

# Amor sobre ruedas: el automóvil en los trópicos

Guillermo Giucci

## El amor veloz

Paul Morand se indigna con la velocidad del amor en la época de la máquina. Expresa su irritación ante la sustitución de la escritura amorosa por el teléfono y el telégrafo. En Inglaterra y Estados Unidos, según Morand, «l'amour se fait en auto» (Morand, 1931).

Por supuesto que el automóvil no fue el único medio de transporte que estimuló los contactos sexuales. El caballo y el navío, el carruaje y la bicicleta, el tren y el avión, todos contribuyeron a acortar las distancias y facilitaron las relaciones corporales. Pero ninguno tuvo la importancia del automóvil, mezcla de vehículo y hamaca, de cuarto móvil y cama. La descripción que hace Gilberto Freyre en *Casa-Grande & Senzala* de la abundante vida sexual, durante el Brasil colonial, del señor de ingenio en la hamaca –vida ociosa de hamaca, con el señor copulando– se ajusta al espacio específico de la «casa grande». El automóvil por el contrario extendió el alcance de la conquista amorosa: paseos, viajes, *picnics*, bailes, fiestas, bares. Especialmente en la década del 20, cuando la mayoría de los automóviles son cerrados, proporcionando mayor protección a los ocupantes. Basta recordar la escena de la pérdida de la virginidad de la heroína romántica en *Titanic*, en un lujoso automóvil acomodado en el garaje del navío, para comprender la dimensión simbólica del vehículo mecánico como instrumento sexual.

Ejemplos ciertamente no faltan. El caso norteamericano, donde este proceso es más visible, abunda en referencias al vínculo sexualidad/automóvil. Desde Pan Alley, quien en su música mezclaba la pasión con la gasolina en canciones como *In Our Little Love Mobile*, *On the Back Seat of the Henry Ford*, *I'm Going to Park Myself in Your Arms*, *Fifteen Kisses on a Gallon of Gas*, pasando por el personaje de Johnny Miller –quien al menor indicio de lluvia bajaba la capota y las cortinas pese a las reclamaciones, siempre suaves, de la acompañante–, hasta las canciones que advertían a las muchachas que evitasen a los hombres que poseían un vehículo, todos confirman en el ámbito norteamericano el tremendo impacto del automóvil

en las relaciones sexuales. David Lewis examinó este tema y subraya el elemento de conveniencia. Como los jóvenes vivían con sus padres, al inicio de siglo muchas parejas mantenían relaciones sexuales en el vehículo porque simplemente no tenían mejor lugar para copular. Lo que no dejaba de tener una pequeña dosis de fantasía, pues al final de cuentas el automóvil es considerado un lugar público (Lewis 1983:124).

La geografla del amor sobre ruedas adquirió formas variadas –del «merry Oldsmobile» al «pimpmobile», pasando por la limusina, la camioneta, el trailer y el camión (la figura masculina del camionero viril ironizada en *Thelma y Louise*). Incluso el *drive-in* (*drive-in theater*) fue una variante de esta geografla amorosa. Particularmente el automóvil acentuó el sentido de la intimidad y de la atracción, así como el sentimiento de desagrado o repulsión. Dentro del vehículo queda restringida la libertad de los movimientos y parece alterarse la dimensión de los cuerpos. Se agranda la figura que está próxima, resulta difícil evitar los roces y el conjunto de elementos da la impresión de formar parte de un todo (Brilli 1999:54). Las transformaciones culturales, de modo particular en la segunda mitad del siglo XX, disminuyeron notablemente el valor del automóvil para las aventuras amorosas. Pero ecos de su importancia, deformados y llevados al extremo, son aún visibles en películas como *Crash*.

En América Latina el automóvil fue durante las primeras décadas menos el local del encuentro amoroso que un símbolo de *status* y de poder económico. Raramente fue el espacio concreto del acto sexual, sino un medio de conquista y seducción. Incluso João do Rio, quien explícitamente vincula automóviles y mujeres en su novela *A profissão de Jacques Pedreira*, nos ofrece un panorama del joven dandi empleando su vehículo mecánico en los *flirts*. Sin duda en ocasiones el automóvil siguió la tradición de los carruajes de lujo –especie de alcobas ambulantes– y se convirtió en un «escondrijo amoroso ambulante» y en el espacio del amor veloz e inestable (Süssekind, F. 1992: XXVII; Schnapp, J. 1999). Jacques y Alice inician su relación amorosa en la máquina, dirigida por el *chauffeur*, en medio de los transeúntes: «Em roda, como dizem os romancistas, o mundo se alheara, vago e indeciso. Ela só queria ele, ele. A sua carne vibrava um suspiro de apelo. Qualquer palavra seria inútil. Jacques puxou num rápido gesto os *stores*, soprou, no tubo acústico: devagar! enlaçou-a na violência da sua adolescência vitoriosa. Ela ainda meneou a cabeça, fugindo ao beijo almejado. Mas ele prendeu-lhe a face com as duas mãos e sorveu na sua boca vermelha a boca saudável de Alice. – Mau! – fez ela. – Como demoraste! – E, numa ânsia tropical, o seu lábio procurou o dele, sorveu-o também, enquanto os dous corpos se enlaçavam na harmonia indizível do desejo. E

o automóvel, devagar, buzina pelas ruas, ameaçando os transeuntes. Eram seis e meia da tarde» (João do Rio 1992:44).

