

## LA CRISIS DE LA MODERNIDAD EN LA PANTALLA:

### EL CINE DE JACQUES TATI

Santiago García Ochoa

#### 1. La pérdida de la aureola

Charles Baudelaire fue uno de los primeros en abordar el tema de la modernidad. El poeta y crítico francés definió el término como «lo transitorio, lo fugitivo, lo contingente, la mitad del arte cuya otra mitad es lo eterno e inmutable»<sup>1</sup>. La modernidad así entendida aparece ligada, para bien y para mal, al progreso:

“Preguntad a cualquier buen francés, que lee cada día el periódico en su cafetín, qué es lo que entiende por progreso y contestará que el vapor, la electricidad y la luz de gas, milagros desconocidos por los romanos, y que estos descubrimientos confirman plenamente nuestra superioridad sobre los antiguos; ¡tanta tiniebla hay en ese desdichado cerebro y tan peculiarmente embrollados están en él los asuntos de orden material y espiritual! [...]

Si una nación entiende hoy la cuestión moral en un sentido más delicado de lo que lo hiciera el siglo anterior, entonces, evidentemente, hay progreso. Si un artista realiza este año una obra que demuestra más saber o fuerza imaginativa que la del año pasado, sin duda alguna ha progresado. Si los artículos de consumo son hoy de mejor calidad y más baratos que ayer, hay un incuestionable progreso en el orden material. Pero díganme, si son tan amables, ¿cuál es la garantía del progreso para el futuro? Porque los discípulos de los filósofos del vapor y de las cerillas químicas no conciben el progreso sino bajo la forma de una serie indefinida. ¿Dónde está, entonces, esa garantía? Yo afirmo que sólo en vuestra credulidad y fatuidad”<sup>2</sup>.

Las obras del barón Hausmann en los bulevares de París cambiaron la fisonomía de la capital: calles inmensamente anchas, rectas como flechas, que se extendían a lo

largo de kilómetros, contribuyeron a la multiplicación del tráfico y a que, por primera vez, jinetes y conductores pudieran lanzar sus caballos a toda velocidad por el centro de la ciudad<sup>3</sup>. Baudelaire, consciente de que la modernidad se encuentra en el bulevar, se sumerge en ese caos en movimiento, como relata a un amigo en un lugar poco respetable (probablemente un burdel) en su poema “Pérdida de aureola”:

“¡Pero cómo! ¿Vos aquí, querido? ¡Vos en un lugar de perdición!,  
¡vos, el bebedor de quintaesencias, el comedor de ambrosía!  
Verdaderamente, hay de qué sorprenderse.

-Ya conocéis, querido, mi horror por los caballos y los coches. Hace unos instantes, conforme atravesaba la calle, a toda prisa, y brincaba entre el barro, a través de ese caos movedizo en el que la muerte llega al galope por todas partes a la vez, mi aureola, en un movimiento brusco, ha resbalado de mi cabeza y caído al fango del macadán. No he tenido valor para recogerla. He considerado que es menos desagradable perder mis insignias que romperme los huesos. Y luego me he dicho que no hay mal que por bien no venga. Ahora puedo pasearme de incógnito, llevar a cabo bajas acciones y hacer el crápula, como los simples mortales. Heme, pues, aquí tal como veis, enteramente igual a vos.

-Deberais, al menos, dar aviso de esa aureola, o hacerla reclamar por el comisario.

-¡No, a fe mía! Me encuentro bien aquí. Sólo vos me habéis reconocido. Por otra parte, la dignidad me aburre. Y además pienso con gozo que algún poeta la recogerá y se la pondrá impudicamente en la cabeza. ¡Qué placer hacer feliz a alguien, y feliz, sobre todo, a alguien que me hará reír! ¡Pensad en X o en Z! ¡Si que va a ser gracioso!”<sup>4</sup>

Al igual que el hombre normal, el poeta debe adaptarse a la vida moderna, hacerse un experto en sobresaltos y movimientos bruscos, en giros y contorsiones súbitas, tanto de las piernas como de la mentalidad. La pérdida de la aureola deviene así

en triunfo, en la dedicación a un arte nuevo, subordinado a los progresos de la ciencia y la tecnología<sup>5</sup>.

