

Sueños compartidos. Breve historia del automóvil en la pantalla de plata

JUANMA RUIZ

Si mis cálculos son correctos, cuando esta maravilla alcance los 140 kilómetros por hora vas a ver algo acojonante.
Profesor Emmett 'Doc' Brown, *Regreso al futuro*

Preludio

Londres, una noche cualquiera de 2012. Un callejón en silencio y a oscuras. Dos figuras se acercan a la puerta de un viejo almacén. La ausencia de iluminación y de partitura dotan de un aura de misterio a la secuencia, pero también de expectación. Algo está a punto de pasar. La verja se levanta, y tres elementos entran en escena de forma simultánea: la luz, la música y un viejo Aston Martin DB5. James Bond está, por fin, en casa. La escena pertenece a *Skyfall* (Sam Mendes, 2012), una de las entregas más recientes de la larga saga de películas protagonizadas por el agente secreto, y sirve para dar buena cuenta del lugar destacado que ocupan en ella los automóviles. Al fin y al cabo, ¿hay algún elemento que transmita de manera más nítida la idea de lujo, elegancia y celeridad que un flamante deportivo *vintage*?

«¿Adónde vamos?», le pregunta a Bond la jefa del servicio secreto interpretada por Judi Dench. «Al pasado. A un lugar donde tengamos ventaja», es la respuesta del espía. Y posiblemente tenga razón, y una mirada atrás en el tiempo sea el mejor modo de dar cuenta de la importancia capital de los coches en el cine.

La historia cuenta que en agosto de 1888 se realizó en Alemania el primer viaje largo en un vehículo a motor: Bertha Benz recorrió los 106 kilómetros que separaban las localidades alemanas de Mannheim y Pforzheim a bordo del Motorwagen N° 3 diseñado por su marido Carl Benz. Ese mismo año, al otro lado del Atlántico había tenido lugar un encuentro decisivo entre el fotógrafo e inventor Eadweard Muybridge y Thomas Alva Edison; una reunión en principio anecdótica pero que acabaría teniendo una importancia capital, puesto que fue la que animó al segundo a desarrollar el kinetoscopio. En 1893 Edison presentó en sociedad su nuevo invento, dando pie a la evolución de la tecnología cinematográfica. Y apenas dos años antes de eso, en 1891, Henry Ford había empezado a trabajar como ingeniero para la Edison Company, que abandonaría más tarde para crear la fábrica de vehículos más famosa de todos los tiempos. El cine y los coches, entonces, no sólo nacen a la vez, sino que son parte del mismo sueño compartido de industria y modernidad.

Slapstick sobre ruedas

Si se trata de regresar al principio, en el origen de todo están los Keystone Cops: aquellos policías incompetentes del cine mudo que acababan invariablemente metidos en alguna persecución absurda. Aquí se cimenta, posiblemente, el nexa que mantendrá unidos al cine y al automóvil en las décadas venideras: y es que ambos representan la idea quintaesencial de movimiento. En el imaginario colectivo, las imágenes protagonizadas por los Keystone Cops (ya saben, un montón de policías encaramados a un viejo Ford T persiguiendo a algún criminal de poca monta) son secuencias frenéticas, pura ebullición donde el *gag* surge a partir de la cinética.

Esta idea de utilizar el auto para la comedia física tendrá continuidad mucho más allá del silente, hasta desembocar en el cine de animación de nuestros días. Pero el camino que llevará hasta aquí no será una línea recta, sino un zig-zag tan errático como la forma de

conducir de sus alocados pilotos. Así, el fundacional Ford T se verá representado en esa celebración del automovilismo esperpéntico que fue *La gran carrera* (*The Great Race*, 1965), de Blake Edwards; pero allí compartirá cartel con otros modelos, reales (su pariente cercano, el Ford R; un Darracq JJ) o imaginarios (el Leslie Special, o el Hannibal 8). Son, todos ellos, modelos clásicos, que evocan una época dorada del cine, pero también una inevitable sonrisa. En la pequeña pantalla, la cinta de Edwards serviría como inspiración para una serie animada de William Hanna y Joseph Barbera, conscientes del potencial cómico de las carreras de coches: *Los autos locos* (*Wacky Races*) se estrenaría en 1968 presentando un catálogo de vehículos disparatados, más similares a los célebres *chittys* contruidos por el conde Louis Zborowski y el ingeniero Clive Gallop en los años veinte. Porque en 1968 el cine seguía soñando: al tiempo que Kubrick trataba de hacernos viajar a Júpiter, en tierra los automóviles también querían alzar el vuelo. El mismo año que *2001, una odisea del espacio* (*2001: A Space Odyssey*); el mismo año que las televisiones acogían los dibujos de Hanna-Barbera, Ken Hughes (apoyado en el guion por otro insigne soñador, Roald Dahl) estrenaba *Chitty Chitty Bang Bang*, adaptación de la novela infantil de un escritor británico de cierta fama fallecido un par de años atrás.

