

Una relectura de *Duel* (*El diablo sobre ruedas*, Steven Spielberg, 1972)

Santiago García Ochoa
IES Manuel Chamoso Lamas
(*O Carballiño, Ourense*)

RESUMEN

El presente artículo trata de desentrañar las principales claves del contexto (de una época: los 70, y una cultura determinada: la norteamericana) que quedaron grabadas en *Duel*, auténtico film de culto y ópera prima de Steven Spielberg, de la que hasta la fecha sólo han visto la luz lecturas parciales centradas en los géneros cinematográficos o en los entresijos psicológicos del protagonista.

PALABRAS CLAVE

Duel, *El diablo sobre ruedas*, Steven Spielberg, cultura norteamericana, automóvil.

ABSTRACT

This article tries to uncover the principal keys of a chronological period (the seventies) and a specific culture (American culture) that remained recorded in *Duel*. This film, an authentic cult movie and Steven Spielberg's first feature for theatrical release, have only been analyzed to present from cinematographic genres and psychoanalytic theories.

KEYWORDS

Duel, Steven Spielberg, American culture, automobile.

* * * *

1. Algunas peculiaridades del film objeto de estudio

Duel (*El diablo sobre ruedas*, 1972) es la primera película de Steven Spielberg estrenada en cines (aunque fuera de EE UU) y el film que le abrió las puertas de Hollywood, permitiéndole abandonar la realización de trabajos televisivos para la Universal.

Spielberg siempre cuenta que fue su secretaria quien le mostró "Duel", un relato de Richard Matheson publicado en el *Playboy* de abril de 1971. Pero para ese momento el proyecto se encontraba ya en preproducción dentro de la Universal. El joven cineasta (de tan solo 24 años de edad) fue seleccionado gracias a la calidad de sus trabajos televisivos. Spielberg intentó entonces que *Duel* se convirtiese en su ansiado debut cinematográfico. La Universal lo condicionó a la presencia de Gregory Peck en el papel protagonista, pero la veterana estrella de Hollywood lo rechazó. Fue entonces cuando George Eckstein, el productor, le llevó *Duel* a Barry Diller, el vicepresidente de ABC encargado de las películas para televisión, y ambos firmaron el contrato tipo habitual en estos casos: *Duel* se pasaría dos veces en ABC, que cubría los costes de producción y recibía sus beneficios de la publicidad intercalada en el programa; después los derechos de explotación volverían a la Universal.¹

Un rasgo esencial que diferencia la "TV movie" del film cinematográfico es la limitación del tiempo y el presupuesto, por lo que las fases de elaboración de la película (preproducción, rodaje y postproducción) se acortan mucho. *Duel* sólo debió costar unos 400.000 dólares, el presupuesto habitual de las "made-for-television" de ABC.

La "TV movie" se estrenó el sábado 13 de noviembre en ABC, dentro del espacio "Movie of the Weekend", de 20:30 a 22:00 (sin la cabecera y los cortes publicitarios la película duraba 74 minutos), uno de los programas más exitosos del momento. Los altos índices de audiencia se explican si tenemos en cuenta que las "TV movies" de ABC abordaban problemas sociales inéditos en la pantalla grande, aunque siempre partiendo de las convenciones de gé-

neros populares para evitar los aspectos más controvertidos.

La semana siguiente al estreno televisivo de *Duel* Spielberg tenía su despacho decorado con las ofertas para dirigir cine de varios estudios. Las buenas críticas y la admiración de la industria dieron, por fin, un sentido a todos aquellos tediosos trabajos televisivos. Además en 1972 *Duel* obtuvo algunos otros reconocimientos importantes: dos nominaciones en los Emmy, Mejor fotografía y Mejor montaje de sonido/efectos sonoros (ganó el segundo); una nominación en los Globos de Oro como Mejor película para televisión; y una Mención especial en el XII Festival de Televisión de Montecarlo (Mónaco).

Spielberg esperaba que alguno de sus proyectos para debutar en la pantalla grande prosperase cuando Universal decidió lanzar *Duel* al mercado cinematográfico extranjero (Europa, Australia y Japón). Aunque desconocemos la fecha exacta, creemos que esta decisión no se debió tomar de forma inmediata al pase por la pequeña pantalla de la "TV movie", porque CIC exigía un mínimo de 90 minutos para el lanzamiento de una película fuera de EE UU (y *Duel* solo duraba 74). La Universal invirtió 100.000 dólares y tres días en el rodaje de cuatro nuevas secuencias dirigidas por Spielberg, aunque él solo escribió la mitad (secuencia inicial de los créditos, ataque del camión en el paso a nivel), las otras dos son de Eckstein (llamada a casa desde la primera gasolinera, intento de ayuda al autobús escolar).

Duel llegó a Londres en otoño de 1972. El interés mostrado desde el principio por Dilys Powell, crítica cinematográfica de *The Sunday Times*, hizo que su paso por la capital inglesa fuese menos anecdótico de lo previsto. En el resto de Europa se estrenó en 1973 (el 5 de noviembre en Madrid). El título original de Matheson, que resumía en una sola palabra el "high concept" del film, fue respetado en Francia, Italia o la República Federal de Alemania (en inglés o traducido), en otros casos el cambio fue radical, como en España (*El diablo sobre ruedas*) o Portugal (*Um assassino pelas costas*). Spielberg salió por primera vez al extranjero con ocasión de la gira promocional de su ópera prima, y obtuvo los halagos de colegas tan prestigiosos como David Lean y François Truffaut. *Duel* cosechó algunos galardones importantes como el Gran premio en el I Festival de Cine Fantástico de Avoriaz (Francia) y el Gariddi d'Oro a la mejor ópera prima en el

¹ GOMERY, Douglas. "Brian's Song: la televisión, Hollywood y la evolución del film televisivo", en JIMÉNEZ LOSANTOS, Encarna; SÁNCHEZ-BIOSCA, Vicente (coords.), *El relato electrónico*, Valencia, Filmoteca de la Generalitat Valenciana, 1989, p. 71.

XIX Festival de Cine de Taormina (Italia), y su recaudación superó los 8 millones de dólares, convirtiéndose de inmediato en una película de culto (aunque a las salas estadounidenses no llegaría hasta abril de 1983).

