

Jaime Correa

EL *ROAD MOVIE*: ELEMENTOS PARA LA DEFINICIÓN DE UN GÉNERO CINEMATOGRAFICO*

Resumen

El *road movie* es uno de los géneros más importantes del cine norteamericano. Pese a tener una historia larga y compleja, esta tradición genérica comienza apenas a despertar el interés de los especialistas. El objetivo de este artículo es esbozar una definición del *road movie* – elaborada a partir de los trabajos más destacados hasta ahora publicados sobre el tema– que tenga en cuenta las correlaciones de este género con la historia social, cultural y cinematográfica norteamericana. Mi reflexión se articula entonces con los últimos avances de la teoría de los géneros cinematográficos que, rechazando las definiciones monolíticas, propenden a una concepción más dinámica de la noción de género. Debido a su complejidad y a su carácter híbrido, el *road movie* es particularmente difícil de definir y requiere de un acercamiento al concepto de género cinematográfico que permita combinar el análisis textual con los estudios culturales. Por eso, este artículo propone una arqueología del género, trazando un panorama de algunas de las tradiciones históricas y estéticas que fueron fundamentales para su conformación. Asimismo, estudiaré las relaciones entre dos obras consideradas por la crítica como los textos fundadores del *road movie*: *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969) y la novela *On the Road* (Jack Kerouac, 1957). Con este artículo busco demostrar que el *road movie* no sólo es una manera de hacer cine y de pensar el cine, sino también una de las formas más provechosas de pensar los Estados Unidos y su civilización a través del cine.

* Este artículo se deriva de mi investigación sobre el género cinematográfico del *road movie*, adelantada dentro del marco del Doctorado en Estudios norteamericanos –Lengua y cultura de las sociedades anglosajonas (Especialidad: Estudios norteamericanos y estudios cinematográficos)–, bajo la dirección de François Brunet. Escuela doctoral: Lengua, literatura, imagen, civilizaciones y ciencias humanas, dirigida por Julia Kristeva. Universidad Paris 7, Denis Diderot. París, Francia.

Cuad. Músic. Artes Vis. Artes Escén., Bogotá, D.C. (Colombia), 2 (2): 270–301, Abril 2006–Septiembre 2006.
 © 2006 Pontificia Universidad Javeriana.

Palabras clave: *Road movie*, géneros cinematográficos, estudios culturales, Estados Unidos, carretera, errancia, paisaje, medios de transporte, *Easy Rider*, *On the Road*.

Abstract

The road movie is one of the most important American film genres. Although it has a long and complex history, only until relatively recently has this genre started to arouse the interest of specialists. The objective of this paper is to sketch a definition of the road movie –elaborated through a review of the most salient literature on the subject published so far– which takes into account the genre’s correlations with American social, cultural and film history. My reflection complies with the latest advances in film genre theory which, rejecting monolithic definitions, tend toward a more dynamic conception of the notion of genre. Because of its complexity and its hybrid character, the road movie is particularly difficult to define and requires an approach to the concept of film genre that allows mixing textual analysis with cultural studies. That is why this paper will propose an archaeology of the genre, outlining a panorama of some of the historical and aesthetic traditions that were fundamental in its emergence. Likewise, I will study the relation between two works considered by critics to be the foundational texts of the road movie: *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969) and the novel *On the Road* (Jack Kerouac, 1957). My article seeks to demonstrate that the road movie is not only a way of making films and thinking of them, but also one of the most profitable ways of thinking of the United States and its civilization through cinema.

Keywords: *Road movie*, Film Genres, Cultural Studies, United States, Road, Errantry, Landscape, Means of Transportation, *Easy Rider*, *On the Road*.

¿Cómo tomar la carretera? Una definición preliminar

Entre los géneros cinematográficos norteamericanos, el *road movie* sobresale como una de las tradiciones genéricas más estables y duraderas. Desde su consolidación como género “independiente” –que la crítica es unánime en ubicar a finales de los años sesenta con la salida de *Bonnie & Clyde* (Arthur Penn, 1967) e *Easy Rider* (Dennis Hopper, 1969)– el *road movie* no ha dejado de ocupar un lugar de excepción no sólo en el panorama cinematográfico de los Estados Unidos, sino también en el paisaje cinematográfico del resto del mundo.

A pesar de caracterizarse por una profusión de temas y sub-géneros, la película de carretera presenta también una serie de motivos recurrentes que son relativamente fáciles de identificar a través de las diferentes etapas de su desarrollo histórico. Como lo afirman Steven Cohan e Ina Rae Hark en la introducción al libro *The Road Movie Book*, “cuando Jean Baudrillard compara la cultura norteamericana con ‘espacio, velocidad, cine, tecnología’, bien podría estar describiendo las características principales de un *road movie*.”¹ Los cuatro términos de la comparación de Baudrillard son un buen punto de partida para pensar en la naturaleza de los vínculos que se pueden establecer entre la cultura norteamericana y este género cinematográfico.² Esta relación fusional, por así decirlo, entre el *road movie* y el contexto cultural en que nació, se consolidó y continúa desarrollándose hoy día, podría explicar en gran medida tanto la estabilidad como la “longevidad” de este género.

Por lo general, un *road movie* tiene como eje central un relato de búsqueda que es también un relato de carretera. Se caracteriza entonces por la presencia de héroes viajeros o nómadas – usualmente una pareja y a veces un grupo de héroes–, personajes jóvenes y marginales cuyo malestar social los convierte a menudo en verdaderos parias. Dado que para desplazarse por los inmensos espacios del continente los protagonistas deben recurrir a los medios de transporte modernos, el género confiere una gran importancia a la tecnología: los personajes se identifican con los vehículos que conducen, llegando incluso a “humanizarlos.” Asimismo, debido a la presencia constante de referencias concretas tanto a la geografía como a las particularidades históricas del continente norteamericano, el contexto socio-histórico de los relatos tiene un papel fundamental en el género. Por otro lado, el *road movie* muestra una preferencia marcada por el género masculino y, en consecuencia, por las tensiones existentes entre la vida doméstica de la ciudad y la libertad que promete la carretera.

