

GALAXIA MOTOR

Juan Claudio Acinas

Fijese qué maravilla. De construcción nacional, pero con licencia americana. Vea. Ultramoderno, aerodinámico. Aquí tiene el perfil, el alzado y la planta. Un artículo de total y absoluta garantía

Rafael Azcona

Creo en la elegancia de los cementerios de automóviles, en el misterio de los estacionamientos de varias plantas, en la poesía de las gasolineras abandonadas (más bellas que el Taj Mahal)... Creo en los próximos cinco minutos... Creo en nada

J.G. Ballard



“Cómprate un coche, únete al atasco” (El Roto)

LO QUE HAY

1º En la mañana, cada ciudadano quiere levantarse (o salir de su casa) un poco más tarde para ir al trabajo o a estudiar, así como evitar la lentitud (parada tras parada) de la guagua, del tranvía, del transporte público.

2º Por eso, cada ciudadano decide comprarse un coche y usarlo para ir a trabajar o estudiar con el fin de levantarse un poco más tarde o ahorrar tiempo, para ir más cómodo y rápido.

3º Todos piensan igual y deciden lo mismo, con el resultado de que:

a) la cantidad de vehículos que se suma al tráfico ya existente es enorme, insostenible;

b) los ciudadanos se tienen que levantar cada vez más temprano, ¡de madrugada!, para evitar los atascos y llegar puntuales al trabajo o a sus lugares de estudio;

c) el transporte público (a medida que el número de automóviles aumenta en la carretera) funciona cada vez más lento y peor;

d) todos saben que la solución óptima pasa por el transporte colectivo, pero pocos dejan de usar su propio vehículo o renuncian adquirir uno, con lo que cada cual se guía por su interés particular (privado) y se desentiende de todo lo demás (público);

e) la situación es subóptima pues:

(i) la búsqueda de la movilidad individual se convierte en cuasi-inmovilidad colectiva;

(ii) las incomodidades para cada conductor se incrementan;

(iii) el tiempo y dinero que cuesta obtener el carnet, comprar un automóvil y mantenerlo no salen a cuenta.

Consecuencias, todas ellas, de lo que Ivan Illich llamó “aceleración paralizadora”. Y que se constata en lo fácil que es imaginar que, ahora mismo, en algún lugar del planeta, en China o Brasil, o muy cerca de casa, miles de individuos se encuentran atrapados en sus propias pesadillas mecánicas en medio de un atasco de alguna supercarretera.

4º Todo eso en un contexto donde el ser humano obedece a un impulso de comparación valorativa con el que, de acuerdo con Thorstein Veblen, lograr la estima o evitar el desdoro en un entramado social donde resulta indispensable gozar de cierto prestigio y buena reputación.

Por ello, la gente se dedica a vivir hacia fuera, a simular o aparentar que dispone de todo tipo de propiedades, sobre todo si son suntuosas, inútiles y superfluas. Necesita hacer notorio que, además, se puede permitir un ocio sin propósito lucrativo y que consume sin límite como prueba palpable de su capacidad para asumir el exceso y el despilfarro. Porque, lo que importa realmente es lograr como sea, con derroche y sin medida, el reconocimiento del rango social a que aspira y, si es posible, impresionar o provocar la envidia de los demás.

Es ahí donde los coches, con sus marcas y diseños, gamas y accesorios, no solo encuentran cobertura en señuelos como la autonomía o la velocidad, además, pregonan el estatus que alguien posee o pretende tener en la jerarquía que estructura la sociedad. Son signos de prestigio, de distinción.

Es una lucha sin fin por la respetabilidad pecuniaria, con la que los individuos visibilizan su poderío o disimulan la carencia de él. Al adquirir lo que sea, sin reparar en gastos, muestran con ostentación su manera de estar en el mundo antes que su interés por algo útil y funcional, pues no se trata obtener algún bien básico de primera necesidad... De ahí que, Jean Baudrillard señalara que el automóvil es un signo de

velocidad sublime, de eficiencia trascendente e imaginaria, una proyección narcisista de un yo pasmado en su propia imagen, donde la envoltura formal es el mensaje, muy por encima de su función real, reducida a mera coartada técnica.

En ese sentido, el Maserati Quattroporte no es un coche, es un estilo de vida, una actitud.