2. Lecturas de *Duel*: estado de la cuestión

La historia de *Duel* es muy simple: un viajante llamado David Mann (Dennis Weaver) abandona Los Angeles y se adentra en las carreteras secundarias del Sur de California, escenario en el que es insistentemente acosado por un sucio y descomunal camión (Mann no logra en ningún momento ver a su conductor) que termina obligándolo a participar en un duelo a muerte del que milagrosamente logra salir victorioso. La estructura básica del relato (dos fuerzas se enfrentan y una triunfa) aparece en *Duel* sin apenas revestimiento, casi desnuda, y en la forma de una situación cotidiana que repentinamente se convierte en extraordinaria y adquiere carácter mítico. Con ello la ópera prima de Spielberg queda abierta a las más variadas y diversas interpretaciones: David enfrentado a Goliat, condena de la mecanización (lucha del hombre contra la máquina), estudio clínico de un individuo trastornado, escenificación de la lucha de clases (burguesía *vs.* proletariado), actualización del enfrentamiento entre el caballero y el dragón (en definitiva, el hombre enfrentado al monstruo), etc.

Un gran número de críticos y analistas han recurrido casi en exclusiva a las etiquetas que proporcionan los géneros cinematográficos para acercarse a *Duel*, estrategia muy fructífera desde un punto de vista estrictamente cuantitativo, ya que en la ópera prima de Spielberg se produce un cruce de géneros que prelude el pastiche propio de los grandes paradigmas de la posmodernidad, como *Star Wars* (*La guerra de las galaxias*, George Lucas, 1977) o *Blue Velvet* (*Terciopelo azul*, David Lynch, 1986), donde las referencias genéricas aparecen descontextualizadas y son abordadas con una perspectiva crítica que favorece la reflexión sobre sus mecanismos.

El thriller de suspense hitchcockiano, que pone el énfasis en la psicología individual y los puntos de vista subjetivos (buscando la implicación emocional del espectador) ha sido invocado como el referente más claro:

“As an exercise in suspense, Spielberg’s direction is worthy of comparison with Hitchcock. It has

something of Hitchcock’s sense of humor, as in the revelation that the truck might hate Mann but it likes children, and can move a school bus when Mann himself has, significantly, not got sufficient push. The nightmare in broad daylight recalls the famous crop-duster assault in Hitchcock’s *North by Northwest*; the tense car drive and use of recriminatory self-tormenting monologue reminds one of *Psycho*; the suggestion of malign intelligence in the strategy of the truck’s attacks is similar to the way Hitchcock generates suspense in *The Birds*.”²

Muchos han apreciado también diversas referencias al western, como el propio título del film,³ la contraposición de arquetipos entre el hombre del Este (David Mann), que cumple la ley, y el hombre del Oeste (el camión), que impone sus propias reglas o “(...) le choix des extérieurs, le caractère désertique des contrées traversées (...) le thème de la poursuite, et de l’embuscade (...)”.⁴

Duel suele aparecer en los catálogos de road movies como un ejemplo destacado del género⁵. Eyerman y Löfgren consideran incluso (quizás excesivamente) que la explotación de los rasgos característicos de la road movie es uno de los principales factores que explican su éxito:

“The ways in which the road movie has been institutionalized into a genre also account for its

² SINYARD, Neil. *The Films of Steven Spielberg*, London, Hamlyn, 1987, p. 14. *North by Northwest* (Con la muerte en los talones, 1959), *Psycho* (Psicosis, 1960) y *The Birds* (Los pájaros, 1963) son los tres títulos que han sido repetidos hasta la saciedad por los críticos. Charles Derry, sin embargo, en su obra sobre la influencia del thriller de suspense hitchcockiano, incluye *Duel* dentro de la subcategoría “thriller of moral confrontation” (“[...] the film organized around an overt antithetical confrontation between a character representing good or innocence and a character representing evil”), con *Shadow of a Doubt* (*La sombra de una duda*, 1943), *Stage Fright* (*Pánico en la escena*, 1950), *Strangers on a Train* (*Extraños en un tren*, 1951), *Dial M for Murder* (*Crimen perfecto*, 1954) y *Rear Window* (*La ventana indiscreta*, 1954). Cfr. DERRY, Charles. *The Suspense Thriller. Films in the Shadow of Alfred Hitchcock*, Jefferson (North Carolina), McFarland, 2001, pp. 218-219 y 254-255.

³ Con él claramente se quiere evocar el de algunas famosas películas del Oeste, como *Duel in the Sun* (*Duelo al sol*, King Vidor, 1946) o *The Duel at Silver Creek* (*Duelo en Silver Creek*, Don Siegel, 1952).

⁴ EYQUEM, Olivier. “Duel”, *Positif*, n.º 150, mai 1973, p. 82.

⁵ Se pueden ver, entre otros, los de WILLIAMS, Mark. *Road movies. The Complete Guide to Cinema on Wheels*, New York, Proteus, 1982, pp. 55-57 y FRASCA, Giampiero. *ROAD MOVIE. Immaginario, genesi, struttura e forma del cinema americano on the road*, Torino, UTET, 2001, pp. 225-228.

attraction to film-makers. Quite a few directors began a career by making such a movie. Besides the cultural resonance and, thus, the relatively sure market, it is not only a low-budget genre but a safe genre as well. The road movie has acquired a basic narrative structure, a journey from start to finish, as we have suggested, and developed a set of castings, props and backdrops. It was not by chance that Steven Spielberg's first film was a road movie: *Duel* (1972)".⁶

Algunos críticos que consideran al camión como una prefiguración del escualo de *Jaws* (*Tiburón*, Steven Spielberg, 1975) definen *Duel* como una monster movie, subgénero del cine de terror:

"(...) the truck and the shark (and eventually the dinosaurs of *Jurassic Park* and *The Lost World* and the aliens of *War of the Worlds*) represent brutal forces that attack without remorse or logic. Their appearance demonstrates Spielberg's insistence that evil always lurks just beneath the calm veneer of our familiar existence (highways, beaches, amusement parks) and that civilized behavior inadequately shields us from its savage malevolence".⁷

Pero muy pocos se han detenido a analizar los numerosos elementos del fantástico presentes en *Duel*. Como ha escrito Juan Carlos Rentero:

"(...) *Duel* resulta sin remedio un film absolutamente fantástico y, por supuesto, fuera de toda realidad concretizada, ya que delata una injerencia en terrenos sublimados que a su vez sobrepasan todo tipo de lógica. Esto es lo que me lleva a una auténtica sorpresa, al comprobar que la mayoría de las críticas de *Duel* se detienen a examinar el carácter realista de la película. Creo que es una flagrante contradicción, la ignorancia a omitir todo el sentido externo de la cinta, en principio, así como violar uno de los más importantes ejes donde descansa el film: el fantástico, antes citado, bien entendido desde una óptica de puro juego onírico. (...) *Duel* puede ser tanto una pesadilla como un sueño – si no ambas cosas a la vez –, pero jamás una realidad, y de hecho

me temo que Spielberg la realizó con esta misma intencionalidad".⁸

Quizás esta "ignorancia" se deba a que los elementos del género presentes en *Duel* tienen más que ver con la tradición literaria que con la cinematográfica.⁹ En este sentido, como reivindica José María Latorre, la aportación de Richard Matheson, autor del relato original y el guión, resulta decisiva:

"Lo que se reconoce, empero, en *El diablo sobre ruedas* es la personalidad de su guionista antes que la de su director: el universo cotidiano se ve violentado por la injerencia de un elemento extraño cuya finalidad no parece ser otra que alterar la conducta del protagonista, o transformarle hasta hacer de él un hombre extraño, ajeno a su medio cotidiano (piénsese en *El increíble hombre menguante*)."¹⁰

David Mann vive pues una experiencia insólita y sobrecogedora, por eso nadie le hace caso. Los demás personajes se burlan de él, lo toman por un loco. Al igual que los enfermos paranoicos que sufren de manía persecutoria, el protagonista de *Duel* se encuentra solo frente al terror, siente que la amenaza está en todas partes. En cualquier caso la presentación del personaje resulta ya muy elocuente:

- En apariencia el film se abre con el punto de vista del conductor de un coche que sale del garaje de su casa, atraviesa la ciudad y termina desviándose por carreteras secundarias (quince primeros planos). Y decimos en apariencia porque pronto percibimos que la cámara está situada demasiado baja, muy próxima a la calzada. La angulación en ligero contrapicado y el uso de un objetivo de gran angular (de longitud focal corta) contribuyen a ampliar nuestro campo de visión, pero también a distorsionarlo, confiriéndole una dimensión fantasmal: se nos transmite el punto de vista de un individuo empujado frente al mundo, alguien que mira a las personas desde abajo.

⁸ RENTERO, Juan Carlos. "Directores americanos de los años 70. Steven Spielberg", en *Dirigido por*, n.º 50, enero 1978, p. 48.

⁹ Las referencias al cuento fantástico del siglo XIX (Hoffmann, Poe, Maupassant), en el que los acontecimientos extraordinarios hallan explicación en el estado mental y emocional de los personajes (con un importante protagonismo de "lo siniestro" freudiano) son evidentes. Por esta vía desembocamos en la lectura psicoanalítica del film, a la que enseguida nos referiremos.

¹⁰ LATORRE, José María. *El cine fantástico*, Barcelona, Dirigido por, 1990, p. 397.

⁶ EYERMAN, Ron; LÖFGREN, Orvar. "Romancing the Road: Road Movies and Images of Mobility", *Theory, Culture and Society*, vol. 12, 1995, p. 67. Cabría añadir que *The Sugarland Express* (*Loca evasión*, 1974), la primera película dirigida por Spielberg estrenada directamente en salas, también es una road movie.

⁷ FRIEDMAN, Lester D. *Citizen Spielberg*, Chicago, University of Illinois, 2006, p. 132.

- Mann escucha en la radio un programa de consultas a la oficina del censo en el que un hombre pregunta sobre cómo rellenar la casilla del cabeza de familia, ya que en su caso es su mujer la que trabaja fuera, mientras él hace las labores del hogar. Coincidiendo con la emisión de este programa aparece el camión y se producen los dos primeros adelantamientos. Inevitablemente identificamos al protagonista con el acémila de la radio, mientras la presencia avasalladora que éste le atribuye a su mujer halla su correspondencia en el camión.

- En la primera gasolinera, Mann responde al "Usted manda" de turno del empleado con un sincero: "En mi casa no..." A continuación el personaje llama por teléfono a su mujer para disculparse por no haber intervenido la noche anterior cuando uno de sus amigos quiso aprovecharse de ella.

Es por todo esto que muchos analistas se han preocupado por desentrañar las claves psicoanalíticas de un texto filmico que leen, fundamentalmente, como la salida al exterior de la psique del protagonista. Gordon recurre a la teoría freudiana sobre la paranoia, que define esta patología como una manera de negar la homosexualidad proyectándola al exterior en forma de perseguidor (simbólicamente el padre):

"Positing an unacknowledged homosexual conflict is one way to explain the symbolism of a little car being pursued all over the California highways by a giant oil tanker bent on ramming it from behind. Mann continually scans the mirror, afraid of an imminent assault from the rear. He even expresses a perverse admiration for the truck and its driver, sarcastically exclaiming, «O boy, you're beautiful»".¹¹

Aunque más adelante Gordon indica que también es posible identificar al camión con la madre o incluso con los dos progenitores (simbólicamente encarnados en los dos ancianos a los que Mann obliga a detenerse en la carretera): "The truck combines the internalized persecuting imagoes of both sexes and both parents: it is both persecuting phallus and smothering breast".¹²

En resumen, hasta ahora sólo han visto la luz lecturas parciales de *Duel*, siempre desconectadas o mal conectadas entre sí (con fre-

cuencia presentadas por un mismo analista), pero ninguna ha desentrañado las principales claves del contexto (de una época: los primeros 70, y una cultura determinada: la norteamericana) que quedaron grabadas en el texto filmico.

3. David Mann, un hombre en crisis de una sociedad en crisis

Spielberg siempre estuvo convencido de que en *Duel* Dennis Weaver interpretaba más a un arquetipo que a un personaje concreto:

"(David Mann) is typical of that lower middle-class American who's insulated by suburban modernization. A man like that never expects to be challenged by anything more than his television set breaking down and having to call the repair man".¹³

"Todo empieza en domingo, cuando llevas el coche a lavar. Sólo tienes que conducirlo una manzana. Y mientras lavan el coche, vas al edificio de al lado con los niños y les compras helados de la marca Dairy Queen y entonces comes comida plastificada en McDonalds, con sus tropecientas mil hamburguesas vendidas. Luego vas al salón de juegos recreativos y echas unas partidas al «Tank and the Pong» y al «Flim-Flam». Para entonces vuelves a recoger el coche que ya está seco y listo para llevárselo y te vas hasta el parque de atracciones de la Montaña Mágica, donde te pasas el día consumiendo comida basura.