A pesar de estos marcadores básicos, el *road movie* es un objeto de estudio particularmente complejo debido sobre todo a su carácter híbrido. El que su consolidación como género “independiente” tuviera lugar a finales de los años sesenta y a través del *New American Cinema* (o *New Hollywood*), hizo que esta tradición vehiculara desde un principio una cierta “sensibilidad antigénica” y una “rebeldía

contracultural.³ Paradójicamente, esta "sensibilidad antigenérica" se manifiesta en los "primeros" *road movies* a través de una exacerbación de los marcadores de algunos géneros clásicos de Hollywood, en especial (pero no exclusivamente) de la película de *gánsters* (*Bonnie & Clyde*) y el *western* (*Easy Rider*).

Sin embargo, la relectura del clasicismo hollywoodense que caracteriza el *New American Cinema* –a la vez una crítica y un homenaje– se hizo a través del lente de la modernidad cinematográfica europea. La Nueva ola francesa y directores como Rossellini, Bergman o Fellini, ejercieron una gran influencia sobre varios cineastas norteamericanos de la época, entre los cuales figuran, por supuesto, Denis Hopper y Arthur Penn. Como lo afirma David Laderman, el *road movie* importó de la modernidad cinematográfica europea "una estructura narrativa elíptica y procedimientos auto-reflexivos; un desarrollo fugaz de personajes enajenados" y "osados travelings y secuencias de montaje."⁴ En el centro del género existe entonces una tensión constante entre clasicismo y modernidad, entre conservatismo y rebelión, entre lugar común e innovación.

La propensión del *road movie* a la intertextualidad y a la auto-reflexividad hacen que la definición misma del género, así como su delimitación, sean bastante problemáticas. La carretera, el viaje y la errancia han figurado siempre entre los temas fundamentales no sólo del cine sino también de la literatura de los Estados Unidos. Los relatos de héroes que abandonan su medio para partir en busca del continente se suceden a través de los años con una persistencia sorprendente. Además, por ser omnipresentes en el cine norteamericano, el automóvil y la carretera tienen un rol capital en varias películas que no se consideran como *road movies*. Robert Kolker, por medio de una pregunta simple pero elocuente, evoca la omnipresencia del automóvil y de la carretera en el cine norteamericano:

¿Cuántas películas dramáticas no contienen al menos una importante secuencia de diálogo en un automóvil? El automóvil, la carretera, la pareja en fuga se han convertido en algunas de las imágenes más duraderas del cine norteamericano, una semiología del escape, la seguridad, el aislamiento y la muerte violenta.⁵

Lo mismo ocurre con el tema del viaje del héroe, el cual es un elemento fundamental de muchas películas que no pertenecen al género, no sólo como recorrido necesario para que el protagonista pueda alcanzar sus metas, sino también como eje organizador de las peripecias del relato. ¿Cómo diferenciar entonces un *road movie* de otro tipo de películas donde la carretera y la errancia ocupan también un lugar central? ¿Bajo qué criterios se debe hacer la lista de los *road movies* más representativos?

El problema de los géneros cinematográficos

Un estudio serio de los géneros del cine exige como primera medida un rechazo de las concepciones esencialistas de la noción de "género." Como lo afirma Raphaëlle Moine, hay que renunciar a la idea recibida según la cual existen "mapas" indiscutibles de los géneros, puesto que:

Las categorías genéricas no son ni en todos lados, ni para todo el mundo, ni en todas las épocas las mismas, porque éstas remiten a maneras diferentes de relacionarse con el cine y, como consecuencia, no pueden tener siempre el mismo sentido ni la misma función.⁶

Para Daniel Chandler, la etiqueta misma de un género causa problema, ya que "la clasificación y la taxonomía jerárquica de los géneros no es un proceso neutro y 'objetivo'." En efecto, el público y la crítica tienen sus propias etiquetas genéricas que no coinciden siempre con las de los teóricos académicos, e incluso las categorías de estos últimos tienen dificultad para ponerse de acuerdo entre sí. "El género de un teórico puede ser el sub-género, o aun el super-género, de otro (e indudablemente lo que uno ve como estilo, modo, fórmula o agrupación temática puede ser tratado como género por otro)."⁸ Según Chandler, frente a un análisis genérico hay que preguntarse siempre: "¿De todas formas, de quién es este género?"⁹

Dado que siempre ha habido intercambios constantes –alianzas o contaminaciones según como se vea– entre los diversos géneros del cine norteamericano, no es raro que una película pertenezca a más de un género, es decir, que tenga varias identidades genéricas. Es

responsabilidad del analista, cuando establece su corpus, definir qué identidad genérica privilegiar en cada película según los objetivos de su análisis.

De ahí que los géneros cinematográficos no puedan ser estudiados como si se tratara de categorías "impermeables" o formas fijas, ya que su forma y funciones son siempre dinámicas. Stephen Neale afirma que "los géneros no son sistemas: son procesos de sistematización." Debido a su naturaleza dinámica como procesos, las definiciones de un género son "siempre históricamente relativas y, por consiguiente, históricamente específicas."¹⁰ Con cada nuevo *road movie*, el género entero se consolida y se renueva a la vez. Cada repetición así como cada novedad introducida, nos permiten repensar todo el género a posteriori y descubrir aspectos que quizá no fueran evidentes en el pasado. Sin embargo, no hay que olvidar que la primera unidad que se debe analizar seguirá siendo siempre la obra: es dentro de cada película donde se deben identificar los procedimientos estilísticos así como los rasgos sémanco-sintácticos¹¹ que la caracterizan, antes de proceder a compararlos con aquéllos presentes en otros *road movies*, a fin de identificar la simbología del género.