En la película, el profesor Potts (Dick van Dyke) construía —muchos años antes de que el cazador de replicantes Rick Deckard pilotara su *spinner* por los cielos nocturnos de Los Ángeles— un coche capaz de volar. El Chitty de Hughes estaba basado en un Ford Zephyr con transmisión automática, tenía el verdadero motor de un Zodiac y neumáticos GoodYear... pero ahí acababa cualquier similitud con un auto real: al fin y al cabo, la máquina se construyó casi desde cero en los célebres talleres del equipo Alan Mann Racing. Pero, aunque el auto volador poblaría las fantasías de varias generaciones de niños, es justo reconocer que en los sesenta el cine ‘de motor y carretera’ ya estaba a otras cosas. Harían falta varias décadas para que uno de los grandes nombres de la animación, Hayao Miyazaki, recuperase esa idea del *slapstick* sobre ruedas, ya fuera en sus películas —memorable la persecución que abre *El castillo de Cagliostro* (*Rupan sansei: Kariosutoro no shiro*, 1979) con el ladrón Lupin III a bordo de un Fiat 500— o en sus producciones televisivas: su *Sherlock Holmes* (1984) de dibujos animados es seguramente la heredera más clara y directa de los Keystone Cops, con Holmes pilotando un Benz Velo victoriano (el modelo más antiguo de todo este listado, catorce años anterior al mismísimo Ford T) y un montón de policías de Scotland Yard hacinados en sus bamboleantes vehículos.

Rápidos y furiosos

Frente a las miradas nostálgicas de un Hollywood dorado encarnado por Hughes o por Blake Edwards, en los años sesenta Estados Unidos se sumergía en carreras de todo tipo: espaciales, armamentísticas... y, por supuesto, automovilísticas. En 1966 nacían competiciones como la Trans Am Series o la copa Can-Am, y el circuito francés de la Sarthe cobraba nueva vida en 1971 gracias a ilustres norteamericanos, como Steve McQueen y el Porsche 917 que conducía en *Le Mans* (Lee H. Katzin). La velocidad mandaba, y McQueen ya lo había demostrado un par de años antes en *Bullitt* (Peter Yates, 1968), donde había dejado para la posteridad la escena de la persecución a bordo de un Ford Mustang GT-390 de color verde oscuro. McQueen se convertiría, de manera inevitable, en una de las estrellas de cine más íntimamente relacionadas con el motor... con permiso de Paul Newman, que no sólo competía por las mismas fechas en *500 millas* (*Winning*, James Goldstone, 1969), sino que a partir de dicho film se dedicó también a pilotar en las carreras profesionales durante buena parte de su vida, ¡alcanzando incluso la segunda posición en las 24 horas de Le Mans de 1979!

Mientras tanto, desde hacía unos años, las arcas de la Metro Goldwyn Mayer se llenaban llevando a la pantalla las novelas de aquel escritor inglés que, hartado de escribir

novelas de espías, un día había decidido escribir un cuento para niños con *Chitty Chitty Bang Bang*. A Ian Fleming le gustaban los coches como a cualquier escritor *trendy* de la época, y a principios de los cincuenta había inventado a un agente secreto que compartiría sus gustos por el golf, el juego y la sensación de las ruedas quemándose sobre el asfalto. La única diferencia fue que el escritor conducía Thunderbirds, mientras que su personaje se decantaría por los Bentleys... pero el cine, una vez más, dejó su impronta y, en 1964, James Bond luciría en pantalla por primera vez su Aston Martin DB5 (de nuevo puesto a punto por los talleres de Alan Mann). Aunque *Goldfinger* era la segunda película de la franquicia, el DB5 fue el primero de una lista de vehículos tan icónica que desde 2014 el London Film Museum acoge ininterrumpidamente una exposición dedicada a ellos: Lotus, Rolls Royce, BMW... cada una de las entregas de la serie ha tenido al coche como parte esencial de su ADN, pero sin duda el DB5 sigue siendo el más reconocible. Lleno de *gadgets* (ametralladoras ocultas, asientos eyectables, blindajes imposibles), el Aston Martin de James Bond es el epítome del vehículo superhéroe. Porque a fin de cuentas, ¿qué es Bond sino un superhéroe, fruto de la fantasía de poder masculina? Y es que no se puede eludir el componente sexista de estos automóviles, a menudo símbolo o traslación de una cierta — hoy trasnochada — idea de virilidad, como incisivamente plasmaba Guillermo del Toro en *La forma del agua* (*The Shape of Water*, 2017), con la relación casi fetichista entre el villano interpretado por Michael Shannon y su nuevo y flamante Cadillac, compensación de su amenazada masculinidad.

