sobrevivió al modelo T— y un motor de cuatro cilindros con válvula lateral, sediento, lento y fiable. El coche era rígido, barato, duro y fácil de conducir y mantener. El muy amado y odiado modelo T, objeto de infinitas bromas, proporcionó a Estados Unidos un automóvil y estableció, en gran medida, el tono del coche estadounidense y de la industria automovilística de Estados Unidos, del *mundo*.

Sin embargo, a mediados de la década de 1930, cuando los Joads de Steinbeck se trasladaron desde las devastadas tierras de aparcería hacia California, donde se pensaba que existían buenos empleos disponibles, el coche, producido a gran escala, ya se había extendido por Estados Unidos durante los últimos veinte años y nadie lo consideraba ya una novedad. Tampoco tenía ya la consideración de un juguete, el artilugio mecánicamente frágil de los primeros tiempos. Aunque existían aún grandes disparidades en cuanto a la calidad de los coches, los nuevos vehículos de aquel momento eran productos de consumo fiables. No obstante, privados de un cuidado atento —como invariablemente era de rigor en los coches producidos a gran escala— su vida útil se reducía a diez años. La práctica de comprar uno nuevo cada dos, tres o cuatro años y cambiarlo por el viejo vehículo usado se había asentado ya en Estados Unidos.

Los Joads y sus anticuados Hudson Super Six, crudamente transformados en camionetas de transporte, se sitúan en la posición más baja de la cadena alimenticia automotora, justo por encima del depósito de chatarra donde se compran las piezas de segunda mano necesarias para mantener el cacharro en marcha. No es a ellos a quienes están destinados los servicios que prestan los mecánicos especializados (que, en cualquier caso, se mofarían del Hudson). Los Joads tienen que practicar su propia operación quirúrgica al aire libre, ayudados únicamente por conocidos fortuitos, emigrantes como ellos mismos. Son tan pobres que intentan intercambiar sus posesiones por gasolina, teniendo que atender simultáneamente al coche en ruta, prestar oídos atentos a su traqueteo, al estado de los rodamientos principales y a la cabeza de las bielas, preservar las correas del ventilador a base de cuerda y conducir despacio para conservar unas llantas que tienen que mantener el dibujo durante todo el camino; «pero, por Dios, piden demasiado a una llanta cascada. Echan un vistazo al tipo. Saben que tiene que seguir. Saben que no puede esperar. Y el precio sube»¹. Cuando le ocurre lo peor al coche de un colega emigrante, los Joads encuentran un pistón usado de un coche similar en un desguace y lo montan; una práctica de

¹ El cambio de los cojinetes del cigüeñal de «metal blanco» (en Estados Unidos, *babbitt*) es un trabajo altamente cualificado que implica vaciar *in situ* los cojinetes de metal fundido y «reducir a chatarra» sus superficies a mano hasta lograr su ajuste. La generalización, después de la Segunda Guerra Mundial, de los cojinetes de recambio hizo mucho más sencillas las reparaciones de profundidad (aquellas que se practican en las profundidades del motor, donde se sitúa el cigüeñal).

ingeniería muy atractiva que, a pesar de todo, precisa de la inteligencia y la habilidad mecánica que impulsa a los emigrantes a causa de la pobreza.

El otro contraste claro con el universo un tanto pretencioso de Kipling es el temor bien fundado de los Joads a la muerte, a las lesiones o al encarcelamiento a mano de las autoridades. Impulsados hacia el oeste por una combinación de factores naturales y sociales, los emigrantes alcanzan la poco acogedora tierra prometida de California en armatostes al borde del colapso que aparcan, al igual que las caravanas de los emigrantes anteriores, en campamentos improvisados con el fin de protegerse, no de los indios, sino de los comisarios armados, de los esbirros y vigilantes de la compañía. El automóvil ha madurado desde su condición de juguete, que divierte a algunos y causa pesadillas a otros, hasta convertirse en parte esencial del paisaje. Sin embargo, para aquellos que tienen que depender de él careciendo de dinero es una preocupación constante y absorbente, una fuente de ansiedad compleja y molesta en una vida brutal y estresante.