Los teóricos que se ocupan del *road movie* han estudiado las alianzas más importantes que han modelado este género. Esto ha llevado a algunos de ellos a conferir el estatus de *road movie* (o de *proto-road movie*) a ciertas películas realizadas antes de 1969, es decir antes de *Easy Rider*, obra considerada como una suerte de "piedra angular" del género. Sus trabajos han revelado vínculos interesantes entre los géneros clásicos de Hollywood y el *road movie*. Por falta de espacio, me contentaré aquí con señalar esquemáticamente los más importantes.

El *western* suele ser considerado como el principal precursor del *road movie*, debido al carácter nómada de sus personajes, la majestuosidad de sus decorados y el conflicto constante entre espacio salvaje (*Wilderness*) y espacio civilizado (*Civilization*) que pone en escena.¹² Asimismo, importantes comedias sofisticadas (*screwball comedies*) como *It Happened One Night* (Frank Capra, 1934) o *Sullivan's Travels* (Preston Sturges, 1941) utilizan la carretera como eje estructural y, por consiguiente, pueden ser consideradas como *road movies*.¹³ El cine negro y la película de gánsters se cruzan con el

road movie en películas como *Detour* (Edgar G. Ulmer, 1945), *They Live by Night* (Nicholas Ray, 1949) y *They Drive by Night* (Raoul Walsh, 1940). En estas películas, la carretera se convierte en el teatro de un destino trágico que juega con los héroes empujándolos, muy a su pesar, a vivir en la ilegalidad. Este carácter pesimista, que es un rasgo distintivo del cine negro, va a apoderarse de la carretera en las películas de la posguerra y va a marcar profundamente el *road movie*. Finalmente, hay que nombrar otras películas famosas como *The Wizard of Oz* (Victor Fleming, 1939) –considerada como un musical, una película de fantasía o un *road movie*– o *The Grapes of Wrath* (John Ford, 1939), una película social cuyo eje central es la carretera. Estas dos obras son buenos ejemplos de las alianzas entre el *road movie* y otros géneros de Hollywood en la época de los grandes estudios.

Este resumen de las alianzas genéricas que modelaron el *road movie* pone de relieve la complejidad y el eclecticismo que caracterizan este género. Su larga historia demuestra que la carretera ocupa un lugar de excepción no sólo entre los temas fundamentales del cine de los Estados Unidos, sino también entre los mitos sociales primordiales del país. Por eso, el estudio del *road movie* dentro del contexto de los géneros clásicos de Hollywood no basta por sí solo. Para llegar a una comprensión profunda de un género, es necesario que éste sea concebido de una forma dinámica que considere “las interacciones múltiples, cinematográficas, históricas y socioculturales dentro de las cuales son creados, existen y son recibidos las películas y los géneros.”¹⁴ En otras palabras, es imposible estudiar un género sin considerar la compleja red de significaciones culturales dentro de la cual éste emerge y se desarrolla. Por eso propondré a continuación un examen de dos tradiciones culturales norteamericanas que fueron fundamentales para la emergencia del *road movie*.

Arqueología del género: la tradición de la carretera y de la errancia en los Estados Unidos

Si la carretera ha logrado convertirse en uno de los temas fundamentales del cine de los Estados Unidos, es precisamente porque los norteamericanos la ven desde hace mucho tiempo como un espacio privilegiado de movimiento, de cambio e incluso de

evasión. Su encuentro con el cine tenía que darse tarde o temprano y esto ocurrió en el *road movie*.

Aunque la carretera y el automóvil hayan sido omnipresentes en Hollywood desde los primeros años del siglo veinte, el *road movie* sigue siendo el género más marcado tanto temática como estilísticamente por el encuentro entre las tecnologías del automóvil (y el concepto mismo del viaje por carretera) y la tecnología del cine. A pesar de aparecer en incontables películas, el viaje por carretera ocupa un lugar central en el *road movie* porque funciona como la metáfora estructural básica sobre la cual descansa el género.

Según Laderman, la carretera funciona como "un símbolo universal del curso de la vida, del movimiento del deseo y de la atracción que ejercen la libertad y el destino" sobre los viajeros. Por ende, está llena de "connotaciones utópicas" entre las cuales figuran la idea misma de la "posibilidad," así como las nociones de "dirección" y "propósito" que promete a aquellos que se deciden a tomarla. No obstante, la carretera tiene también connotaciones negativas ya que al tomarla, ella también se apodera del viajero y puede esconder peligros o convertirse en un "extenso desvío lleno de alucinaciones."¹⁵ Este poder simbólico de la carretera y del tipo de viaje que ésta permite ocupa un lugar importante en el imaginario de los norteamericanos.

Para Shari Roberts, en el *road movie* el viejo ideal americano de la frontera, que es tan importante en el *western*, se transforma en una carretera metafórica cuya función es permitir el "doble viaje -los viajes físico y espiritual interdependientes" característico del género. Según este autor:

La carretera como tema puede aparecer en cualquier película, sin importar el contexto histórico, mientras que en el género del *road movie*, la metáfora de la carretera se convierte en el principal recurso estructural a través de esta interdependencia de los viajes físico y espiritual."¹⁶

Según lo anterior, una película es un *road movie* sólo si la carretera, además de conducir a los personajes a algún lugar, los lleva también a un estado espiritual -perceptual, intelectual e incluso social- diferente.