“Puede que vayamos al desastre. ¡Pero en menudos coches!” (El Roto)

Y, todavía más, sin pasar por alto otra vuelta de tuerca propia de quien, situado muy alto en la escala social, aun así, conduce turismos de gama baja. Al hacerlo, no se preocupa por deslumbrar. Es mucho más sutil. En realidad, se *sobre-distingue*, “mantiene absolutamente su privilegio, pasando de la ostentación a la discreción (ultra ostentosa), de la ostentación cuantitativa a la distinción, del dinero a la cultura”, tal y como entiende Baudrillard.

5º A lo que se debe añadir que:

a) los fetichistas del motor son un auténtico peligro, para sí mismos, para su propio equilibrio. Individuos abducidos por sus coches, fascinados por su hermosura, a los que atienden con toda clase de mimos: los abrillantan con cariño absorto, los limpian con tesón diario, los enfundan con una lona bien limpia o los tunean con accesorios tan llamativos como nada esenciales, incluso contrarios a los fundamentos de la automoción. No montan en coche, éste marcha a su costa, y cualquier roce les saca de quicio;

b) los jóvenes eternizan el problema. Les trae sin cuidado lo que Greta Thunberg y Xiye Bastida digan o hagan. Los jóvenes siguen el ejemplo automotriz de sus padres (en esto, sí), porque creen que en ello les va su identidad y sus fantasías. Lo que importa es dejar boquiabiertos a los amigos o estar a su altura, y disfrutar de un espacio, por pequeño que sea, para su educación sentimental;

c) el transporte público sí es país para viejos, es el medio más usado por la gente mayor y/o con pocos recursos, o por jóvenes a la espera de “sacar el carnet”. Margaret Thatcher lo dejó bien claro: un hombre de más de 30 años que vaya en autobús debe considerarse un fracasado. Es decir, el transporte privado es signo del éxito, mientras que el público, de perdedores, pura desidia acompañada por la resignación incondicional de sus impotentes usuarios, quienes solo disponen de formularios telemáticos para sugerencias que se ignorarán;

d) muchos defensores de la enseñanza o la sanidad públicas no sólo confunden “público” con “estatal”, sino que se olvidan de abogar por la causa colectiva en cuanto se refiere al transporte. No cogen la guagua o el tranvía ni a tiros. También el coche es su deidad, su ídolo sagrado, cuyos favores cada cual invoca para prevalecer y beneficiarse a expensas de todos los demás. Quizá no sean conscientes de ello, pero lo hacen;

e) los coches planifican la ciudad. Destruyen lo poco que hay de vida comunitaria, expropián a la gente de espacios de interacción (públicos, comunes y sanos), los corroen o aniquilan al atravesarlos con “cintas de asfalto tendidas para la velocidad” (Dunlop y Cortázar), que se multiplican para el paso prioritario de vehículos, mientras que los peatones solo pueden transitar por entre la gris estrechura de las aceras;

f) los coches eléctricos no resuelven nada de lo anterior, al contrario, son un espejismo verde, en tanto que, por un lado, perpetúan el transporte motorizado; por otro, necesitan energía, con lo que traspasan el problema del tubo de escape a la chimenea de una central eléctrica (ya sea de petróleo, carbón o nuclear); y, por último, se sigue sin valorar el impacto medioambiental de su producción;

g) el negocio es inmenso, una constelación de intereses socioeconómicos de todo tipo: fábricas, diseños, petróleo, neumáticos, carreteras, refinerías, autoescuelas, impuestos, créditos, señalética, controles de tránsito, CCTV, publicidad, garajes,

aparcamientos, gasolineras, gestorías, aseguradoras, peajes, semáforos, parquímetros, radares, estaciones de recarga, cámaras, cepos, alcoholímetros, multas, talleres, piezas de recambio, ITV, grúas, revistas especializadas, programas televisivos, salones del automóvil, desguaces, chatarras...

h) los fabricantes, junto con la oferta de coches, fabrican también su demanda. Ya nadie nos dice “cómpreme un automóvil” (excepto cuando se trata de marcas), somos nosotros los que decimos “véndame un automóvil”. Una necesidad creada de la que es un ejemplo EEUU, donde el documento oficial de identificación más común es la *driver's license*;

i) conviene tener en cuenta que nada de lo anterior guarda relación alguna directa con la actividad de viajar, ni siquiera con la de hacer turismo: se trata solo de “cargarnos”, de transferirnos y trasladarnos de aquí para allá.