Pantano automotor

Si estimamos las sociedades occidentales a partir del número de vehículos por persona, todas ellas son realmente muy ricas. La saturación automovilística que experimenta la sociedad estadounidense en las décadas de 1930, 1940 y 1950 y la de Europa occidental en las décadas de 1950, 1960 y 1970 han convertido a los coches en algo accesible prácticamente para todos los adultos. Nuestra desmedida y torpe prosperidad, que se mantiene a costa de las presiones políticas tan brillantemente evocadas por Ehrenburg, no nos ha convertido a todos en ricos; sin embargo, nos hemos convertido en los guardianes de un flujo más o menos abundante –aunque nunca lo bastante– de bienes materiales más o menos efímeros. Lo que ha tenido lugar no es tanto un proceso de acumulación como una suerte de inflación. La disponibilidad de automóviles es parte de este hecho.

Un efecto colateral de esta generalización es el uso totémico cada vez más extendido de los automóviles, no por lo que son capaces de hacer sino por lo que representan. El obrero negro Abraham en la novela *Last Exit to Brooklyn* (1957) de Hubert Selby Jr., «viejo Abe» como le gusta llamarse, se presenta durante los fines de semana como un hombre con recursos, que sustenta su presencia gracias a un traje de chaqueta de cien dólares, el pelo engominado y alisado y un «pedazo de Cadillac» negro con llantas de aleación blancas. Se siente satisfecho simplemente por sentarse en el Cadillac aparcado escuchando la radio mientras otros limpian sus coches. «Yo pago para que me hagan ese curro», se dice para sí orgulloso. El coche precisa únicamente de atención cosmética, ya que no llega a conducirlo, a excepción de los tranquilos paseos que se da en torno a unas cuantas calles. La gran propina que deja en el lavacoches, la barbe-

ría, el bar y el hotel –donde se las ve cada sábado noche con la «chica bronceada» que atraen todas estas insignias– no le deja dinero para que su pisoteada y maltratada esposa compre vitaminas para sus cinco hijos mal nutridos; «que una mierda, que ha trabajado como un perro en los muelles a cambio de su dinero y que estaría jodido si dejara que ella lo malgastara, decía mientras los niños permanecían quietos en silencio esperando a que el padre se largara para poder vestirse y salir a un lugar seguro». Ehrenburg habría disfrutado asistiendo al predecible y amargo sacrificio de la salud de sus hijos por parte de Abe en aras de una vida de fantasía tan vacía como el cascarón de un propietario de Cadillac.

Los aspectos negativos de la proliferación de coches –los inalterados límites de velocidad en el centro de Londres desde 1890, por ejemplo; suciedad, residuos, polución, ruido e incomodidades; el de sobra anticipado aunque aún aparentemente remoto agotamiento de las reservas de petróleo; los efectos fatales sobre la arquitectura urbana y rural y la planificación– apenas necesitan ser enumerados. Desde el punto de vista del usuario, esta saturación de finales del siglo xx ha hecho que los coches sean relativamente baratos y que los equivalentes modernos de los Joad consigan mantenerlos con una facilidad considerablemente mayor, siempre y cuando estén dispuestos a enfrentarse a la mugre y al esfuerzo que supone extraer piezas de segunda mano de las crecientes pilas de automóviles desguazados y accidentados. Unos cuantos individuos hacen esto como diversión, divirtiéndose, en cualquier caso; sin embargo, al igual que los Joads, un número aun mayor se siente obligado a ello por pura necesidad.

Esta era está tocando rápidamente a su fin bajo la influencia combinada de dos factores, de los cuales, el primero presenta un carácter político en sentido amplio. Una vez aniquilada lo que en algún momento fue una red pública de transporte satisfactoria y coherente, especialmente en Gran Bretaña, los gobiernos occidentales están ahora introduciendo la legislación sobre contaminación con el fin de reducir la viabilidad de los vehículos antiguos². Estas medidas incrementan los costes y los riesgos de los motores de bajo presupuesto; para superar los estándares de emisión –aún bastante laxos, a excepción de Japón, aunque en proceso de restricción–, los motores de los coches han de hallarse razonablemente «afinados», con una combustión y una mezcla de combustible adecuada, y no haber sufrido un desgaste mecánico excesivo. La eliminación de los depósitos de chatarra hace difícil y cara la adquisición de piezas de segunda

² No estoy hablando de comprobaciones mecánicas –que, aunque básicas, promueven la seguridad garantizando las reparaciones y el desguace de aquellos coches que tengan fallos mecánicos de envergadura–, sino acerca de las comprobaciones de las emisiones y del cierre de la mayoría de los desguaces o depósitos de chatarra bajo el pretexto de promover la salud pública. El principal beneficiario de estas medidas no es el público, sino la industria automovilística.

mano.