Los artistas de las vanguardias fueron los primeros en intentar conectar el arte con la vida a través de los nuevos avances tecnológicos. El Futurismo, De Stijl, la Bauhaus, el Constructivismo... tomaron las nuevas formas de producción norteamericanas como ejemplo de modernidad: Henry Ford había introducido el sistema de cinta transportadora y la producción en serie; Frederick W. Taylor la teoría para la división del proceso de producción en sus componentes básicos, midiéndose y contabilizándose el tiempo que requería cada segmento o tarea de cara a la eficacia y el rendimiento. El racionalismo se imponía como la solución a todos los problemas.

En Francia, el movimiento más importante que se apoyó en estas teorías fue el Purismo. Fundado en París en 1920 por Charles-Édouard Jeanneret y Amédée Ozenfant tuvo en la revista *L'Esprit Nouveau* el vehículo de su pensamiento. En un primer momento el Purismo partió del cubismo para buscar en la pintura las formas básicas de los objetos de la naturaleza a partir de estructuras basadas en cálculos matemáticos, pero poco a poco se fue introduciendo en la revista el espíritu de la máquina. En el nº 21, publicado en 1924, aparecía la imagen de dos textos: uno manuscrito y otro mecanografiado. Al pie se decía:

“La machine à écrire elle-même affranchit notre oeil des tortures de l’informe; la géométrie de la typographie se conforme mieux à nos fonctions naturelles”<sup>6</sup>.

La comparación se hacía desde el supuesto de que los seres humanos funcionan racionalmente, como máquinas; la máquina de escribir se consideraba una especie de prótesis que mejoraba la aplicación de la mano a la escritura, consiguiendo un dominio sobre lo informe y tortuoso<sup>7</sup>.

Charles-Édouard Jeanneret que trabajaba como arquitecto desde principios de los años 20 con el seudónimo de Le Corbusier trató de satisfacer las necesidades del ser humano en la vivienda, racionalizando los métodos de construcción. En su proyecto de 1925 para un barrio de obreros en Pessac (Burdeos), encargado por el altruista industrial del azúcar M. Frugès, el arquitecto puso en práctica su sueño de fabricar viviendas en serie como en una cadena de montaje de automóviles<sup>8</sup>; pero el *sumum* de este ideal no lo

alcanzaría hasta 1952, con el final de las obras de la *Unité d'Habitation*, en Marsella. «L'Unité de Habitation de grandeur conforme» es un edificio autosuficiente que se inspira en los transatlánticos. Le Corbusier elaboró cuidadosamente un programa que comprendía 337 viviendas de 23 tipos diferentes, acogiendo todas las posibilidades imaginables de agrupación familiar: desde los individuos solteros hasta las familias numerosas. Cada vivienda está organizada interiormente en dos alturas a fin de producir en su morador una mayor riqueza espacial, contando además con tabiques móviles, estanterías separadas por muebles o la disposición del mobiliario encastrado en los paramentos. A media altura del edificio se sitúa el equipamiento hostelero y comercial, compuesto por cafetería, supermercado, panadería, peluquería, quiosco, lavandería, una estafeta de correos y un pequeño hotel, previsto para acoger a los invitados de los habitantes del edificio; todo organizado en torno a una calle interior de doble altura, que define una estancia común protegida de la intemperie. En la última planta se localiza un salón social, una guardería, instalaciones deportivas (gimnasio cubierto, pista de atletismo y sauna) y de recreo-culturales (una pequeña biblioteca y un escenario para diversas actividades). La cubierta del edificio se articula en forma de terraza pública con referencias náuticas inequívocas en chimeneas, barandas y pasatiempos. El parapeto es lo suficientemente alto para ocultar los alrededores urbanos pero lo suficientemente bajo como para incluir vistas enmarcadas del mar<sup>9</sup>.