LO QUE TOCA

1º Siempre toca pagar. Saldar la cuenta con accidentes mortales, degradación del medio ambiente y derroche social difícil de mantener, con entornos poco saludables, obesidad severa y psicopatologías graves, con agotamiento de los recursos naturales no renovables y calentamiento global.

2º En el mundo, cada año, el número de muertes por accidentes de tráfico es aproximadamente de 1,2 millones de personas (una cada cinco minutos), superando significativamente a la guerra como la causa principal de muerte violenta. Asimismo, miles de accidentados heridos sufren secuelas importantes, muchas, de por vida. Los accidentados graves requieren una compleja atención sanitaria, una larga rehabilitación y, en mayor o menor medida, apoyo para su reintegración social, pues padecen limitaciones físicas o mentales. A todo lo cual hay que sumar los más de 30 millones de vertebrados (aves, mamíferos, anfibios, reptiles) que, sólo en España, mueren cada año atropellados en las carreteras, según la Sociedad para la Conservación de los Vertebrados.



“Los coches bomba son muy aparatosos, pero matar, mata más el tráfico”
(El Roto)

3º La contaminación del medio ambiente (en particular, la polución por partículas microscópicas en un 70% expelidas por los tubos de escape y un 30% por otras emanaciones) es letal. Esta es la causa, cada año, de 800.000 muertes prematuras en Europa (8,8 millones en todo el mundo) y que la esperanza de vida de los europeos se acorte más de dos años. De hecho, la polución provoca más muertes que el tabaco. Las micropartículas penetran en el aparato respiratorio y de ahí entran en la corriente sanguínea. Lo que produce no sólo enfermedades respiratorias, sino que también favorecen la incidencia de ictus (34%), arritmias, infartos (27%), problemas nerviosos y mentales (vivir a 50 metros de una autopista aumenta un 7% el riesgo de demencia) así como el desarrollo del cáncer, sobre todo, de pulmón (36%). Respirar el aire de una gran ciudad (con automóviles, barcos, aviones, centrales térmicas e incineradoras de residuos) recorta la esperanza de vida nueve meses, con un impacto más grave de mortalidad prematura entre los sectores socioeconómicos más bajos.

4º El ruido del tráfico enferma tanto como la contaminación atmosférica. Allí donde la gente se encuentre expuesta a una media diaria superior a 55 decibelios durante el día y a 40 decibelios por la noche la salud se verá afectada en forma de

hipertensión, ictus y enfermedades cardiovasculares, además de perjudicar a la calidad del sueño, algo no solo molesto, sino que dificulta los procesos de regeneración que se producen en el organismo durante el descanso nocturno.

5º El coche, para decirlo con Kurt Vonnegut, “está propulsado por las drogas más adictivas, destructivas y consumidas abusivamente de todas: los combustibles fósiles”. De modo que “nuestros dirigentes cometen ahora crímenes violentos para conseguir lo poco que queda de lo que nos tiene enganchados”. O, de otra forma, nuestras sociedades necesitan el flujo constante de petróleo con una urgencia vital. Por lo que, para garantizar su acceso, ello ha condicionado y condiciona las decisiones de los gobiernos para emprender guerras y ocupar países.