Masculin Féminin

Si de masculinidades hablamos, es inevitable hablar de los *Transformers* de Michael Bay. Basados en una línea de juguetes de los ochenta, los filmes del californiano son una exhibición de testosterona en la que la acción, las explosiones y las mujeres tan voluptuosas como cosificadas van de la mano de espectaculares deportivos, como el Chevrolet Camaro amarillo brillante que conduce el protagonista. Es reveladora la forma en que el joven Sam Witwicky (Shia LaBeouf) consigue las atenciones de la chica más popular del instituto (Megan Fox) gracias a poseer semejante bólido. Es la continuación de una larga tradición cinematográfica, el lugar común del adolescente americano que alcanza la popularidad montado sobre sus primeras cuatro ruedas: el Greased Lightning de *Grease* (Randall Kleiser, 1978), un Ford Deluxe del 48; o el Plymouth Fury del 58 con nombre de mujer poseído por un espíritu demoníaco en *Christine* (John Carpenter, 1983). Máquinas que invariablemente exhiben una pintura de color rojo intenso y motores rugientes que simbolizan el sueño americano... al menos para los hombres.

Pero los tiempos, por citar a Dylan, parecen estar cambiando, y en 2018 el reinicio de los *Transformers* (*Bumblebee*, dirigida por Travis Knight y escrita, de manera nada casual, por una mujer, Christina Hodson) es de principio a fin una subversión del tópico: en la cinta, la protagonista, Charlie (Hailee Steinfeld), traba amistad con el mismo robot transformable que encontraba LaBeouf en las cintas de Bay, pero esta vez adopta la forma de un mucho más modesto y entrañable escarabajo Volkswagen: ni la adolescente rebelde necesita deslumbrar a nadie, ni muestra otra cosa que desdén hacia el joven cachas por el que se desviven sus compañeras.

De hecho, si nos atenemos al cine, el escarabajo (Volkswagen Sedan Tipo 1, si hemos de ponernos técnicos) es el turismo con personalidad por excelencia. Medio siglo antes de *Bumblebee*, Disney ya había presentado en sociedad a otro ilustre *beetle* con conciencia propia, Herbie —en *Abí va ese bólido* (*The Love Bug*, Robert Stevenson, 1968)—, pero no sería hasta 2005 cuando, en la última secuela de esa franquicia familiar, le cedieran los mandos a una mujer, en este caso Lindsay Lohan. Podría decirse que a las chicas el cine

no les reserva los deportivos de alta gama, en una ecuación que parece hacer incompatible el lujo (patrimonio exclusivo de ellos) y el carácter.

Quizá la reapropiación más contundente de ese ideal del vehículo como territorio ‘macho’ se encuentre en *Kill Bill vol. 1* (2003), de Quentin Tarantino, donde la Novia (Uma Thurman) le roba a su enfermero/abusador Buck su camioneta Chevrolet Silverado, bautizada por el indeseable personaje con el desagradable nombre de Pussy Wagon. De algún modo, Buck es un pariente cercano del *redneck* Edgar (Vincent D’Onofrio) que, en *Men in Black* de Barry Sonnenfeld (1997), le gritaba a su mujer «¡aquí lo único que da la talla es mi maldita ranchera!» justo antes de que esta fuera pulverizada por un irónico golpe de mala suerte. Si los deportivos simbolizan la fantasía de lujo y éxito, las rancheras son la transposición del hombre rudo de la América profunda.