Más allá de la reparación

El segundo factor se refiere a la naturaleza del propio automóvil. Para apelar a un comprador sin conocimientos y poco entusiasta, éste ha pasado de ser una máquina similar a un arma de fuego o a una sierra, que precisaban de un uso y un mantenimiento disciplinado, a un producto de consumo similar a una lavadora o una televisión, una misteriosa y elegante caja que funciona hasta que falla y es reemplazada. El ordenador ha revolucionado el diseño y la fabricación de coches de un modo significativo. Las estructuras de carrocería se han hecho más ligeras, rígidas, silenciosas y (gracias al aumento en la utilización de plásticos y la eliminación de los depósitos estructurales de agua) más resistentes frente a la corrosión; al reducir el fallo humano, la robótica de la cadena de producción ha mejorado la precisión en el proceso de fabricación; todo ello constituye un cambio claramente positivo. No obstante, más importante en este contexto, el carburador —el artilugio que asegura la mezcla correcta, o al menos viable, de carburante y aire desde la invención del motor de petróleo hasta aproximadamente finales de la década de 1980— ha sido reemplazado por el sistema de inyección de combustible originalmente desarrollado para los motores diesel: un rociado de combustible, calculado de manera exacta, dirigido sobre cada cilindro en el momento adecuado³. Al mismo tiempo, el sistema de ignición de la combustión mediante platinos, que los coches utilizaron aproximadamente desde 1930 hasta 1980, ha sido reemplazado por sistemas de encendido electrónico. Los coches actuales cuentan con un chip de «centralita electrónica» —de hecho, un ordenador pequeño y especializado— que combina estas funciones con gran eficacia, proporcionando un ritmo y una mezcla teóricamente perfecta en todas las condiciones que pueda experimentar el motor, recalculando los requisitos «más de cien veces por minuto» (tal y como a los fabricantes les encanta decirnos). Los componentes elaborados, ingeniosos, flexibles y reparables, que representan ocho años de desarrollo ininterrumpido, han sido dejados de lado.

La ingeniería electrónica y otros desarrollos como los alzaválvulas hidráulicos reducen la necesidad de tareas de mantenimiento especializadas rutinarias. Desde luego, esto estimula aun más que los propietarios descuiden los cambios de aceite, filtro y electricidad, lo cual provoca contaminación, funcionamientos deficientes, deterioros y averías prematuras⁴.

³ La inyección *mecánica* de combustible ha existido tanto tiempo como el motor diesel y surgió en aplicaciones de gasolina que no consideraban los costes (como los coches de competición de Mercedes) ya en la década de 1950; sin embargo, sólo con la electrónica moderna se ha convertido en una tecnología barata de fabricar (aunque no necesariamente de adquirir) sin que esto suponga sacrificar la fiabilidad.

Sin embargo, la auténtica trampa reside en los casos en los que se produce un fallo o disfunción: el diagnóstico y cualquier reprogramación resultante (en caso de que sea posible) exige de equipos y habilidades especializadas bastante costosas y puede suponer el recambio de determinadas «cajas negras» de elevado precio. Aunque los componentes electrónicos son generalmente fiables y no están sujetos a averías comunes, siguen siendo vulnerables al deterioro físico provocado por el calor, el agua, las vibraciones y los fallos repentinos e inexplicables, que con el tiempo acaban con todos los aparatos electrónicos⁵.

Así pues, aunque los coches modernos, en caso de no sufrir averías, sean más resistentes a los golpes, más rápidos y silenciosos, más fáciles de manejar, más económicos y capaces de recorrer mayores distancias sin precisar de reparaciones fundamentales, y a pesar de que su superproducción haya mantenido bajos los precios en el mercado de segunda mano, su mantenimiento puede resultar tan desalentador como el de los últimos vehículos que emplearan los Joads. Existen coches deseables a precios tentadores, sin embargo, reemplazar un ordenador mecánicamente dirigido o un convertidor catalítico químicamente frágil y exhausto –inserto por ley en todos los nuevos coches en los últimos diez años en Gran Bretaña y, con anterioridad, en Estados Unidos y Japón– o las reparaciones, por ejemplo, de un sistema de frenado antibloqueo pueden costar más que adquirir un coche nuevo. Si no funciona bien o no puede ser conducido, sus elevadores eléctricos, su aire acondicionado y su equipo de sonido, aún en perfecto funcionamiento, resultan redundantes. Habitualmente, la solución más barata, aunque siga siendo cara, es la adquisición de otro vehículo. Sin embargo, la legislación sobre contaminación y los precios de la chatarra hacen que la carrocería pueda resultar, asimismo, cara. De ahí el creciente número de vehículos quemados con identidades borradas que descansan en los callejones de las ciudades y en los descampados a los lados de las carreteras comarcales.