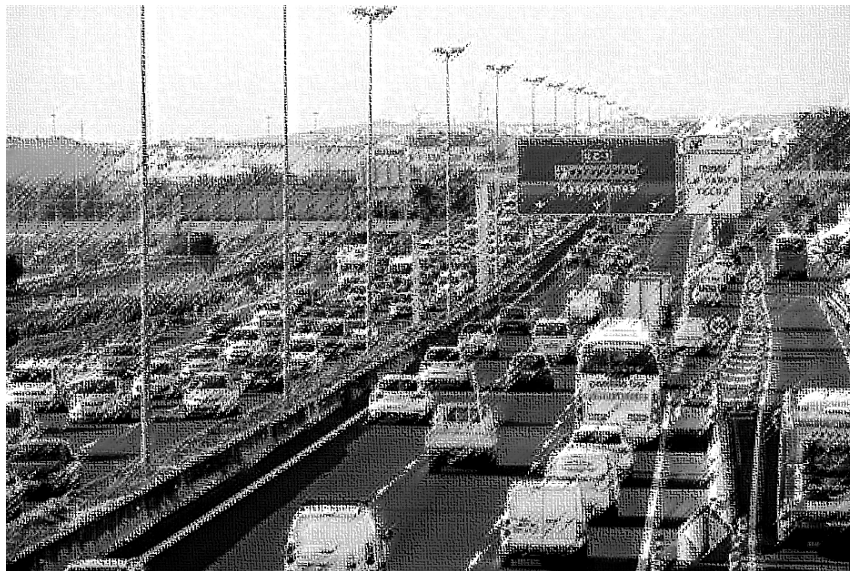
LO QUE DICEN

1º “Nuestra sociedad es cronógrafa. Necesitamos dedicar tiempo para ahorrar tiempo al desplazarnos sin que, por ello, nos libremos de la sensación permanente de no tener tiempo, porque, en realidad, nos roban el tiempo” (Alfonso Sanz Alduán).

2º “Nadie se ha atrevido a afirmar que la democratización del derecho a las vacaciones supondría una casa con playa privada por familia. Todos entienden que, si cada una de las millones de familias hiciera uso de diez metros de costa, se necesitarían cientos de miles de kilómetros de playa para que cada cual se sintiera satisfecho. Dar a cada uno su porción implicaría acortar las playas en franjas tan pequeñas —o situar las casas tan cerca unas de otras— que su valor de uso se volvería nulo. En suma, el acceso a las playas no admite más que una solución: la solución colectiva. Ahora bien, ¿por qué lo que parece perfectamente obvio para las playas no lo es para los transportes?” (André Gorz).

3º “Los pies ya no sirven, dentro de este mundo que hemos dado en llamar civilizado, para desplazarse, sino para acelerar y desembragar. El automovilista malgasta, así, no sólo las riquezas naturales comunes, sino su dinero y su salud. Hemos perdido la alegría de andar. Mas ¿qué importancia tiene esto —se argumentará—

frente al tiempo que se gana? Y yo me pregunto: ¿de veras gana algo con tales apremios el hombre contemporáneo? ¿No será más exacto afirmar que la mecanización le ha desquiciado? ¿No resulta obvio que el hombre protegido por unos cristales y una chapa de hierro, con un pedal en el pie derecho capaz de impulsarle a cien kilómetros a la hora, se torna duro, insolidario, hermético y agresivo? El gasto de combustibles fósiles, tiene, pues, sobre el gasto en sí, un elevado precio” (Miguel Delibes).



“¡Está bajando la venta de coches! ¡No puede ser! ¡Habrá que hacer algo!”
(El Roto)

4º “De la industria automovilística detesto su presencia asfixiante y aborrezco su absoluta estupidez. Consideren esta cuestión: ¿Qué sentido tiene que un ama de casa de 55 kilos se meta en una máquina de 1800 kilos para conducir 2 manzanas a por una barra de pan de 300 gramos?” (Harry Crews).

5º “Se ha calculado [en los años 70 del siglo XX] que el norteamericano pasa, en promedio, un cuarto de su vida, directa o indirectamente, movilizándose. Anualmente invierte 1.700 horas en ganar el dinero para comprar su coche, mantenerlo, pagar el seguro y las multas por infracciones, y recorrer —con él— la cantidad de 12.000 kilómetros. Si se suma el tiempo que está frente al volante al tiempo que pasa en su trabajo para ganar el dinero que le permita el honor de sentarse en su coche, resulta

que una hora de su vida le alcanza para avanzar no mucho más de seis kilómetros” (Ivan Ilich).

6º Amartya K. Sen, califica de “tontos racionales”, “casi retrasados mentales desde el punto de vista social”, a aquellos que, como tantos automovilistas, manifiestan un comportamiento que: a) es consistente en la adopción de sus decisiones personales (es racional); b) se guía rígida y únicamente por la maximización de sus propias ganancias y su beneficio exclusivo (es poco razonable); c) tiene consecuencias individualmente perjudiciales y colectivamente destructivas; d) demuestra que, en múltiples ocasiones, la forma más segura de no ser razonable es tratar de ser racional a toda costa.