Más tarde conduces de vuelta a casa, parándote en todos los semáforos rojos y tu mujer está esperando con la cena preparada. Te comes un puré de patatas instantáneo y huevos sin colesterol, que son artificiales, te sientas y enciendes el aparato de televisión, que se ha convertido en la realidad en oposición a la fantasía en la que este hombre ha vivido a lo largo del día. Y te tragas la franja horaria de más audiencia, que es una mera distracción, como si mirases a una luz en la noche. Y al final ves las noticias, que no quieres oír porque no se conforman con la realidad que has estado observando durante esta franja horaria. Y al final del día te vas a dormir y sueñas con hacer el dinero suficiente como para subvencionar la América del fin de semana. Este es el tipo de hombre retratado en *El diablo sobre ruedas*".¹⁴

La vida del norteamericano medio que reside en los suburbios gira en torno al coche: sin él no podría ir de compras, acudir al trabajo, al McDo-

¹¹ GORDON, Andrew M. *Empire of Dreams. The Science Fiction and Fantasy Films of Steven Spielberg*, Lanham (Maryland), Rowman & Littlefield, 2008, p. 21.

¹² *Ídem*, p. 25.

¹³ TAYLOR, Philip M. *Steven Spielberg*, London, B. T. Batsford, 1992, p. 75.

¹⁴ BAXTER, John. *Steven Spielberg. Biografía no autorizada*, Madrid, T&B/JC, 1998, p. 77.

nalds o al parque de atracciones. *Duel* es una fuente psicociológica de incalculable valor para comprender los hábitos y comportamientos asociados al uso del vehículo motorizado, hábitos y comportamientos que cobran una especial singularidad en el contexto norteamericano: allí la “cultura del automóvil” tuvo una implantación más temprana y profunda que en Europa (no en vano existe la máxima: “The automobile is European by birth, American by adoption”), y más todavía si nos circunscribimos al Sur de California, que es donde se desarrolla la diégesis. En los años 60 Los Angeles era ya el modelo urbano de la “edad del motor”, más adaptado a los automovilistas que a los peatones. El 90% del tráfico de pasajeros estaba soportado por vehículos particulares. Nadie caminaba, y si alguien lo hacía “¡se arriesgaba a que lo detuviese la policía (motorizada, desde luego) por resultar sospechoso!”.¹⁵ Si en 1973 había un coche por cada 2,25 personas en Estados Unidos, en el área de Los Angeles el número de vehículos era mayor que el de habitantes¹⁶.

A continuación comentamos algunos aspectos psicociológicos derivados del uso del coche que aparecen muy bien ilustrados en *Duel*:

a) El aislamiento que sufren las personas en el interior de sus vehículos contribuye al anonimato: nos resulta imposible comunicarnos con otro vehículo que circula por delante o por detrás de forma coherente (las relaciones se despersonalizan). Este aislamiento, fuente de incomunicación¹⁷, es la causa primera del incremento de la agresividad de las personas al volante: cada conductor tiene tendencia a convertir su experiencia en un “drama moral” en el cual el de delante o el de atrás se convierten automáticamente en los “malos”.¹⁸

¹⁵ EVANS, Arthur N. *El automóvil*, Madrid, Akal, 1991, p. 44.

¹⁶ FLINK, James J. *The Car Culture*, Cambridge, The MIT Press, 1976, p. 211.

¹⁷ Cualquier mensaje, bien se trate de movimientos del brazo o de las emisiones sonoras y visuales producidas por el propio vehículo, puede resultar ambiguo.

¹⁸ VANDERBILT, Tom. *Tráfico. Por qué el carril de al lado siempre avanza más rápido y otros misterios de la carretera*, Barcelona, Debate, 2009, pp. 31-36. El autor sigue fundamentalmente el estudio de KATZ, Jack. *How Emotions Work*, Chicago, University of Chicago Press, 1999, sobre todo el primer capítulo “Pissed Off in L.A.”.

b) Este enfrentamiento se agudiza cuando entran en conflicto conductores que no son de la misma extracción social. A cada espacio (autopistas, carreteras secundarias, etc.) y clase social le corresponden códigos y hábitos de conducción diferentes. Las clases populares son las más temerarias debido a las malas condiciones de vida a las que están expuestas (accidentes laborales frecuentes, bajos salarios fluctuantes, esperanza de vida más baja, etc.)¹⁹.

El camionero vive inmerso en la “cultura del riesgo” propia de las clases populares, su espacio son las carreteras secundarias del medio rural; Mann representa a la clase media (“Mr. Average”), sus espacios son la autopista y el medio suburbano. La falta de comunicación entre Mann y el camionero, tanto por el aislamiento que sufren en sus vehículos como porque los dos manejan códigos y hábitos de conducción diferentes, genera el conflicto: Mann interpreta el humo que emite el camión como una agresión y lo adelanta, mientras para el camionero es el adelantamiento lo que representa la agresión.

c) Este conflicto entre clases sociales es equiparable a los enfrentamientos que se producen en el mundo animal:

“En effet, dans le monde animal, chaque animal (ou famille, ou clan) possède un territoire où les membres de la même espèce, mais des autres familles ou clans, n’ont pas le droit de pénétrer; ce territoire est un lieu de chasse, de reproduction et de vie; il est défendu avec violence lorsqu’il est envahi. L’homme au volant agit de la même manière: sa voiture et la place dont elle a besoin pour se déplacer constituent «son» territoire. Aussi le défend-il âprement ou essaie-t-il de violer le territoire des autres”.²⁰

El camión es el dueño de las carreteras secundarias del Sur de California, el cazador que obliga a sus víctimas (los intrusos que invaden su espacio) a participar en una lucha a vida o muerte; y como tal aparece dotado de numerosas características animales: acosa ferozmente al protagonista como un lobo hambriento, cuando hace sonar su sirena recuerda a un

¹⁹ BOLTANSKI, Luc. “Les usages sociaux de l’automobile: concurrence pour l’espace et accidents, *Actes de la recherche en sciences sociales*, vol. 1, n.º 2, mars 1975, pp. 39 y 45.