El arquitecto suizo no sólo considera el automóvil como modelo para la construcción de edificios, también lo cree un nuevo elemento fundamental de nuestras ciudades:

“Llega el 1º de octubre. A las seis de la mañana en los Champs-Elysées, de súbito, es la locura. Después del vacío, la reanudación furiosa del tráfico. Después, cada día acentúa más esta agitación. Uno sale de casa y, habiendo pasado la bóveda, sin transición, henos aquí convertidos en tributarios de la muerte: los autos pasan. Veinte años atrás me llevan a mi juventud de estudiante; la calle nos pertenecía: en ella se cantaba, en ella se discurría... el ómnibus a caballos se movía lentamente [...]

¡Autos, autos, rápido, rápido! [...] Uno participa en esta potencia. Uno forma parte de esta sociedad cuya aurora despunta. Uno tiene

confianza en esta sociedad nueva que encontrará la magnífica expresión de su fuerza. Uno lo cree”.<sup>10</sup>

Esta fascinación llevaría a Le Corbusier a entender que los cambios urbanísticos debían ir íntimamente ligados a la circulación por vías rápidas en coche (recuérdese la Carta de Atenas de 1933); pero también a diseñar su propio modelo de vehículo motorizado (junto con su primo Pierre Jeanneret). El Voiture Maximum, que presentó en el concurso del coche mínimo de la SIA en abril de 1936<sup>11</sup> (aunque nunca se llegó a fabricar), tenía un volumen exterior muy aerodinámico, formado por una envolvente elíptica truncada por un plano inclinado en la parte delantera y dos paralelos en los laterales; su anchura era considerable. En su interior se racionalizaba al máximo el aprovechamiento del espacio: en la parte delantera disponía de tres asientos en línea, pudiendo transformarse los de los acompañantes en literas elevadas. El automóvil estaba pensado para uso en las ciudades y en las autopistas.

La aplicación del diseño a los objetos de uso cotidiano condena al artista definitivamente al anonimato: el público ignora quién es el que da vida a las nuevas formas aun cuando se trate de productos populares, como el Ferrari o el Citroën DS. El producto industrial se transforma continuamente bajo el yugo de los avances tecnológicos y de la moda; sus transformaciones son muchas veces gratuitas y obedecen a factores de competencia, mercado y publicidad. Sin embargo, rodeados de objetos por todas partes, quizás la única esperanza de un futuro mejor radique en el diseño industrial:

“Si de la arquitectura [...] pasamos al industrial design, nos encontramos en un terreno más sólido aunque no menos peligroso. Más sólido porque, al menos aquí, se trata de ‘objetos’ (¡ya sean bolígrafos o jets!) totalmente artificiales, creados ex novo por el hombre, casi siempre con materiales nuevos o tratados de manera tecnológicamente nueva y capaces de constituir, ellos sí, el verdadero elemento primario con que entra en contacto la humanidad actual.

Bastaría este último hecho para convencernos de la importancia increíble del industrial design en la determinación de nuestro criterio estético, de nuestra relación con la naturaleza. Si alguna esperanza hay

de un futuro artísticamente mejor, la misma puede provenir en buena parte de este sector”<sup>12</sup>.

## 2. Discursos fílmicos

*Mon oncle* (*Mi tío*, 1958), *Playtime* (1967) y *Trafic* (*Tráfico*, 1971) constituyen la trilogía de Tati sobre la modernidad. El director francés identifica el término con una cultura instantánea, ecléctica y caracterizada por ciclos muy rápidos (modas), que depende de los constantes avances de la tecnología y se materializa en la construcción de un entorno cada vez más artificial a través de la arquitectura y el diseño industrial. En sus películas más que una crítica al progreso encontramos la constatación de una realidad:

“Non sono nemico della modernità, figuriamoci. Sono nemico dei programmatori della modernità. Quello che non mi va bene, quello che stona, è il rapporto uomo-ambiente. Io dico che l’uomo non è al passo dei tempi, non è ancora preparato a vivere il futuro che gli stanno facendo vivere. Dico che esiste una frattura tra quello che siamo realmente e quello che vogliono farci essere”<sup>13</sup>.