7º Lo anterior se encuentra bastante cercano a lo que Carlo M. Cipolla denomina “estupidez humana”, sobre la que ha establecido las cinco leyes fundamentales siguientes: “1ª Siempre e inevitablemente cada uno de nosotros subestima el número de individuos estúpidos que circulan por el mundo. 2ª La probabilidad de que una persona determinada sea estúpida es independiente de cualquier otra característica de la misma persona. 3ª Una persona estúpida es una persona que causa un daño a otra persona o grupo de personas sin obtener, al mismo tiempo, un provecho para sí, o incluso obteniendo un perjuicio. 4ª Las personas no estúpidas subestiman siempre el potencial nocivo de las personas estúpidas. 5ª La persona estúpida es el tipo de persona más peligrosa que existe”.

Y al tirar de esas hebras...

8º “En mi infancia, cuando los pocos carros que había en Medellín circulaban por calles y carreteras semidesiertas, nos tomaba varias horas ir en el Fordcito de papi, resoplando, a Envigado, que está a seis kilómetros. Hoy que los carros pueden ir a doscientos kilómetros por hora, en vez de los dos escasos minutos que debería tomar el viaje se gasta uno las mismas varias horas de antes por los embotellamientos. Conclusión: la humanidad sí avanza pero retrocediendo” (Fernando Vallejo).

En China, el incremento de automóviles ha llegado a tal punto que se prevé que, en cinco años, los coches no superarán en velocidad a las bicicletas para desplazarse por Pekín.

9º “En California se siguen construyendo macrounidades insostenibles. Ladrillo rápido y lugares en los que es indispensable el coche. Lo cual crea un ser humano aislado, siempre dentro de un auto, en atascos. Un modelo basado en el petróleo y carísimo. En Los Ángeles [con un 67% de espacio urbano] nadie camina. Los peatones sin coche levantan sospechas. En realidad, los peatones son personas que van a sus coches o vienen de ellos [¿Transporte público? En San Diego (California) se considera transporte colectivo a cualquier automóvil en el que viajen más de dos personas, incluyendo al conductor]” (Robert Harding Pittman).



“El ciudadano es un estorbo entre dos coches” (El Roto)

10º “Los coches y las motos suelen identificarse con la libertad. La publicidad siempre ha abusado de esa metáfora: el paisaje virgen, el rumor de la brisa, la larga carretera sin tráfico, el conductor solitario. Luego resulta que la realidad es mucho más prosaica. El coche ya sólo es sinónimo de esclavitud y servidumbre, se instala en un ecosistema que no le es propio y lo deteriora de forma irreversible” (Ignacio Martínez de Pisón).

11º “El veneno que respiramos es, sobre todo, dióxido de nitrógeno, cuyo origen principal son los automóviles. Los coches diésel, además, liberan micropartículas que entran en la sangre. Y la fricción de neumáticos en el asfalto, y de los frenos de disco... libera metales venenosos: níquel, cadmio, vanadio. Con graves consecuencias: cánceres de pulmón, vejiga, hígado, cerebro, diabetes, asma, enfermedades neurodegenerativas... La contaminación química del aire causa 10. 000 muertos al año en España. En los niños, daña su capacidad de concentración y estudio. Y daña los fetos, induce partos prematuros y neonatos de bajo peso... Hay que sacar los coches de las ciudades” (Cristina Linares).



“Cuando conduzco tengo miedo de que se acabe el petróleo, y cuando camino, de que no se acabe” (El Roto)

12º “El crédito de los diésel saltó hecho añicos en septiembre de 2015, al trascender que Volkswagen había instalado ilegalmente un software para cambiar los resultados de los controles técnicos de emisiones. Mientras las ciudades se habían llenado de coches diésel, sus emisiones habían sido –en condiciones de conducción urbana real– de 5,6 y hasta 10 y 15 veces superiores a lo que decían las pruebas de homologación de laboratorio”). Cuando saltó el escándalo en Europa había 29 millones de coches diésel contaminantes en circulación. Tres años después, el número de vehículos y furgonetas sucios se ha incrementado con una flota adicional de 14 millones” (Antonio Cerrillo).