²⁰ FABRE, Julien; MICHAEL, Hervé. *Stop ou l’automobile en question*, Paris, Mercure de France, 1973, p. 71. Citado en BOLTANSKI, Luc. *Op. cit.*, pp. 28 y 47.

elefante enfurecido y en algunos momentos parece un toro bravo. Sus colores neutros, que le permiten mimetizarse con el paisaje, y la exhibición de numerosas matrículas, sin duda conquistadas a sus víctimas, terminan de conferirle su carácter salvaje.

d) En ausencia de rasgos humanos, cualquier distintivo visible se convierte en la información que empleamos para juzgar al conductor del otro vehículo. Las personas se ven reducidas a una marca de vehículo y a una matrícula anónima²¹.

El camión es grande, sucio y luce tatuado en su cuerpo "Flammable", el Plymouth Valiant ("valiente") es pequeño, limpio y tiene una matrícula con las letras "PCE" ("paz"). En la película el espectador suele compartir el punto de vista de Mann, y como él, percibe que lo acosa una enorme bestia mecánica, en lugar de un hombre al volante de su vehículo.

e) Cuando conducimos proyectamos nuestro cuerpo hacia fuera del vehículo (el conductor cede su identidad al automóvil): si alguien cambia de carril a cien metros de distancia sentimos que nos ha cerrado el paso, aunque ni siquiera nos ha tocado. Decimos: "Quita de mi camino", y no "Quita de mi camino y el de mi coche".²²

La secuencia inicial de la película está rodada con la cámara a la altura de los faros del coche del protagonista, reproduciendo "su punto de vista", en realidad el punto de vista de Mann proyectado en su Plymouth Valiant. Cuando se le rompe el manguito del radiador, el protagonista sufre la avería como si se hubiese producido un desgarramiento en su interior.

Si admitimos que David Mann encarna al ciudadano norteamericano medio ("Mr. Average"), estamos admitiendo también que la paranoia (en el grado y del tipo que sea) figura entre los rasgos definitorios de la sociedad norteamericana de los 70. Para Marvin Harris la gran cantidad de cambios trascendentales que se acumulan en esta década condujeron a una masiva desconfianza en la razón, en lo objetivo, a la creencia en la proximidad del fin del mundo o en las más absurdas teorías de la conspiración:

²¹ VANDERBILT, Tom. *Op. cit.*, pp. 38-41.

²² *Ídem*, p. 37. De nuevo Vanderbilt se apoya en una teoría de Katz.

"Muchos millones de norteamericanos se sienten tan consternados y frustrados por la destrucción de instituciones y valores muy queridos, tan agobiados por los impuestos, la ineficiencia burocrática, el desempleo, la delincuencia y la inflación, que les da igual que el mundo continúe o no. (...) Estas sombrías premoniciones quizá tengan su origen, más que en la fe religiosa, en una falta de comprensión de la difícil situación por la que atraviesa Norteamérica. ¿Por qué no se puede realizar el sueño americano? ¿Por qué funcionan mal tantas cosas? Al carecer de una comprensión objetiva de la vida social, la gente se imagina atrapada por fuerzas satánicas incontrolables. Pero somos nosotros, los hombres y mujeres corrientes, los únicos autores de nuestras desgracias. Buscando un mundo mejor, hemos ido tejiendo entre nosotros, poco a poco, la tela que nos separa de nuestros sueños. Esperamos temblando el abrazo de una bestia inhumana; pero no va a llegar nadie, salvo nosotros mismos".²³

A este respecto conviene desvelar que el germen del argumento del film, es decir, el origen del relato original publicado en *Playboy*, se encuentra en una peculiar experiencia vivida por el propio Richard Matheson. El 22 de noviembre de 1963, el escritor jugaba al golf con un amigo en Simi Valley (California), hasta que una terrible noticia llegó a sus oídos: el presidente Kennedy acababa de ser asesinado. En ese mismo instante los dos amigos decidieron regresar a Los Angeles. Ya en la carretera un camión se les situó inmediatamente detrás y comenzó a aumentar de velocidad, obligándolos a circular cada vez más deprisa. La situación llegó a tal grado de violencia que el amigo de Matheson se vio obligado a salirse bruscamente de la carretera para dejarle vía libre al camión. A causa de la diferencia de altura no pudieron ver en ningún momento a su conductor. Matheson reconoce que en ese momento estaban asustados por la trágica noticia y que eso influyó en la forma de percibir el acoso del camión: proyectaron sobre él toda la rabia que sentían por la muerte del presidente, en otras palabras, estaban paranoicos.²⁴

²³ HARRIS, Marvin. *La cultura norteamericana. Una visión antropológica*, Madrid, Alianza, 2009, pp. 15-16.

²⁴ Ese mismo día Matheson tomó algunas notas con la intención de meter la anécdota en alguna serie de televisión, pero luego observó que la historia merecía un tratamiento independiente. El autor terminaría escribiéndola siete años después en forma de relato breve. Cfr. McBRIDE, Joseph. *Steven Spielberg. A Biography*, New York, Da Capo Press, 1999, pp. 199-200.

Duel es uno de los films que primero y más profundamente refleja la crisis que Marvin Harris estudia a través de siete preguntas (la primera edición de su obra, convertida ya en todo un clásico, es de 1981): “¿Por qué no funciona nada?”, “¿Por qué no atienden los empleados?”, “¿Por qué menguó el dólar?”, “¿Por qué han abandonado el hogar las mujeres?”, “¿Por qué se soltaron el pelo los homosexuales?”, “¿Por qué hay pánico en las calles?”, “¿Por qué nos invaden los cultos?”. Una relación a la que (permítasenos el atrevimiento) se le podría añadir una octava pregunta, por ser la que halla un reflejo más directo en el film que nos ocupa: ¿Por qué el más fiel siervo de los norteamericanos (símbolo de su amor por la libertad y su independencia), el automóvil, se ha convertido en su amo? Ernest B. Furgurson lo expone así de contundentemente en un artículo de *Los Angeles Times* (22 de marzo de 1973):

“As Eisenhower himself might appreciate by now, things have changed [...] The automobile has metamorphosed, from servant to master. The highway has passed the point of merely linking towns and cities, until now it functions mainly to channel congestion and pollution back and forth from cities to suburbs... To continue to ram roads into our cities without making a major effort to develop parallel systems is to assure our strangulation”.²⁵