Si el *road movie* emergió en el contexto cultural de los Estados Unidos –dentro de un imaginario que a la vez antecede al hecho cinematográfico y es más vasto que éste– y su esencia está tan ligada a mitos centrales de la ideología norteamericana, es totalmente lógico que sea considerado como uno de los géneros más adecuados para representar las tensiones y las crisis de esa nación. Para Giampero Frasca, el *road movie* transforma la carretera en un texto capaz de:

Contar el espacio mismo y sus contradicciones internas, espejo fiel de una cultura norteamericana que ha asumido el tema del viaje y del movimiento como metáfora de su propia existencia, como si el desplazamiento constante, la disposición sistemática al dinamismo, fuera el gesto característico de una nación entera.¹⁷

El desarrollo constante del *road movie*, así como sus cambios formales, dan cuenta de una sociedad compleja que no deja de avanzar, guiada siempre por el mismo ritmo frenético que impele a los héroes de este género.

Es innegable entonces que la preponderancia de la carretera en el *road movie* está relacionada con el papel fundamental que tuvieron el automóvil y la red de carreteras en la cultura norteamericana del siglo veinte. Si los héroes del género privilegian el viaje en automóvil por las interminables autopistas del país, es precisamente porque este tipo de recorrido se convirtió, en el contexto norteamericano, en un símbolo de libertad. La publicidad de los automóviles siempre ha sacado partido de la nostalgia por el campo, lo bucólico y lo rústico característica del pueblo norteamericano –el “ideal pastoral” que Leo Marx explora en su estudio clásico *The Machine in the Garden*. Como lo demuestra este autor, lo interesante es que en los Estados Unidos la metáfora del jardín (lo tradicional, lo bucólico) ha existido siempre en antagonismo con la metáfora de la máquina (el progreso tecnológico). Sin embargo, es la máquina la que permite al hombre moderno escapar de las ciudades para entrar en contacto con la vida “sencilla” del mundo rural. La publicidad de los automóviles siempre ha sabido explotar esta paradoja, representando la carretera como un lugar donde los individuos pueden “ejercer” de facto la libertad a la que tienen derecho.

Si bien es cierto que la industria automotriz facilitó la movilidad de los individuos, no hay que olvidar que esta industria no es más que el resultado de un largo proyecto histórico. La saga norteamericana fue, desde el principio, una epopeya de la carretera donde la apropiación del espacio jugó un rol fundamental. La inmensidad del continente generó entre los colonos una necesidad de desplazamiento constante cuya satisfacción implicó desarrollos tecnológicos impresionantes en el ámbito del transporte. El objetivo de estos era alcanzar un máximo de velocidad que permitiera dominar el espacio. En otras palabras, para construir la nación había que ir siempre más lejos y hacerlo cada vez más rápido: velocidad y tecnología se convirtieron así en elementos fundamentales de la experiencia norteamericana.

No obstante, aunque el automóvil y las autopistas sean el punto culminante de una aventura tecnológica extraordinaria, es paradójico constatar que en términos absolutos, la movilidad de la población en los Estados Unidos fue mucho más importante en el siglo diecinueve que en el siglo veinte. La migración interna constituye una de las fuerzas decisivas que moldearon el país en el siglo diecinueve, alimentando considerablemente el viejo mito de los pioneros así como el de la frontera, mitos que el cine, y la literatura antes que él, nunca han dejado de utilizar como un banco de historias, temas y motivos.

El sedentarismo no es entonces una marca característica del héroe norteamericano típico. Tampoco caracteriza al ciudadano norteamericano promedio de la primera mitad del siglo diecinueve o, al menos, la imagen que se tiene de él. Pierre Lagayette avanza una explicación de esta propensión al movimiento de los norteamericanos en la época de la expansión territorial:

La extensión del territorio, la precariedad de las condiciones de vida, la atracción de la riqueza, las perspectivas de felicidad abiertas por la exploración y la conquista, todo contribuía a alejar al norteamericano de un apego visceral a la tierra de origen.¹⁸

Esta situación cambió bastante a finales del siglo diecinueve y comienzos del veinte. Gracias sobre todo al progreso tecnológico y a la llegada de millones de inmigrantes europeos, los Estados Unidos sufrieron una gran transformación: la sociedad norteamericana,

antes esencialmente rural, se convirtió en un par de décadas en una sociedad urbana industrial.¹⁹ Por consiguiente, la población se volvió más sedentaria y un gran número de personas se instalaron en las grandes ciudades. El automóvil vio la luz en esta época y a medida que se desarrollaba –tanto él como las industrias afines– el concepto de viaje fue transformado en una mercancía. Nació entonces toda una cultura del automóvil, la *car culture*, que marcó profundamente los espíritus de los norteamericanos del siglo veinte.²⁰ La movilidad de los individuos aumentó, pero a diferencia de lo que ocurría en el siglo diecinueve, ésta respondía más bien a una dinámica de mercado que a un deseo o necesidad de expansión. Sin embargo, el mito de la carretera desarrollado por el cine no deja de revelar una cierta continuidad con el imaginario de la frontera que tanto marcó las mentalidades en el siglo diecinueve.

Arqueología del género: la tradición paisajística y su encuentro con los medios de transporte modernos

Además del desarrollo de los medios de transporte, la conquista del mundo salvaje, de la *wilderness*, implicó el desarrollo de una tecnología de la representación que permitiera también apoderarse del espacio, pero de una manera simbólica en este caso. El país fue considerado como un gran paisaje virgen del que había que apoderarse, y fueron las artes visuales las que debieron aceptar gran parte de este desafío. Fue así como a la pintura de paisaje y, a partir de la segunda mitad del siglo diecinueve, a la fotografía, les fue encomendada la misión de ser testigo del avance de los colonizadores en su viaje hacia lo desconocido.²¹ El progreso vertiginoso de la técnica fotográfica llevó con relativa rapidez a la invención del cine, y éste no tardó en convertirse también en un elemento esencial en la prolongación del mito de la frontera en el siglo veinte.