Corriendo a mayor velocidad que la evolución humana

Es prácticamente imposible encontrar un vehículo nuevo que no exceda, por un amplio margen, el límite de velocidad británico de 112 kilómetros por hora, y la capacidad de *doblar* dicho límite es un hecho común. Los

⁴ El servicio negligente que prestan algunos supuestos profesionales, incluso aquellos que trabajan para algunos concesionarios, así como su inclinación hacia los recambios caros y su aversión hacia las reparaciones sencillas, resulta igualmente habitual.

⁵ Es preciso, en este punto, establecer una distinción entre los componentes propiamente electrónicos, que no están sujetos a averías pero sí a fallos catastróficos eventuales, y otros componentes mecánicos vinculados, como la inyección y las bombas de combustible, que son susceptibles de sufrir averías, bloqueos y otros problemas similares (aunque no siempre resulta posible repararlos). El motor de arranque también se deteriora con el uso, aunque dure más tiempo en buen estado que los sistemas electrónicos de combustión.

grandes concesionarios de lujo de Mercedes, Rolls-Royce, Cadillac, BMW, Audi y Lexus ofrecen una velocidad máxima de 248 kilómetros por hora. A pesar de todo, algunos países todavía tienen límites de velocidad inferiores a los de Gran Bretaña –88 kilómetros por hora en Estados Unidos– y, en Occidente, sólo Alemania tiene unos cientos de kilómetros de autopista sin restricciones de velocidad. Los coches son fabricados con estos niveles de actuación legalmente inservibles porque el mercado los considera deseables. A pesar de todo, el mercado no se siente satisfecho de que los coches circulen a trompicones por ahí en largas hileras a una velocidad bastante por debajo de los límites legales, a excepción de las autopistas y las autovías, carreteras que son consideradas seguras prácticamente para cualquier velocidad. Seguras, eso sí, si los conductores en cuestión son lo suficientemente capaces y disciplinados como para eliminar la necesidad del freno de emergencia o de una acción evasiva repentina⁶. Pocos lo son, y la mayoría lo sabe. Los anuncios que escenifican terribles accidentes de cientos de coches en la autopista mantienen a muchos conductores en un estado de ansiedad prácticamente reprimida que da lugar estilos de conducción tramposos, poco elegantes e impredecibles que hacen que estos accidentes resulten más plausibles. Lo cierto es que conducir, especialmente en condiciones de tráfico denso, exige un ejercicio continuo del intelecto, para el que los conductores raramente están preparados y que sólo los auténticos entusiastas del automóvil pueden mantener sin mucho esfuerzo. El «piloto automático» de la mayoría de los conductores está insuficientemente desarrollado como para garantizar la seguridad, ya que no alcanza a comprender las bases *estéticas* del proyecto de a más progreso menos estrés. Son demasiadas las personas que dan por sentado que si los límites de velocidad y las enseñanzas básicas de conducción que se imparten para obtener el carné fueran respetadas, cualquier contratiempo que se produjera en la carretera estaría ocasionado por un fallo ajeno. No todo el mundo comprende que ésta es una consideración irrelevante.