Ese mismo año el presidente Nixon comprometió una inversión de más de 22 billones de dólares destinados a mejorar el tráfico urbano y a la conclusión del sistema interestatal de autopistas, prevista para junio de 1979. Pero aún sin terminar, sus mortales efectos habían modificado ya la vida urbana: el centro de las ciudades se había devaluado, la cohesión entre barrios y parques había sido destruida y las minorías raciales se concentraban.²⁶ En la década de los 70 el crecimiento de los suburbios fue del 12%, frente a sólo el 5% de la propia urbe, y en las grandes metrópolis (más de un millón de habitantes) aproximadamente el 62% de la población residía fuera de la ciudad. Aunque el automóvil y las autopistas no fueron los únicos factores responsables de esta metamorfosis, no

²⁵ FURGURSON, Ernest B. “America’s Great Highway System: The Long, Agonizing Road to Chaosville”, *Los Angeles Times*, March 22, 1973. Citado en FLINK, James J. *op. cit.*, p. 215.

²⁶ *Ídem*, p. 214.

cabe duda que la aceleraron considerablemente²⁷.

Otros problemas que golpean de lleno a la “cultura del automóvil” adquieren un importante impacto social en los 60 y 70: la inseguridad de los vehículos, el consumo de alcohol, la contaminación atmosférica y la crisis de la industria norteamericana del automóvil.

Hasta la década de los 60 apenas se había realizado algún estudio serio sobre las causas de los accidentes y muertes en carretera. Se atribuían principalmente al error humano. La imagen del loco al volante era difundida y admitida por la generalidad. Sin embargo, a pesar del impulso que había experimentado la mejora y ampliación de la red de autopistas, las muertes en carretera aumentaban considerablemente. La opinión pública, alarmada, se interrogaba sobre la posibilidad de que unos coches fueran más peligrosos que otros. El activista Ralph Nader defendía en su célebre *Unsafe at Any Speed: The Designed-in Dangers of the American Automobile* (New York, Grossman, 1965) que el objetivo debería ser la fabricación de un automóvil tan seguro que pudiera ser conducido sin riesgo incluso por locos o borrachos. Animados por este nuevo enfoque, y en el contexto de la “Gran Sociedad” del presidente Johnson, un grupo de reformadores profesionales y aguerridos burócratas pensaron que mejorando el diseño de los vehículos se reduciría notablemente el índice de accidentes, y defendieron, por tanto, la necesidad de establecer normas de seguridad en la fabricación de los automóviles.²⁸ Movido por este estado de opinión, el gobierno de los Estados Unidos firmó en 1966 la National Traffic and Motor Vehicle Safety Act y creó una Agencia, dependiente de la Secretaría de Comercio, que luego pasaría a ser la National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) del Departamento de Transportes. Desde este organismo se impusieron las primeras reglas (cinturones, cristales y puertas de seguridad, columnas para absorción

²⁷ JAKLE, John A. “Landscapes redesigned for the automobile”, CONZEN, Michael P. (ed.), *The Making of the American Landscape*, New York, Routledge, 1994, p. 302.

²⁸ McCARTHY, John. “Activistas, autoridades y medios de comunicación: el movimiento contra la conducción de automóviles bajo los efectos del alcohol”; LARAÑA, Enrique; GUSFIELD, Joseph (eds.), *Los nuevos movimientos sociales. De la ideología a la identidad*, Madrid, Centro de Investigaciones Sociológicas, 1994, pp. 326-327.

de impactos... y así hasta 28 normas para los modelos de 1969).²⁹

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

El incremento de la contaminación atmosférica asociado al uso masivo del automóvil también empezó a ser motivo de debate en los 60. Las primeras disposiciones para reducir la peligrosa emisión de gases se tomaron en California en 1963, al exigir a los vehículos sistemas de ventilación que aminoraran la expulsión de hidrocarburos³¹. En 1965 The Motor Vehicle Air Pollution and Control Act obligaba a una importante rebaja en la emisión de gases de hidrocarburo y monóxido de carbono de los vehículos y las medidas proteccionistas se intensificaron en los 70 con el uso obligatorio de catalizadores para todos los vehículos vendidos en California a partir de 1975.³² El aumento de estos gases en las ciudades era alarmante. Ya desde los años 60 se conocían en Los Angeles los efectos de la niebla fotoquímica, una especie de neblina de color rojo que cubría el cielo algunas mañanas de verano, y que podía llegar a dificultar la visibilidad hasta el punto de hacer peligrosa la conducción, irritar los ojos, producir tos o mareos y provocar jaquecas. En agosto de 1970 una “nube” cubrió la costa Este de los Estados Unidos durante varios días y llegó a provocar tal alarma que el alcalde de Nueva York pensó en prohibir el acceso al centro de la ciudad a todos los coches particulares.³³

Finalmente tenemos que referirnos al más que claro declive de la industria automovilística norteamericana. A partir de 1968 la emergente industria japonesa era la más agresiva del

sector y en 1971 ella sola había vendido más coches en el Sur de California que cualquiera de las grandes marcas americanas, como la Chevrolet o la Ford. Las ganancias del mercado del automóvil para turismos habían descendido, pasando de representar un 72% en 1955 a un mísero 36% en 1970.³⁴ A los Honda, Mitsubishi y Toyota había que sumar las marcas europeas, BMW, Volvo, Saab... La crisis era profunda. Los coches norteamericanos eran demasiado grandes, consumían más gasolina, no cumplían las recientes normas de seguridad y se estropeaban más que sus competidores. Era necesario fabricar coches más pequeños, como Henry Ford II anunciaba: “I’m a small-car man. I’m a promoter of small cars... The big car as we know it today is on its way out. That’s gone forever”.³⁵

La escasa fiabilidad de los vehículos fabricados por la industria norteamericana era su principal problema. Una encuesta publicada por Louis Harris en 1979 consideraba al automóvil como uno de los artículos de peor calidad entre los producidos en el país. Miles y miles de vehículos hubieron de ser retirados al haberse detectado en ellos importantes defectos de fabricación.³⁶ Los concesionarios comerciales de las grandes marcas llegaron a sentirse tan irritados por la forma en que los fabricantes lanzaban al mercado coches defectuosos y esperaban que fueran ellos quienes solucionaran los problemas, que ya en 1969 la Asociación de Concesionarios Ford llevó a los tribunales por este motivo a la empresa Ford.³⁷

Todos los males comienzan con la masificación del uso del coche particular, que permite la vida suburbial. Recuérdese el inicio de *Duel*, la salida del garaje de la casa unifamiliar típica de estos barrios, de la oscuridad a la luz, como si la casa fuese una cueva en la que el personaje vive aislado, separado de la realidad. Un personaje pues condenado de antemano, por su condición social, antes de que nada suceda. Y el coche no es más que una prolongación del hogar, un engaño para el individuo, que se cree en casa viendo la televisión y está expuesto a los peligros de la vida real. Nada más que abandona su mundo (la autopista) irrumpe el monstruo mecánico, el leviatán dueño y señor del medio agreste del Sur de California (el paisaje de la barbarie), que ha absorbido a su

²⁹ FLINK, James J. *Op. cit.*, p. 217.