CONDUCIR POR EL INFIERNO

la gente está harta, infeliz, frustrada, la gente está
amargada y vengativa, la gente está engañada y temerosa, la
gente está enfadada y sin inspiración
y conduzco entre ellos en la autopista y proyectan
lo que queda de ellos mismos en su manera de conducir
algunos más odiosos, más frustrados que otros
a algunos no les gusta que los adelanten, algunos intentan evitar que otros
pasen
algunos intentan bloquear los cambios de carril
algunos odian los coches más nuevos, el modelo más caro
otros de estos odian los coches más antiguos
la autopista es un circo de emociones baratas y bonitas, es
la humanidad en movimiento, la mayoría viene de algún lugar
que ellos
odiaron y van a otro que odian tanto o
más
las autopistas son una lección de lo que nos hemos convertido y
la mayoría de los choques y muertes son la colisión
de seres incompletos, de lamentables y dementes
vidas
cuando conduzco por las autopistas veo el alma de la humanidad de
mi ciudad y es fea, fea, fea: los vivos han arrojado el
corazón
lejos

Charles Bukowski

LO QUE PASA TAMBIÉN

Nada de lo expuesto hasta ahora supone incompreensión hacia esa nueva tribu que practica el arte de la supervivencia en EEUU. Hombres y mujeres que han perdido sus ahorros, que se han visto arruinados por créditos de riesgo, por costosos tratamientos médicos o sin pensión suficiente para pagar la hipoteca de sus casas. Se han mudado a autocaravanas, furgonetas, remolques, incluso guaguas de segunda mano. *Nómadas* se llaman a sí mismos.

No tienen casa pero sí hogar. Viven en la carretera, en los aparcamientos que todavía son libres y gratuitos, sabiendo que cada vez en más ciudades es ilegal dormir en un vehículo. Son uno de los lados oscuros del sueño americano. Se desplazan de trabajo precario en trabajo precario. *Workers on wheels* con sueldos bajos y jornadas extenuantes, como en Amazon, cuyo propietario, Jeff Bezos, en estos momentos (mayo de 2021), ha encargado un megayate que necesita, a su vez, otro yate de apoyo equipado con helipuerto.

De modo que “La Tienda Más Grande del Mundo” les ofrece un lugar donde aparcar y trabajos temporales, donde peor que unas mil sentadillas al día es el adormecimiento mental que sienten al terminar cualquier turno, “amazombis”, bromean sin bromear.

¿Qué esperan? ¿Qué quieren? Linda May lo explica muy bien:

“Ser independiente, abandonar la carrera competitiva, apoyar los negocios locales, comprar solo productos del país. Dejar de comprar cosas que no necesito para impresionar a unas personas que no me gustan. Ahora mismo estoy trabajando en un gran almacén para un importante distribuidor online [Amazon]. Lo que venden son porquerías fabricadas en otros lugares del mundo donde no tienen leyes contra el trabajo infantil, donde la gente trabaja entre 14 y 16 horas diarias sin pausas para comer o para ir al baño. En este almacén hay 93.000 metros cuadrados llenos hasta los topes de cosas que no durarán ni un mes. Todo irá a parar a un vertedero. Esta empresa tiene centenares de almacenes. Nuestra economía se sostiene sobre la espalda de gente esclava que mantenemos retenida en otros países, como China, India, México, cualquier país del tercer mundo con una fuerza de trabajo barata, donde no tengamos que verla mientras podemos disfrutar, en cambio, del producto de

su trabajo. Esta empresa estadounidense es probablemente la mayor propietaria de esclavos del mundo. En ese almacén no hay nada que valga la pena. Esclaviza a los compradores que usan sus tarjetas de crédito para comprar esas porquerías. Los obliga a trabajar en empleos que detestan para pagar sus deudas. Es francamente deprimente estar aquí”.



“El objetivo final del viaje es poder aparcar” (El Roto)

LO QUE ENROLLA

No-ficción

Jean Baudrillard, *El sistema de los objetos*, 1969 (1968).

Jean Baudrillard, *La sociedad de consumo. Sus mitos, sus estructuras*, 2007 (1970).

Steffen Böhm, Campbell Jones, Chris Land y Matthew Paterson (eds.), *Against Automobility*, 2006.

Charles Bukowski, “Drive through Hell”, *You Get So Alone At Times That It Just Makes Sense*, 1992.

Antonio Cerrillo, “Diésel”, *La Vanguardia*, 2017 y 2018.

Carlo M. Cipolla, “Las leyes fundamentales de la estupidez humana”, *Allegro ma non troppo*, 1988.