El Porsche Carrera, extremadamente caro y potente, abunda en nuestras ciudades. La gente con rentas elevadas compra dichos vehículos, o se los exige a sus compañías debido a que son fácilmente identificables por su seriedad; se trata de máquinas viriles, agradables de conducir y generalmente fiables, que proporcionan altos niveles de seguridad primaria (frenos, adherencia a la calzada y aceleración suficiente como para que los conductores razonablemente prudentes no quieran meterse en líos). No obstante, su propia capacidad plantea al conductor ejecutivo moderno mayoritariamente urbano un problema inesperado. Los frenos del Porsche tienen que ser capaces de detenerlo rápidamente y de un modo seguro desde una velocidad aproximada de 280 kilómetros por hora (168 kilómetros por hora por encima del límite máximo de velocidad británico). Los

⁶ Y sus vehículos (en este contexto, especialmente las llantas) están en buenas condiciones.

sistemas de frenado tienen la tendencia a ejercer un esfuerzo mayor sobre las ruedas delanteras, para beneficiarse de la transferencia de peso que experimenta un coche bajo el efecto del frenado y prevenir que las ruedas traseras se bloqueen. En el caso del Porsche, un frenado muy suave sólo emplea los frenos delanteros; los cojinetes traseros no llegan a establecer contacto con los discos. Esto provoca que tenga lugar una corrosión severa de los discos traseros; fabricados con hierro o acero blando y expuestos a la suciedad de la carretera, a la sal y a la humedad, los discos sólo se mantienen limpios mediante el uso. Pronto, el orgulloso propietario de un coche prácticamente nuevo, de reputada fabricación puede tener que desembolsar el coste de unos discos traseros nuevos, sin que los originales hayan sido empleados en absoluto. Ir por ahí con timidez y despacio en semejante Porsche constituye una mala utilización por parte del propietario. Es imposible evitar la conclusión de que los coches modernos están más evolucionados que sus conductores.

Como una población formada por señores Magoos, influenciada por una afortunadamente ligera rociada de señores Toads y *Dukes of Hazzard*, dedicamos obligatoriamente una cantidad de trabajo y tiempo libre excesiva al mantenimiento inadecuado y a la mala utilización sistemática de los automóviles⁷. Como el propio coche moderno, esta situación responde a una síntesis de nuestras propias fantasías y aspiraciones y al implacable cálculo amoral de la industria de consumo, de sus avatares y aliados⁸. A pesar de ser conscientes, en cierto modo, de la escala criminal de esta extravagancia, nos hemos habituado a ella y la consideramos como normal. Al igual que en otros contextos, la utilización táctica e inexorable de la racionalidad ha superado, de cierta manera, a la razón.

Bricolage y dúmping

Se podrían producir coches que no precisaran de dichas reparaciones frecuentes; sin embargo, hemos sido entrenados para no quererlos. Esto parece igualmente cierto en el caso del Tercer Mundo, donde las carreteras son malas y los vehículos, siendo escasos, son empleados de un modo más intensivo que en Occidente; algo que hace de lo práctico un aspecto fundamental. La industria automovilística no ha hecho ningún esfuer-

⁷ El señor Magoo es un conductor ciego e inepto de una serie de dibujos animados; el señor Toad es un personaje que encarna a un conductor loco e imprudente en *The Wind in the Willows* (1908) de Kenneth Grahame; *Dukes of Hazzard* es una serie de televisión estadounidense en la que aparece la destrucción espectacular de una interminable serie de Dodge Chargers rojo brillante idénticos.

⁸ Tampoco deberíamos olvidar estos errores, en algunas ocasiones beneficiosos para el consumidor. Estoy pensando, en particular, en ciertos motores y modelos de coche que acaban siendo más perdurables de lo que los fabricantes pretendieron en un principio, a pesar de que muchos otros desaparecieron con una rapidez que generó beneficios, pero que no deja de ser vergonzosa.

zo por producir vehículos adecuados a las necesidades de dichos países (el modelo T del siglo **xxi**), a pesar de que se están convirtiendo en grandes consumidores de automóviles. Los fabricantes presentes en el Tercer Mundo industrializado, controlado de modo efectivo por sus padrinos japoneses, estadounidenses y europeos, no producen ninguna innovación de utilidad. Los compradores del Tercer Mundo, en buena medida firmas comerciales, tienen que arreglárselas con modelos obsoletos, ligeramente modificados, y no con coches significativamente más duraderos que el resto, y más fáciles de mantener gracias a su sencillez y su independencia con respecto a la electrónica. La práctica de adquirir grandes cantidades de vehículos por parte de los gobiernos del Tercer Mundo facilita el dúpning de modelos que han tenido éxito. Las piezas de recambio, normalmente marcadas por encima de su precio habitual en nombre del beneficio, pueden resultar igualmente difíciles de obtener en los países pobres.