Estas tradiciones están relacionadas con dos elementos fundamentales del *road movie*, no sólo desde un punto de vista temático sino también estructural: la noción de paisaje y el papel protagónico de los medios de transporte. Si fuera posible reducir el género del *road movie* a una fórmula matemática que pudiera dar cuenta, de una forma sencilla y elegante, de toda su complejidad,

sería obligatorio conservar, entre las invariables que constituirían la ecuación, dos términos fundamentales: el de paisaje y el de medio de transporte. No importa cuáles sean las particularidades de cada película, las gestas de los héroes del género siempre implican un desplazamiento a través de vastos espacios, efectuado siempre por intermedio de un –y a veces varios– medio(s) de transporte. Pese a estar anclado en una realidad geográfica particular –y sociohistórica en un sentido más amplio–, el espacio del *road movie* tiene que ver con una larga tradición paisajística que no se puede ignorar cuando se hace un análisis del género.

Como lo afirma Giampiero Frasca, se pueden identificar tres niveles de atribución de sentido al espacio en el género.²² Primero que todo, hay una dimensión *denotativa*, que corresponde simplemente al espacio diegético tal como nos es mostrado, para que podamos, en nuestra calidad de espectadores, hacernos una representación imaginaria del mismo.²³ En otras palabras, esta dimensión no es otra cosa que el decorado (los espacios) donde se desarrolla el relato cinematográfico en cuestión. Enseguida, hay un segundo nivel de lectura del espacio que corresponde a una dimensión *arquetípica*. Ésta es el resultado de toda una construcción cultural que tiene que ver con ámbitos tan diversos como los de la historia, la literatura, las artes plásticas y el cine; gracias a los cuales se ha forjado un imaginario muy complejo de los Estados Unidos en general y del espacio norteamericano en particular. Finalmente, la última dimensión, nacida de la confrontación explícita entre las dos primeras, es la del espacio *simbólico*. Ésta está relacionada con el conjunto de implicaciones profundas que se derivan de la puesta en relación, por intermedio de la imagen cinematográfica, de los grandes espacios del continente con las significaciones culturales que estos comportan, todo esto dentro del contexto de un relato particular.

La dimensión arquetípica del espacio en el *road movie* provoca en gran medida la predisposición del género a la intertextualidad y autoreferencialidad. Esta dimensión remite sin duda al *western*, género que figura entre aquellos que mejor han sabido, para retomar las palabras de Bazin, sacar partido de la poesía dramática del espacio. Esta categoría también remite a la pintura paisajística del siglo diecinueve donde se destacan nombres de artistas tan

importantes como Thomas Cole o Frederick Edwin Church. La pintura de paisaje buscaba sacralizar tanto el continente como el destino glorioso del pueblo norteamericano. La naturaleza se convirtió entonces en uno de los temas clave en el proceso de instauración de la modernidad norteamericana que tuvo lugar en el siglo diecinueve.²⁴ Fue en gran parte gracias a este género pictórico que los estadounidenses descubrieron América y la naturaleza se volvió la principal fuente de inspiración para toda una generación de pintores e intelectuales, así como el medio ideal para construir una simbología del país.²⁵ Asimismo, estos pintores supieron representar la fuerza de una *wilderness* exuberante, aunque ésta comenzara ya a dar paso a una modernidad arrolladora que avanzaba al ritmo desenfrenado del tren.

En filosofía, hay que nombrar a pensadores de la envergadura de Ralph Waldo Emerson o Henry David Thoreau, cuyas reflexiones tuvieron siempre como elemento fundamental la consideración de las complejas relaciones entre el hombre y la naturaleza. En *Nature*, Emerson sostiene que el alma es algo que observa en lugar de algo que actúa. Así, el observador debe ser contemplativo, es decir, dejarse absorber por la observación cuidadosa de la naturaleza a fin de fundirse con ella.²⁶ Emerson daba una gran importancia a la contemplación del espectáculo natural, dejándose fascinar por el cielo, las nubes, los bosques y las montañas de una América del Norte mitad salvaje, mitad civilizada. En su calidad de filósofo, poeta y orador, Emerson dio nacimiento a una visión de América típicamente norteamericana, identificable por el sentido de lo sublime, la alegría de vivir y el afán de reunir espíritu y materia en una visión idealista de la realidad.

En la tradición literaria norteamericana, el relato de viajes por las largas carreteras del país ha sido siempre un tema capital. La literatura se ocupó del mito de la ruta mucho antes que el cine y proporcionó a este último todo un conjunto de situaciones, personajes, modalidades y textos que han ayudado a modelar el *road movie*. Pierre-Yves Pétilion identifica dos importantes temas subyacentes en la literatura norteamericana desde mediados del siglo diecinueve: la fuga en el espacio y el despojamiento, que él califica de "descamación del yo." Pétilion escribe, "el escritor norteamericano sueña a menudo con ausentarse hasta ser borrado

del mundo de los vivos, observando sin embargo con sus ojos esta desaparición."²⁷ La inmensidad del continente y su exuberancia invitan a los escritores al viaje y a la errancia como un medio para hallar su propia voz: una voz al fin liberada del peso abrumador del viejo mundo. El paisaje norteamericano se convierte entonces en el teatro de una gesta a la vez del individuo y de la nación entera. Por supuesto, este "vagabundeo contemplativo" –que hace eco a una búsqueda espiritual– es también característico de los personajes literarios en los Estados Unidos.²⁸

El carácter paisajístico del *road movie*, uno de los rasgos esenciales del género, se inscribe entonces dentro de una larga tradición que ha marcado profundamente los Estados Unidos. Dado que un estudio profundo del carácter paisajístico de la civilización norteamericana está fuera del alcance de este trabajo, me contentaré con retomar algunas ideas de Pierre Lagayette que sirven para aclarar la líneas esenciales de la cuestión. Lagayette escribe:

Desde el principio, hubo dos maneras de concebir la naturaleza en los Estados Unidos: la primera se apoya en una concepción estética, la segunda en un vínculo utilitario. El observador puede, en efecto, mostrarse particularmente sensible al espectáculo suntuoso de la naturaleza, a la belleza de los paisajes e incluso sentir en ellos una cierta presencia inmanente de Dios. O puede también apreciar la inmensidad, la aparente armonía, la magnificencia del decorado natural por las riquezas que promete, las posibilidades que ofrece de llevar a cabo grandes proyectos. Estas dos visiones contradictorias, la estética/metafísica de un lado, y la utilitarista del otro, no han dejado nunca de alimentar, en los Estados Unidos, el debate sobre la naturaleza y, luego, sobre el medio ambiente.²⁹

El héroe típico del *road movie* oscila siempre entre estas dos concepciones, ya que ve el espacio salvaje, la *wilderness*, a la vez como un decorado exuberante que permite una experiencia liberadora casi metafísica y como un lugar que cumple con una clara función utilitaria, en la medida en que le permite esconderse, hacerse un nombre o enriquecerse. Sin embargo, el espacio salvaje del *road movie* no es más que un sueño quimérico, puesto que este género

trata justamente de la modernidad, de sus logros y contradicciones, y la *wilderness* que pone en escena no es, en consecuencia, más que una evocación melancólica del carácter virgen e indomable del territorio norteamericano de antaño.

Dado que la iconografía del *road movie* hereda de la larga tradición paisajística norteamericana, no sorprende constatar que la actitud contemplativa de los protagonistas frente al paisaje es una de sus características principales. Así, en la película de carretera, el paisaje se percibe siempre a través de los ojos del héroe. Éste, en su calidad de doble diegético del espectador, posa su mirada en el espacio y lo interpreta a medida que avanza en su recorrido. Recordemos que el paisaje no es algo dado sino algo que se captura, es decir, un texto –un recorte, un encuadre– gracias al cual se aprehende el medio natural. Todo paisaje posee entonces un valor agregado que tiene que ver con los ámbitos afectivo y cultural, lo que nos remite a las dimensiones denotativa y arquetípica del espacio del *road movie* que ya he evocado, y cuya interacción genera la dimensión simbólica. Sin embargo, a diferencia del paisaje pictórico o fotográfico en donde no hay desplazamiento del observador, el paisaje cinematográfico es una composición dinámica en la cual el punto de vista cambia constantemente según el movimiento de los personajes y, por supuesto, de la cámara.

Este aspecto es particularmente interesante en el caso del *road movie*. En efecto, en este género, el movimiento está determinado por el medio de transporte escogido por el héroe para hacer su viaje. Este medio de transporte determina a su vez el comportamiento de la cámara y éste último dicta la forma como el paisaje es percibido –tanto por el héroe como por los espectadores– y, por consiguiente, el aspecto visual de las películas. La tecnología tiene entonces un papel fundamental en el *road movie*, no solamente a nivel del relato sino también a nivel de la puesta en escena del paisaje. Timothy Corrigan avanza una idea muy interesante a este respecto: “Sí el *thriller* hace de la cámara un arma y el melodrama hace de ella un miembro de la familia, en el *road movie* la cámara adopta la perspectiva encuadrada del vehículo mismo.”³⁰ De ahí que la mirada que se posa sobre el paisaje sea función de elementos tales como la velocidad, la altura y el encuadre que permite el vehículo escogido.

Por eso el *road movie* utiliza sistemáticamente la *camera car* (cámara carro), dispositivo donde se encuentran las dos tradiciones tecnológicas que, debido a su impacto en la percepción y la conciencia, cambiaron para siempre el rostro del mundo a finales del siglo diecinueve y comienzos del veinte. Gilles Deleuze, retomando algunas ideas de Kafka, caracteriza así estas dos tradiciones:

Kafka distinguía dos linajes tecnológicos igualmente modernos: por un lado los medios de comunicación–traslación, que garantizan nuestra inserción y nuestras conquistas en el espacio y el tiempo (barco, automóvil, tren, avión...); por otro lado los medios de comunicación–expresión, que suscitan fantasmas en nuestro camino y nos desvían hacia afectos descoordinados, fuera de coordenadas (las cartas, el teléfono, la radio, todos los “parlantes” y cinematógrafos imaginables ...).³¹

Siendo el resultado tangible de la unión entre los medios de comunicación–traslación y aquéllos de comunicación–expresión, la *camera car* se adapta particularmente bien al *road movie* y a su carácter moderno. De igual manera, este dispositivo puede ser visto como el doble extradiegético del vehículo del héroe ya que él también debe hacer el recorrido del paisaje que determina el desarrollo del relato. La *camera car* interpreta el espacio de manera similar a como lo hace el héroe y transporta así la apariencia del mundo diegético tal como el vehículo de aquél transporta su cuerpo.

Pero el género recurre a menudo a otra máquina de “traslación–expresión:” la *flying–cam* (cámara voladora). Ésta permite tomas aéreas cuyo objetivo es restituir el espacio en toda su plenitud, lo cual nos recuerda el lugar –por lo general ínfimo– que ocupan los viajeros y su medio de transporte en el contexto ampliado del decorado natural. Los realizadores sacan provecho de estos aparatos de traslación–expresión para “leer” el espacio como paisaje y proponer una multiplicidad de perspectivas que, además de presentar el mundo diegético de un relato fílmico en particular, no dejan de remitir a la rica tradición paisajística norteamericana. La *camera car* y la *flying–camera* constituyen dos ejemplos claros de la forma como la tecnología se encontró con importantes tradiciones estéticas para proporcionar al *road movie* todo un abanico de

herramientas expresivas y de motivos que han modelado la retórica del género.