En *Mon oncle* se enfrentan el mundo tradicional (natural) y el mundo moderno (artificial) a través de dos barrios suburbanos de París. En el antiguo se encuentra el edificio donde reside M. Hulot, formado por un conglomerado anárquico de añadidos, que le permite saludar a todos los vecinos antes de llegar a su buhardilla; en el moderno, la casa de volumen aerodinámico propiedad de los Arpel, articulada interiormente en dos plantas, con habitaciones que se comunican entre sí y dan todas al jardín (en el dormitorio de los señores Arpel dos grandes ventanas con forma de ojo de buey recuerdan el gusto de Le Corbusier por los barcos). En esta villa todo lo que puede ser realizado por una máquina se ha mecanizado: para darle la vuelta a un bistec, la señora de la casa sólo precisa apretar un botón<sup>14</sup>. Son dos formas de vida diametralmente opuestas. Mientras en el barrio antiguo son frecuentes los encuentros (en el café, en la calle, en el mercado...), en el moderno sólo se circula en coche (M. Arpel lleva a su hijo al colegio, va a trabajar a su fábrica, o conduce a Hulot al aeropuerto, siempre en coche). La frontera entre un barrio y otro es difusa, apenas un muro derruido los separa. ¿Servirá tan exigua protección para salvaguardar la Arcadia feliz donde vive Hulot? La

película comienza con las obras de construcción de nuevas viviendas y concluye con las obras de demolición de un edificio antiguo. A lo largo del film, este personaje actúa de nexo de unión entre los dos mundos. Su incompatibilidad con la villa Arpel o la fábrica Plastac, donde su cuñado le coloca para vigilar la producción de un tubo interminable de plástico, que él, mediante estrangulaciones sucesivas, convierte en una ristra de salchichas (humaniza, en definitiva), queda patente. Podría decirse que Hulot escapa (tomando un avión no se sabe a dónde) ante la perspectiva de ser engullido por la modernidad.

En *Playtime* ya no hay barrios antiguos. El proceso de transformación de lo natural-tradicional en lo moderno-artificial ha concluido. La despersonalización de la ciudad, la estandarización de su arquitectura, es la metáfora del film y el origen de todos los conflictos.

Tras los créditos, la película comienza con el plano general de un edificio de hormigón y cristal. A continuación penetramos en su interior y observamos dos monjitas que pasean con recogimiento: ¿puede ser esto un convento?. Un enfermero lleva un carrito con comida y una mujer un niño en brazos, mientras una pareja discute sentada en un banco: ¿será un hospital?. Pues no, por megafonía se anuncia la llegada de un vuelo: ¡estamos en un aeropuerto!.

M. Hulot acude a recoger unos paquetes a un edificio ultramoderno; en él se pierde como en un laberinto. Persigue a un empleado al que ve pero al que no consigue acercarse. Se cuelga, no sabemos cómo, en otro edificio de hormigón y cristal donde se celebra una feria de muestras. Las confusiones y malentendidos se multiplican. Cuando consigue escapar de esta nueva “cárcel” visita el piso de un amigo: un verdadero atentado contra la intimidad del hogar. La pared exterior se ha sustituido por un inmenso cristal. Es como un escaparate. Después asiste a la inauguración del Royal Garden, un restaurante de diseño, repleto de avances tecnológicos. Pero todo falla, y la velada se convierte en una interminable sucesión de *gags*.