Miguel Delibes, *El mundo en la agonía*, 1979.

Jordi Deulofeu, *Prisioneros con dilemas y estrategias dominantes*, 2010.

Carol Dunlop y Julio Cortázar, *Los astronautas de la cosmopista o un viaje atemporal París – Marsella*, 1983.

André Gorz, “L’idéologie sociale de la bagnole”, *Le Sauvage*, 1973.

Robert Harding Pittman (entrevista), *La Vanguardia*, 17.07.14.

Ivan Illich, *Obras reunidas, volumen I*, 2006.
Cristina Linares (entrevista), *La Vanguardia*, 19.04.21
Ignacio Martínez de Pisón, "Otra vez peatón", *La Vanguardia*, 23.12.16.
Jörg Müller, "Culturas de automovilidad", *La Vanguardia*, 09.09.09.
Alfonso Sanz Alduán, "La traición de la velocidad", *Gea21*, 2020.
Amartya K. Sen, "Los tontos racionales: una crítica de los fundamentos conductistas de la teoría económica" (1976), F. Hahn y M. Hollis (comps.), *Filosofía y teoría económica*, 1986.
Thorstein Veblen, *The Theory of the Leisure Class*, 1992 (1899).
Kurt Vonnegut, *Un hombre sin patria*, 2005.

Ficción

Rafael Azcona, *El cochecito*, 1959.
J.G. Ballard, *Crash*, 1973.
Jessica Bruder, *País nómada. Supervivientes del siglo XXI*, 2018 (2017).
Harry Crews, *Coche*, 1972.
Julio Cortázar, "La autopista del sur", *Todos los fuegos el fuego*, 1966.
Kenneth Grahame, *El viento en los sauces*, 2003 (1908).
Stephen King, *Christine*, 1983.
Fernando Vallejo, *El don de la vida*, 2010.

Cine, vídeos

Ant Farm (group), *Media Burn*, 1975.
John Carpenter, dir., *Christine*, 1983.
Óscar Clemente, dir., *Sobre ruedas, el sueño del automóvil*, 2011.
Luigi Comencini, dir., *El gran atasco*, 1979.
David Cronenberg, dir., *Crash*, 1996.
Marco Ferreri, dir., *El cochecito*, 1960.
Jean-Luc Godard, dir., *Week-end*, 1967.
Godfrey Reggio, dir., *Koyaanqatsi*, 1982.
The Weeknd, "The Hills" (oficial video), 2015.
Chloé Zhao, dir., *Nomadland*, 2020.

Música

Bob Dylan, "License To Kill", *Infidels*, 1983.
David Bowie, "Always Crashing in the Same Car", *Low*, 1977.
Eagles, "Life In The Fast Lane", *The Last Resort*, 1977.
Ludovico Einaudi, *Nomadland*, (soundtrack), 2021.

Joe Jackson, "Obvious Song", *Laughter & Lust*, 1991.
Janis Joplin, "Mercedes Benz", *Pearl*, 1971.
The Kinks, "A Gallon of Gas", *Low Budget*, 1979.
Joni Mitchell, "Big Yellow Taxi", *Ladies of the Canyon*, 1970.
Gary Numan, "Cars", *The Pleasure Principle*, 1979.
Ramones, "7-11", *Pleasant Dreams*, 1981.
The Rolling Stones, "Luxury", *It's Only Rock 'N Roll*, 1974.
Bruce Springsteen, "Wreck on the Highway", *The River*, 1980.
James Taylor, "Traffic Jam", *J.T.*, 1977.

Animación, escultura, fotografía, pintura

Jean Baudrillard, *Saint Clement*, 1987
Valérie Belin, *Voitures, Moteurs*, 1998, 2002
Margarita Cabrera, *Vosho (yellow), Hummer H2*, 2004, 2006.
John Chamberlain, *Crushed Cars*, 2012
Sylvie Fleury, *Skin Crime 3*, 1997.
Richard Hamilton, *The cover of Living Arts Magazine*, 1963.
Bertrand Lavier, *Giulietta-vue de dos*, 1993.
Sven Pahlsson, *Sprawville*, 2002.
Dirk Skreber, *It rocks us so hard*, 2002.
Andy Warhol, *Death and Disaster*, 1962-1963.