³⁰ McCARATHY, John. *Op. cit.*, pp. 329-330.

³¹ FLINK, James J. *Op. cit.*, p. 223.

³² *Ídem*, pp. 223-224.

³³ AIRD, Alisdair. *El enemigo público número uno*, Móstoles, Centro de Información para Médicos, 1977, pp. 196-197.

³⁴ FLINK, James J. *Op. cit.*, p. 198.

³⁵ *Ídem*, p. 199.

³⁶ HARRIS, Marvin. *Op. cit.*, pp. 19-22.

³⁷ AIRD, Alisdair. *Op. cit.*, p. 45.

conductor (¿el camionero conduce alcoholizado?: todos los sospechosos beben cerveza en el café de Chuck), contamina a Mann con su humo (la primera vez que escuchamos su voz es precisamente para quejarse de esto: “Y hablan de contaminación...”), convierte su experiencia al volante en insegura (además a su Plymouth Valiant de fabricación nacional se le rompe el manguito del radiador en el momento decisivo; nada funciona en los 70, como escribe Harris) y lo acosa (sin que Mann consiga contactar con la policía, un síntoma claro de la inseguridad ciudadana, el “pánico en las calles” de Harris), como acosa el gigante industrial del automóvil nipón (“Godzilla”) a la industria norteamericana. Un monstruo que también encarna a la mujer liberada que “lleva los pantalones” y trabaja fuera del hogar, y al amor homosexual, que triunfa con la destrucción de los dos vehículos en un “abrazo mortal”, otras dos de las transformaciones estudiadas por Harris.

En definitiva, el camión encarna ese “abrazo de una bestia inhumana” que esperaban los norteamericanos (véase la cita del mismo Harris más arriba), o lo que es lo mismo, todas las paranoias de una sociedad tan arruinada como el cementerio de coches que rodea el emplazamiento donde el protagonista aparca para dormir la siesta (y dejar que el camión se aleje). Este entorno decadente, postapocalíptico y distópico (por emplear dos palabras tan de moda) refleja adecuadamente el estado de ánimo de Mann, y por extensión el de toda la sociedad norteamericana. El recurso de mostrar el interior, el espíritu, a través del paisaje, fue explotado ampliamente por la estética romántica en los albores de la Edad Contemporánea (siglos XVIII-XIX). Este cementerio de coches es el equivalente de los paisajes de ruinas de entonces, símbolo de la voracidad del tiempo y testimonio del vigor creativo de los hombres por un lado, y de la fragilidad de la condición humana por el otro. Una crítica abierta a la cultura occidental, especialmente a la evolución tecnológica y su influencia en las formas de vida, ya que la decrepitud se muestra a través de un modelo aún vigente (el “sistema del automóvil”); una crítica que funciona además como anticipo del final del relato (una sucesión de planos descriptivos del cementerio concluye con uno que muestra al coche de David Mann desenfocado y enmarcado por el cristal roto de la ventanilla de uno de los vehículos abandonados), que se cierra con la destrucción de los dos vehículos.

Solo sobrevive el hombre, David Mann, que se ve obligado además a entregar dos de los símbolos más apreciados por la cultura norteamericana para sobrevivir al duelo: su maletín (los negocios) y su coche (el individualismo y el consumismo capitalistas). Con ello se completa su regresión a la barbarie, quedando convertido en un hombre primitivo que solo se mueve por el instinto de supervivencia. El film se cierra con una imagen emblemática: Mann sentado junto al barranco tirando piedrecitas al vacío.

Una barbarie a la que hemos llegado por culpa de la mecanización, porque *Duel* plantea ante todo el enfrentamiento del hombre contra la máquina, y el control que esta puede llegar a ejercer sobre él. La bestia mecánica que ha absorbido a su conductor es un buen ejemplo de cómo la agresión tecnológica se ha hecho más anónima y abstracta. Las formas primitivas de agresión exigían una actividad y participación del cuerpo en un grado mayor que los instrumentos automatizados de la tecnología actual:

“(…) el acto de agresión se lleva a cabo físicamente a través de un mecanismo altamente automatizado, mucho más poderoso que el ser humano que lo desencadena, lo mantiene en movimiento y determina su fin o destino. El caso más extremo es el del cohete; el ejemplo más corriente, el del automóvil. Esto significa que la energía, el poder activado y consumido es la energía mecánica, eléctrica o nuclear de las «cosas» más que la energía instintiva del ser humano. La agresión es, por así decirlo, transferida del sujeto al objeto, o, al menos, «mediada» por un objeto, y el blanco destruido por una cosa más que por una persona”.³⁸

Retrocediendo un poco en el tiempo, también resulta obligado relacionar el film de Spielberg con la ideología y las obras pictóricas del movimiento regionalista norteamericano de los años 30 (Grant Wood, Thomas Hart Benton y John Steuart Curry forman el “Triunvirato regionalista”), surgido como una reacción frente al poder financiero y el mundo urbano mecanizado, para reafirmar los valores del medio rural campesino.

La crisis de 1920-1921, preludio de la de 1929, marcó el inicio de un periodo de descenso de los precios y de las rentas agrarias. Gran

³⁸ MARCUSE, Herbert. “La agresividad en la sociedad industrial avanzada” (1967), *La agresividad en la sociedad industrial avanzada y otros ensayos*, Madrid, Alianza, 1974, pp. 119-120.

parte de los pequeños y medianos propietarios que habían solicitado préstamos hipotecarios para comprar nuevas tierras o modernizarlas con maquinaria lo perdieron todo.