El vidrio es el verdadero protagonista de *Playtime*. Tati lo utiliza como el emblema de la arquitectura moderna. La sustitución de superficies opacas por transparentes, y por tanto invisibles, difumina los espacios y vulnera la frontera entre interior y exterior: cuando se rompe la puerta de cristal del Royal Garden, el portero

simula que la abre cada vez que llegan nuevos clientes y nadie lo advierte. El director francés también se sirve de él para elaborar la metáfora del reflejo: en su película no aparecen los monumentos típicos de París (la basílica del Sacre Coeur, el Arco de Triunfo y la Torre Eiffel), sólo vemos su imagen reflejada en el cristal de diversos edificios, como si el fantasma de la ciudad de siempre vagara perdido, al igual que Hulot, entre las extrañas estructuras de la ciudad moderna. También aprovecha Tati para arremeter contra la invasión anglosajona que sufre la ciudad del Sena: palabras tomadas del inglés (el idioma internacional de la modernización) se introducen como intrusos en el francés para denominar actividades o lugares (el *playtime*, el *drugstore*, el Royal Garden); y las turistas inglesas o el excéntrico norteamericano que cena en el restaurante se expresan, intermitentemente, en su lengua materna<sup>15</sup>.

*Trafic* se desarrolla casi íntegramente en la autopista, la antítesis del bulevar. El automóvil, el tráfico, la tecnología y el diseño industrial son motivos recurrentes de su argumento. Sin embargo, Tati se muestra menos frío, menos desesperanzado que en *Playtime*. Las peripecias del viaje, la humanidad de los personajes, crean un entorno paralelo en el que el espectador se siente cómodo. El director decide cerrar su discurso sobre la modernidad con un mensaje de esperanza. La película plantea, sólo en apariencia, la historia de un fracaso<sup>16</sup>: la expedición parisina no llega a tiempo de presentar el *Camping-Car* en el Salón del Automóvil de Amsterdam; pero cuando todo parece perdido la gente comienza a acercarse al camión y su conductor reparte publicidad. Existe todavía una posibilidad de que el diseño industrial mejore nuestras vidas. No olvidemos que este nuevo vehículo ha sido diseñado M. Hulot, todo un experto en humanizar lo artificial.

El *Camping-Car* tiene el aspecto de una furgoneta de carga ligera, pero luego resulta llevar oculta una tienda de campaña: la puerta trasera tiene cuatro lonas con una cremallera, una ducha y dos linternas; la parte baja transporta una mesa y dos sillas; en el interior hay una cocina y dos colchones que se estiran, al igual que el coche, cuando se activa un dispositivo; el volante oculta una maquinilla de afeitarse y el radiador se convierte en improvisada parrilla para asar chuletas o salchichas. Su volumen irregular es un agravio a la pureza de líneas de Le Corbusier; su fabricación artesanal en un taller rechaza el ideal de la fabricación en serie; y está pensado para pasar un buen día de campo y no para devorar kilómetros en una autopista. En definitiva, el *Camping-Car*



funciona como la perfecta antítesis del *Voiture Maximum*.

### 3. Progreso, Modernidad, Crisis

En *Mon oncle*, *Playtime* y *Trafic*, Tati critica la evolución de la arquitectura durante los 50-60, así como el predominio de un diseño industrial que genera todo tipo de artilugios que le sirven de complemento. En Francia, este proceso aparece unido de forma muy clara a la especulación capitalista consolidada por el gobierno De Gaulle (Godard también mostró su descontento en *Deux ou trois choses que je sais d'elle* [1966-7]).

Para Tati este entorno modernizado responde a soluciones universales que olvidan las necesidades individuales de cada ser humano. Debemos recordar que las dos constantes de su obra cinematográfica son la observación del comportamiento de las personas y la oposición individuo/masa. Esta crítica (amable, porque a diferencia de Godard, Tati elige el tono de comedia) coincide con el temor de Baudelaire sobre la peligrosidad de que se imponga una modernidad de orden material.

Pero el director no se proclama enemigo de los avances en sí mismos, sino de sus programadores, verdaderos responsables de un entorno deshumanizado que responde a intereses preferentemente capitalistas. Inmerso en este nuevo espacio, prisionero y fugitivo a la vez, evoluciona M. Hulot, constantemente expuesto a los avatares de una vida moderna cuyos códigos desconoce. De esta forma, como postuló Benjamin, el cine sigue resultando la forma artística que mejor refleja las modificaciones a las que se enfrenta "todo transeúnte en el tráfico de una gran urbe, así como a escala histórica, cualquier ciudadano de un Estado contemporáneo"<sup>17</sup>.