***Easy Rider* y *On the Road*: ¿textos fundadores?**

La salida de *Easy Rider* es el punto de referencia esencial para pensar la historia del *road movie*. Esta película –considerada no solamente como la primera película de carretera sino también como el *road movie* por excelencia– no tuvo que esperar una canonización retrospectiva, ya que tuvo un éxito inmediato tanto entre la crítica como entre el público, llegando a convertirse a la vez en una leyenda y en un emblema de su generación. Como lo señala Barbara Klinger, el enorme éxito de *Easy Rider* se debe sobre todo al hecho que sintetizó numerosos rasgos de las culturas juvenil y popular de los años sesenta, periodo particularmente agitado de la historia de los Estados Unidos.³²

La película muestra principalmente el modo de vida de los hippies y, por consiguiente, habla del conflicto entre libertad y represión. Cuenta la historia de Wyatt/Capitán América (Peter Fonda) y Billy (Dennis Hopper), dos hippies que viajan entre Los Angeles y Nueva Orleans en moto “en busca de América,”³³ pero que terminan por no encontrar más que hostilidad de parte de las personas con quienes se cruzan a lo largo del trayecto.

Además de su relación con el movimiento hippie, se pueden trazar una serie de vínculos entre *Easy Rider* y varios productos de la *pop culture* norteamericana, entre los que sobresalen la utilización del rock and roll, las alusiones a las exitosas *biker-movies* de Roger Corman,³⁴ el revisionismo genérico del *western* y el empleo de nuevos procedimientos estilísticos y técnicas narrativas relacionadas con el *New American Cinema*.³⁵ Estas referencias intertextuales a productos que habían sido muy bien acogidos por la juventud explican entonces en gran parte el éxito arrollador de *Easy Rider*.

Las estrellas de la película (Hopper, Fonda y Jack Nicholson) habían trabajado previamente para Corman en sus *biker-movies*. Estos *exploitation films*, de carácter transgresivo y dirigidos a los adolescentes, habían transformado a estos actores debutantes en verdaderos íconos de la cultura juvenil de finales de los años

sesenta. Asimismo, la pertenencia de *Easy Rider* al *New American Cinema* es otro aspecto importante para explicar su éxito. Como ya lo he señalado, esta tendencia –inspirada en la modernidad cinematográfica europea– buscaba revitalizar el cine norteamericano proponiendo un estilo más “espontáneo,” caracterizado sin embargo por una relectura crítica de los géneros del cine clásico hollywoodense así como por la inversión de sus convenciones.

Easy Rider está tan cargada de referencias al *western* que fue percibida desde un principio como una suerte de reinterpretación moderna de este género. Entre los elementos que acercan la película a esta tradición genérica figuran principalmente los panoramas de *Monument Valley* (escenario de varios *westerns* de Ford), la sustitución evidente de las motos por los caballos y el nombre mismo de los héroes, Billy y Wyatt –escogidos para evocar a Billy the Kid y Wyatt Earp– dos de los personajes más famosos del Lejano oeste. No obstante, la dirección del desplazamiento de los héroes en *Easy Rider* invierte uno de los indicadores más significativos del *western*: el viaje de Este a Oeste. Este viaje, en otro tiempo una promesa de libertad, se transforma en un recorrido de California al Sudeste que termina en la destrucción de los protagonistas. Esta relación estrecha entre *Easy Rider* y el *western* se convirtió en un aspecto esencial para definir el *road movie* como género independiente, llevando a menudo a la crítica a considerar la película de carretera como la heredera del *western* exclusivamente, lo que va en detrimento del estudio de los vínculos con otras tradiciones genéricas que también fueron capitales en la configuración del nuevo género.

Easy Rider presenta también numerosos elementos que remiten a la novela *On the Road* de Jack Kerouac, publicada en 1957. Esta obra era ya considerada en ese entonces como el testamento de la *beat generation*, lo cual le había conferido el estatus de novela “de culto” convirtiéndola rápidamente en todo un fenómeno cultural. *On the Road* es un relato autobiográfico de los viajes emprendidos por Kerouac y el mítico Neal Cassady de un extremo al otro de los Estados Unidos en los años cuarenta. Sal Paradise (Kerouac), escritor en formación, toma la carretera con el fin de poner a prueba el *American Dream* y sus promesas de libertad ilimitada siguiendo el ejemplo de Dean Moriarty (Cassady) –“el tipo perfecto para la carretera”–³⁶ encarnación misma del “sueño americano”

y paradigma del personaje *beat*. Dean es un delincuente juvenil, ladrón de automóviles y seductor de mujeres cuyo movimiento frenético parece tener como única meta el reencuentro con su padre alcohólico: un indigente que también recorre incesantemente el país.

Como lo afirman Cohan y Rae Hark, "es con Dean que la unión entre hombre y automóvil se convierte en parte integral del mito de la carretera."³⁷ Esta fusión del protagonista con su medio de transporte representada por Kerouac será una de las claves del futuro *road movie*. Para Dean, el automóvil no es solamente una "prótesis" que le permite desplazarse más rápido sino que se convierte también en una prolongación de todo su cuerpo: es el único "medio ambiente" en donde puede alcanzar la plenitud, y esto tanto social como sexualmente. Este aspecto se retoma en *Easy Rider*, puesto que Billy y Wyatt son presentados como "centauros," seres mitad hombre, mitad moto, propensos a una suerte de movimiento perpetuo.

El hecho que los protagonistas viajen en pareja tanto en la película como en la novela no carece de importancia. Antes de la publicación de *On the Road*, los personajes típicos de la carretera eran sobre todo parejas heterosexuales o comunidades enteras de desplazados. Fue Kerouac quien introdujo la pareja masculina de "amigos íntimos"³⁸ que se generalizó ulteriormente. De hecho, varios *road movies* pueden ser considerados también como *buddy-movies*, otro género importante del cine norteamericano. Es claro que *On the Road* puede ser leída como una *buddy-novel* e *Easy Rider* como un *buddy-movie* sin que pierdan por ello su estatus de *road novel* y *road movie* respectivamente, puesto que ya sabemos que las categorías genéricas deben definirse según los objetivos del análisis.