“Many families who lost their farms and did not sink into tenancy or migrant labor moved, not to cities, but to rural villages and towns. Between 1920 and 1930, these towns gained 3.6 million people while the farm population decreased by 1.2 million”.³⁹

La Gran Depresión de los años 30 agravó todavía más la deteriorada situación de los granjeros norteamericanos, terminando de socavar los valores de la “democracia agraria” de Jefferson, según la cual las virtudes que representan el verdadero espíritu de la nación se encuentran en el campo (en los agricultores autónomos, en los colonos), y no en las ciudades, donde los hombres se vuelven ambiciosos y corruptos.

Los cuadros regionalistas recrean un entorno que mantiene vivo el diálogo con la naturaleza. En ese medio idílico las máquinas resultan unas intrusas que perturban la tranquilidad con su aspecto siniestro y monstruoso, apareciendo frecuentemente asociadas a la catástrofe (accidentes, destrucción, contaminación, éxodo rural). Como los tractores enviados por el banco que reemplazan a los agricultores de Oklahoma en *Las uvas de la ira* (*The Grapes of Wrath*, John Steinbeck, 1939):

“Los tractores vinieron por las carreteras hasta llegar a los campos, igual que orugas, como insectos, con la fuerza increíble de los insectos. Reptaron sobre la tierra, abriendo camino, avanzando por sus huellas, volviendo a pasar sobre ellas. Tractores Diesel que parecían no servir para nada mientras estaban en reposo y tronaban al moverse, para estabilizarse después en un ronroneo. Monstruos de nariz chata que levantaban el polvo revolviéndolo con el hocico, recorrían en línea recta el campo, atravesándolo, a través de las cercas y de los portones, cayendo y saliendo de los barrancos sin modificar la dirección. No corrían sobre el suelo, sino sobre sus propias huellas, sin hacer caso de las colinas, los barrancos, los arroyos, las cercas, ni las casas.

³⁹ INTERRANTE, Joseph. “The Road to Autopia: The Automobile and the Spatial Transformation of American Culture”, LEWIS David L. GOLDSTEIN, Laurence (eds.), *The Automobile and American Culture (special issue)*. *Michigan Quarterly Review*, vol. XIX, n.º 4, Fall 1980/ vol. XX, n.º 1, Winter 1981, p. 509.

El hombre sentado en el asiento de hierro no parecía humano: con guantes, gafas, una máscara de goma sobre la nariz y la boca para protegerse del polvo, no era más que una parte del monstruo, un robot sentado. El trueno de los cilindros retumbaba por los campos hasta ser uno con el aire y la tierra, de modo que éstos murmuraban con vibraciones simpáticas. El conductor no podía controlarlo; atravesaba el campo en derecha invadiendo una docena de fincas y regresando en línea recta. Un giro de los mandos podría desviar la oruga, pero las manos del conductor no podían darles el giro porque el monstruo [se refiere al banco] que había construido el tractor, que le había mandado salir se había introducido de alguna manera en las manos del conductor, en su cerebro y en sus músculos, le había puesto gafas y amordazado, unas gafas en la mente y la percepción, una mordaza en el habla y la protesta. No podía ver la tierra tal como era, ni olería tal como olía, no podía pisar los terrones o sentir el calor y la fuerza de la tierra. Sentado en un asiento de hierro pisaba pedales de hierro”.⁴⁰

No en vano Thomas Hart Benton realizaría un número considerable de litografías sobre la obra maestra de Steinbeck, primero por encargo de la Twentieth-Century Fox, en paralelo a la campaña promocional de la adaptación cinematográfica dirigida por John Ford (1939), y un año más tarde para la edición de la novela en dos volúmenes publicada por The Limited Editions Club⁴¹.

En un cuadro de Grant Wood titulado *Death on the Ridge Road* (1935) un enorme camión rojo emerge violentamente ocupando toda la carretera (recorrida por alambradas y postes como las de *Duel*), por la que ascienden en sentido contrario dos automóviles. El espacio de la inminente tragedia y sus protagonistas están pintados con una técnica expresionista de formas distorsionadas y contrastes lumínicos (fig. 1). En *Duel* también aparece esta atmósfera propia de la pesadilla, lograda especialmente por el empleo de objetivos de gran angular (fig. 2).

La estética fría y distanciada del hiperrealismo pictórico (Don Eddy, Richard Estes, Ralph Goings, John Salt), en boga entre finales de los 60 y los primeros 70 también está muy próxima a la de la ópera prima de Spielberg. Son cua-

⁴⁰ STEINBECK, John. *Las uvas de la ira*, Madrid, Cátedra, 2009, pp. 90-91.

⁴¹ RAILSBACK, Brian; MEYER, Michael J. (eds.), *A John Steinbeck Encyclopedia*, Westport, Greenwood Press, pp. 24-25.

dros que recrean una imaginaria visual a base de coches, gasolineras, señales de tráfico, carteles, hombres y mujeres vulgares, etc. partiendo de la utilización de multitud de fotografías y valiéndose de esos encuadres, así como de otros efectos puramente fotográficos: angulaciones extrañas, la no-distancia de la técnica instantánea fotográfica, puntos de vista fragmentarios de los objetos que representan, y la aparición de superficies reflectantes, como los escaparates o las carrocerías de los vehículos (fig. 3). Todos ellos procedimientos abundante-

mente explotados en el film que nos ocupa (fig. 4). Aunque el hiperrealismo no pueda valorarse en general como un movimiento crítico con la "cultura del automóvil", uno de sus principales representantes, el británico afincado en Estados Unidos John Salt, se especializó en pintar vehículos viejos, rotos y abandonados en cementerios de coches (se puede establecer una interesante analogía entre sus cuadros de principios de los 70 [fig. 5] y varios de los encuadres que aparecen en la ya mencionada secuencia de la siesta [fig. 6]).



Fig. 1. Grant Wood. *Death on the Ridge Road*. 1935, Williamstown (Massachusetts). Williams College Museum of Art.



Fig. 2. Deformación del camión lograda por el empleo de objetivos de gran angular.



Fig. 3. Don Eddy. *Harley Hub*. 1970. Colección privada.



Fig. 4. El camión reflejado en uno de los retrovisores laterales del coche.



Fig. 5. John Salt. *Fairlane with White Wildflowers*. 1972. Colección privada.



Fig. 6. Un viejo cacharro del cementerio de coches de *Duel*.