Y Tarantino tampoco se detuvo en esa exploración sobre la brecha de género relacionada con el automovilismo, llegando a doblar la apuesta en *Death Proof* (2007), el largometraje que realizó para el programa doble *Grindhouse* (en el que Robert Rodriguez firmó la otra mitad, titulada *Planet Terror* y donde los autos jugaban un papel mucho menos relevante). La película es todo un festín para el aficionado al mundo del motor, que comienza cuando un grupo de jóvenes son asesinadas en la carretera por un psicópata, antiguo especialista de escenas peligrosas para cine, encarnado por un Kurt Russell magnífico e inquietante. El sádico Stuntman Mike, que conduce un Chevrolet Nova especialmente blindado y modificado (con una elocuente calavera sobre su capó negro) recibirá su merecido, sin embargo, a manos de otro grupo de mujeres al que elige como sus próximas presas: una de ellas es Zoë Bell, doble de acción en la vida real y que aquí juega a interpretarse a sí misma e incluso realiza una (in)versión femenina de la escena de acción más recordada de *Vanishing Point*, la cinta de Richard C. Sarafian de 1971 que tenía como elemento central a un Dodge Challenger blanco. Bell se encarama al capó de un auto idéntico a aquel, y el cazador terminará por convertirse en la presa cuando ella y sus compañeras le den la vuelta a la persecución y acaben con Mike sin miramientos. El mensaje no puede ser más claro: el futuro del cine sobre ruedas les pertenece a ellas, y la venganza es toda suya. O quizá sólo estén recuperando el patrimonio que les corresponde por derecho desde la olvidada gesta de Bertha Benz. Por eso en *Kill Bill* la Novia reclamaba como propia la montura del villano para, a lomos de ella, impartir justicia como una heroína de *western*.

Cabalgando hacia el horizonte

Y es que, de algún modo, los autos (y las motocicletas, con sus ‘moteritos tranquilos’ y Dennis Hopper a la cabeza) son el equivalente moderno al corcel de los viejos *cowboys*. Del mismo modo que uno no puede imaginar al Llanero Solitario sin su fiel Silver, o al Zorro sin galopar sobre Tornado, resulta inconcebible, por ejemplo, pensar en Batman sin evocar al Batmóvil. Y, aunque este vehículo tan lleno de cachivaches como cualquier *coupe* de Bond ha tenido infinidad de versiones en los cómics y en la pantalla, en cuestión de diseño Tim Burton se llevó la palma en *Batman* (1989), con un ingenio de líneas estilizadísimas, muy alejado no sólo del Lincoln Futura que había llevado Adam West en la serie televisiva de los sesenta, sino también de cualquier marca o modelo existentes en el mercado en el siglo pasado y, presumiblemente, en los venideros. Como si fuera el cruce imposible entre un Fórmula 1, una nave espacial y un viejo Bugatti de los años treinta, el Batmóvil que pilotaba Michael Keaton era un sueño *art déco* surgido de otro mundo; tan sombrío y fuera de lugar como los propios personajes de la filmografía burtoniana.

Aunque, sorprendentemente, no ha sido Tim Burton el responsable de los vehículos más fantasmales del celuloide. Al menos, si tenemos en cuenta que tanto los protagonistas de *Cazafantasmas* (*Ghost Busters*, 1984) como la televisiva familia Monster (*The*

Munsters, 1964-1966) convertían en utilitarios para su día a día sendos coches fúnebres: los primeros construían su Ecto-1 a partir de un Cadillac Ambulance (diseñado originalmente para servir de ambulancia o en servicios funerarios), mientras que aquella familia excéntrica deudora de las viñetas de Charles Addams se desplazaba en su Munster Koach, basado (una vez más) en el chasis de un Ford T, pero modificado para el transporte de restos mortales.

Pero entre estos modernos *combos* que cambian los caballos de crin y músculo por los de potencia motriz, sería injusto olvidar al loco Max Rockatansky, el protagonista de la saga *Mad Max* (George Miller, 1979-2015) que, montado en su Ford Falcon, recorre el desierto posapocalíptico como si fuera un justiciero sin nombre arrancado de un tiempo pasado, quizá de un *spaghetti western* de Sergio Leone, y arrojado a un desesperanzado porvenir.

Y es que los coches, como ya decía el viejo Bond al comienzo de estas líneas, no son otra cosa que máquinas del tiempo, billetes hacia un pasado nostálgico o un futuro posible. Por eso el profesor Emmett 'Doc' Brown construyó la suya en un DeLorean DMC 12 del 82: una apuesta del diseñador Giorgetto Giugiaro por el futurismo (con sus puertas abatibles y su estilo aerodinámico) que tuvo poco éxito en el mercado, pero que quedará para siempre en el imaginario de la cultura *pop* gracias a *Regreso al futuro* (*Back to the Future*, Robert Zemeckis, 1985). Al fin y al cabo, y en palabras del propio Doc: «Si vas a construir una máquina del tiempo, ¿por qué no hacerlo con estilo?». Puede que sea eso lo que lleva haciendo el cine desde sus orígenes al aliarse con el sueño de velocidad de Henry Ford: abrir ventanas a otras épocas en sus pantallas llenas de carreteras, rugidos de motores y horizontes de esperanza y libertad.

Con estilo, por supuesto.