---

<sup>1</sup> Baudelaire entiende la dualidad del arte como una prolongación de la doble naturaleza humana (corporal y espiritual). Esta reflexión aparece en "El pintor de la vida moderna", publicado en *Le Figaro* en 1863. Charles Baudelaire, *Poesía completa. Escritos autobiográficos. Los paraísos artificiales. Crítica artística, literaria y musical*, Espasa Calpe, Madrid, 2000, p. 1.383.

<sup>2</sup> "Método de crítica. Sobre la idea moderna del progreso aplicada a las bellas artes. Desplazamiento de la vitalidad", publicado en *Le Pays* en 1855. Ibidem, p. 1.208.

<sup>3</sup> El macadán, la superficie con que habían sido pavimentados los bulevares, era notablemente liso y ofrecía una tracción perfecta para las patas de los caballos. Esta palabra deriva de John McAdam, de

---

Glasgow, que en el siglo XVIII inventó el pavimento moderno. Cfr. Marshall Berman, *Todo lo sólido se desvanece en el aire. La experiencia de la modernidad*, Siglo XXI, Madrid, 1988, pp. 158 y 161.

<sup>4</sup> Poema escrito en 1865 y rechazado por la prensa. Forma parte de “Le spleen de Paris”, nº 46. Charles Baudelaire, op. cit., p. 635.

<sup>5</sup> Cfr. Marshall Berman, op. cit., pp. 144 y 160.

<sup>6</sup> Briony Fer, David Batchelor, Paul Wood, *Realismo, racionalismo, surrealismo. El arte de entreguerras*, Akal, Madrid, 1999, p. 98.

<sup>7</sup> *Ibidem*, p. 99.

<sup>8</sup> Concebido inicialmente para 135 viviendas, al final sólo se realizaron 50. Las obras apenas duraron un año debido a la racionalización del proceso de construcción.

<sup>9</sup> Cfr. VV AA, *Le Corbusier. Viaxe ó mundo dun creador a través de vintecinco arquitecturas*, Fundación Pedro Barrié de la Maza, A Coruña, 1997, pp. 148-52.

<sup>10</sup> Le Corbusier, *La ciudad del futuro* (primera edición de 1924), Infinito, Buenos Aires, 1971, p. 8.

<sup>11</sup> Aunque casi con toda seguridad fue concebido entre 1927 y 1928. Cfr. Antonio Amado Lorenzo, “El «Voiture Maximum» de Le Corbusier y Pierre Jeanneret”, en *Boletín Académico de la Escuela Técnica Superior de Arquitectos de La Coruña*, nº 20, 1996, pp. 33-4.

<sup>12</sup> Gillo Dorfles, *Naturaleza y artefacto*, Lumen, Barcelona, 1972, p. 213.

<sup>13</sup> Roberto Nepoti, *Jacques Tati*, La Nuova Italia, Firenze, 1978, p. 13.

<sup>14</sup> Sobre este tema puede verse Jorge Gorostiza, “La arquitectura según Tati: naturaleza contra artefacto”, *Nosferatu*, nº 10, octubre 1992, pp. 48-55.

<sup>15</sup> El tema de la americanización ya aparecía en el primer largometraje de Tati, *Jour de fête (Día de fiesta)*, 1948) a través de la película que se exhibe en la feria sobre el sistema de trabajo de los carteros norteamericanos y el posterior intento, frustrado, de François de hacer “el reparto a la americana”.

<sup>16</sup> Véase Bernard Cohn, “Le clair jeu de l’échec”, *Positif*, nº 131, octubre 1971, pp. 58-60.

<sup>17</sup> Cfr. Walter Benjamin, “La obra de arte en la era de su reproductibilidad técnica” (1936), en *Discursos interrumpidos I. Filosofía del arte y de la historia*, Taurus, Madrid, 1989, p. 47.