Cuando un escritor como Mário de Andrade describe el paseo en automóvil de la familia Sousa Costa por la Floresta da Tijuca (*Amar, verbo intransitivo*, 1929), el vehículo aparece como motivo de reflexión sobre la relación ‘nacional’ con la naturaleza. Expresión de riqueza y de la ‘buena vida’, el automóvil simplificaba la conquista, pero no resultaba indispensable para el contacto sexual. Era más un objeto de circulación –el curso de carnaval, paseos, carreras– y de *flirt*, que el nido del amor. Se llegaba a los besos y toqueteos en su interior, pero el acto sexual generalmente se consumaba en espacios más civilizados (*garçonnière*, etc).

## Crónicas/cuentos

La ciudad de Rio de Janeiro constituye un foco privilegiado para el análisis de tales transformaciones urbano-sentimentales. Capital del imperio portugués a partir de 1808, con el traslado de Dom João VI y la Corte Real al Brasil, Rio de Janeiro atrajo una gran variedad de extranjeros. Rápidamente se constituyó en una de las ciudades más importantes de América Latina en el siglo XIX. Capital de la República desde 1889, pasa por una profunda transformación urbana en la primera década del siglo XX, con la Reforma Pereira Passos. Ello explica en parte el relieve del tema de la modernización en escritores como João do Rio (Paulo Barreto) y Lima Barreto. Si bien con anterioridad Machado de Assis había registrado aspectos de tales transformaciones capitalinas, serán João do Rio y Lima Barreto los principales escritores en relación a los inicios del automóvil en el Brasil.

El registro irónico del poder del automóvil en las relaciones sentimentales resulta evidente en la obra de João do Rio, especialmente en *Cinematographo* (1909), *Psicología urbana* y *Vida vertiginosa*, ambos de 1911. En «A Era do Automovel», el automóvil mina la resistencia de cualquier mujer, desde las *cocottes* hasta las suegras problemáticas. Las mujeres a todo embate masculino pueden oponerse: flores, vestidos, camarotes de teatro, cenas caras; no resisten al automóvil. Es el señor mecánico de la actualidad, el creador de una nueva vida, «Ginete Encantado da transformação urbana, Cavallo de Ulysses posto em movimento por Satanaz, Genio inconsciente da nossa metamorphose!» (João do Rio, 1911:11). Por supuesto, no se trata simplemente del registro fotográfico del *flâneur*. París y Londres, así como las lecturas extranjeras, se proyectan sobre la ciudad

de Rio de Janeiro, anticipando el futuro. Orna Messer Levin estudió las ‘figuraciones del dandi’ y sostiene que las paradojas del progreso se transfieren por la metáfora mecánica para el interior de la crónica de João do Rio, porque en ésta la escritura se alimenta del flagrante periodismo y de la matriz literaria a un mismo tiempo (Levin 1996:144-45).

«Modern Girls» tematiza la degradación de las costumbres a partir de la combinación entre el paseo en automóvil y la miseria económica. Las dos ‘lolitas’, caritas de niñas y labios rojos, beben cerveza y whisky con caxambu antes de continuar el paseo en un vehículo alquilado por dos jóvenes vulgares. Si los acompaña la madre de las niñas, es menos por un problema moral que por el placer de andar en automóvil y por el deseo de casar a sus hijas. En la nueva vida del automóvil las costumbres aparecen degradadas en velocidad, vicio y perversión. «A civilização criou a suprema fúria das precocidades e dos apetites. Não há mais crianças. Há homens. As meninas, que aliás sempre se fizeram mais depressa mulheres que os meninos homens, seguem a vertigem. E o mal das civilizações, com o vicio, o cansaço, o esgotamento, dá como resultado crianças pervertidas» (*Cinematographo*, 1909).

Una figura asociada al automovilismo, que produjo un impacto profundo en la imaginación popular de la época, fue la del *chauffeur*. Los primeros relatos destacan la importancia del chófer-viajero, el irresistible seductor de las empleadas de provincia que adquiere una dimensión mítica. Tanto para Tristan Bernard, Mario Morasso, Octave Mirbeau, Carlo Emilio Gadda, el chófer que conduce y controla la máquina, vestido con un tapado de piel, gruesas gafas, guantes y gorro, botas forradas de piel blanda de carnero, representa la llegada de la propia modernidad. De esta figura del *chauffeur*, protagonista de las grandes vías de comunicación y heroico seductor, resta según Attilio Brilli la imagen mítica, demiúrgica y misteriosa en el universo novelesco del automóvil (1999:83-89).

«Um e outro» (1913) es un cuento de Lima Barreto que resume de modo ejemplar algunos de los cambios sentimentales y materiales de la gran ciudad. Transporte y amor se mezclan con automóvil y entrega femenina. Pero no se trata simplemente de un propietario rico que cautiva a las ingenuas jovencitas, sino de la historia de una ex-empleada doméstica que se enamora de un *chauffeur*. La española Lola, cuya belleza a los cincuenta años aún llama la atención, aprovecha el dinero que le ofrece un amante-comerciante para pasarlo a un segundo amante. José es grosero y tosco, pero es *chauffeur* de un «Pope». La contraposición que se establece es entre el automóvil de ‘garaje’ y el taxi como expresión de prestigio social. José pierde todo su encanto, adquiriendo incluso rasgos animalescos, en el