Combinadas con un uso intensivo y con condiciones duras en lo que se refiere al clima y a las carreteras, esto provoca que los operadores de vehículos del Tercer Mundo tengan que encontrar medios ingeniosos para mantener sus máquinas en marcha, a menudo durante bastante más tiempo del que habrían tardado en ser desechadas en Occidente. Ahí es donde habita, en el siglo **xxi**, el espíritu de los Joad; empujados por la necesidad, los mecánicos de carretera en distintas áreas de África, Asia y América Latina, que no se dejan impresionar, se sumergen sin dudarlos en las entrañas humeantes de vehículos asmáticos para devolverles la vida, con una combinación de habilidades amorosas y un ensamblaje tremendamente radical. Los conductores de autobús, particularmente en partes pobres del mundo –en Filipinas y en algunas zonas de los continentes asiático y africano–, personalizan orgullosamente sus muy usados vehículos reconstruidos y los decoran con eslóganes y lemas fanáticamente religiosos. Sin embargo, con todo lo encantadores que puedan resultar los *Jeepneys* y sus allegados a los ojos del observador occidental, sus pasajeros, que son los que respiran el polvo y los gases que salen por el tubo de escape, seguramente preferirían ventanas de cristal y aire acondicionado, si éstos estuviesen de oferta. De hecho, la propia necesidad de personalizar a través de los colores, y el tipo de coches producidos por la Hindustan en India –un pesado Morris Oxford de la década de 1950, con un motor diminuto de producción japonesa de la de 1970– y por las empresas filiales de Volkswagen en América Latina –los Beetles y los primeros Golfs y Passats–, sólo sirve para subrayar que la industria no produce ninguna *innovación* destinada al Tercer Mundo. A pesar de su población, el mercado de coches aquí todavía no es considerado lo suficientemente grande como para justificar una atención especial; se queda con los restos.

Se puede decir sencillamente que sólo los ricos y la minoría empresarial, cuyo automovilismo está subvencionado, son los que usan los coches. Los demás nos vemos forzados, más o menos de buena gana, a entrar en un intercambio con el automóvil, y muchas veces resulta dudoso quién

utiliza a quién; quién es realmente la parte dominante cuando hay que vérselas con vendedores zalameros y encargados de talleres soberbios. Son ellos los que cuentan con el respaldo de General Motors, Exxon y otros poderes fácticos. Estamos solos. El automóvil empezó como un juguete para señoritos ricos y luego se convirtió en una copia barata de lo mismo, ¡ay de nosotros si, más tarde o más temprano, no pagamos como las copias baratas de señoritos que supuestamente somos!

La centralidad estratégica del automóvil y su coste para los propietarios en tiempo de trabajo, combinada con su carácter efímero, serán objetos de preocupación para los historiadores futuros. ¿Por qué tantos? ¿Por qué tan variopintos? ¿Por qué la fragilidad, la falta de eficacia, el *desperdicio*? ¿Se trató de un recurso barroco para recaudar impuestos? ¿Fue el papel del coche el de un intenso fetiche o un ídolo, destinado a mantener a sus devotos bajo una forma de sometimiento? Podría resultar evidente para dichos historiadores que, además de ostensiblemente utilitarias, nuestras actitudes hacia el coche incorporan un fuerte aroma de irracionalidad.

Los pocos amantes del coche, cuya psicología –en parte Kipling y en parte Al Joad– está lo suficientemente desincronizada como para que nos sintamos cómodos con sus contradicciones, no celebrarán el advenimiento de dispositivos prácticos, perdurables, no glamurosos, no contaminantes, de transporte de pasajeros, en un número sencillamente suficiente, no excesivamente rápidos y que hagan la mayor parte de la conducción por nosotros. No obstante, la mayoría de las personas serían mucho más felices con ellos. Como la batería o la tecnología de célula de combustible hidrógeno, aún hoy hipotéticas, pueden lograr desplazar a los motores de combustión interna, estos vehículos llegarán –si es que llegan– procedentes de los mismos mercados que los coches actuales, que tradicionalmente han favorecido los ajustes superficiales y se han resistido a un cambio fundamental. Sin embargo, habiendo sido instados a desear el automóvil tal y como lo conocemos, puede que a la industria le cueste cierto tiempo lograr que abracemos una alternativa. Quizá, después de todo, no podamos llegar a otro lugar desde donde nos encontramos.