Es importante sin embargo observar que la presencia de la pareja –ya sea de la pareja de amigos íntimos o de la pareja heterosexual– se ha convertido en un marcador importante de la película de carretera. Cohan y Rae Hark subrayan que la pareja es la configuración dominante no solamente en los *road movies*, sino también en las películas de hollywood en general. Estos autores consideran que el *road movie* privilegia la pareja por razones narrativas más bien prácticas: dos personas sentadas dentro de un automóvil permiten un encuadre clásico y garantizan el flujo

constante de diálogo. Además, el espacio confinado del automóvil, así como el hecho de compartir habitaciones de motel, mesas de *diner* (restaurante típico americano) y situaciones de penuria y precariedad, ayudan a alcanzar un alto grado de intimidad y a provocar conflicto rápidamente.³⁹

Claro está que, aunque Sal y Dean (así como Wyatt y Billy) viajen en pareja, estos personajes se encuentran raramente solos. Su periplo está lleno de encuentros que también son indispensables para la construcción del relato. La relación entre la pareja de viajeros y la sociedad que los rodea es entonces un aspecto semántico capital en el género, tal como lo dan a entender estos "textos fundadores." Hay que añadir sin embargo que esta relación es más bien problemática. Kerouac definió a sus héroes de la carretera como personajes marginales e inasimilables por el *establishment*, característica retomada por Hopper en *Easy Rider*. Si estas dos parejas de amigos se deciden a tomar la carretera, es sobre todo porque les resulta difícil encontrar su lugar en la sociedad. Ann Charters, en su introducción a *On the Road*, cita las palabras de Lucien Carr que definía la *beat generation* como "un grupo rebelde que intentaba mirar el mundo de una forma que le confiriera una nueva significación, tratando de encontrar valores [...] que fueran válidos."⁴⁰ Para Charters, fue al escribir *On the Road* que Jack Kerouac encontró su propia voz y su verdadero tema: la historia de su propia búsqueda de un lugar como *outsider* en los Estados Unidos. De origen franco-canadiense, Kerouac se sintió siempre al margen de la sociedad y sus viajes frenéticos parecen haber tenido como objetivo una suerte de apropiación no solamente del espacio norteamericano, sino también del concepto mismo de cultura norteamericana, tal como lo demuestran las alusiones constantes a la literatura, al jazz, y al cine que se encuentran en la novela. Sin embargo, este deseo de descubrimiento no está libre de contradicción, ya que a los héroes de *On the Road* los guía una curiosa mezcla de fascinación y rechazo frente a la sociedad norteamericana.

Esta relación contradictoria de los héroes con su medio se acentúa en *Easy Rider*. Billy y Wyatt se lamentan por la suerte de los Estados Unidos que, a sus ojos, ha dejado de ser una madre para convertirse en una prostituta, corrompida en los fundamentos de sus

instituciones políticas y sociales. En efecto, el contexto sociopolítico de la época no era nada alentador: la intolerancia, la segregación y las insurrecciones que estas provocaban en los guetos eran noticia cotidiana. A esto se sumaban una serie de magnicidios,⁴¹ preocupantes niveles de pobreza y la guerra de Vietnam. El título mismo de la película, *Easy Rider*, sacado del argot local del Sur, hace referencia a un hombre que vive con una prostituta: no su protector, como nos lo recuerda Peter Fonda, sino aquel que comparte su vida con ella porque así puede hacer una "cabalgata fácil" (*an easy ride*).⁴² Hopper y Fonda dan a entender que esta "cabalgata fácil" es la de la mayor parte de los norteamericanos de finales de los años sesenta por aceptar el estado de cosas contra el cual se revelan Billy y Wyatt, quienes emprenden también una "cabalgata fácil" pero de otro tipo. Nuestros héroes parten entonces en busca de una América inmaculada parecida a la de los pioneros pero que no podrán encontrar.

Es innegable que un gran malestar social es lo que origina el desplazamiento incesante de estos héroes. Quizás en eso radica la propensión al movimiento del personaje típico de la película de carretera. Podríamos incluso afirmar que este malestar es el vínculo más evidente que se puede establecer entre el héroe del *road movie* y el pionero de antaño, ya que: ¿qué es un pionero sino alguien que, al no sentirse a gusto en su medio, siente la necesidad de ir a buscar otra cosa en otro lado? A este respecto, evocaré las palabras de Kerouac quien, cuando comenzaba a trabajar en *On the Road*, confió al editor inglés de su primer libro que concebía su nuevo proyecto como una epopeya, "una novela cuyo fondo es la recurrencia del instinto pionero en la vida norteamericana y su manifestación en la migración de la generación actual [...]".⁴³ No cabe duda que se podría decir lo mismo de *Easy Rider*. De hecho, esta declaración de Kerouac constituiría una definición bastante satisfactoria del *road movie* como género cinematográfico.

Algunas definiciones del *road movie*

Con *Easy Rider* y *On the Road* como tela de fondo, así como con la caracterización hecha por Kerouac de su proyecto de novela que acabo de mencionar, conviene ahora ocuparse de las diversas

definiciones del *road movie* propuestas por varios autores que se han interesado en ello. Hay que aclarar que los rasgos que he identificado en estos "textos fundadores" no podrían sustituirse a una definición del género y que tal definición no es fácil de establecer. Por eso prefiero hablar aquí de "definiciones" más que de una sola definición infalible o monolítica que no sólo es inexistente, sino que sería de una utilidad muy limitada en el caso que nos ocupa.

El primer aspecto que se pone de relieve en las definiciones sucintas es el hecho que el *road movie* comporta siempre un relato de búsqueda. Vincent Pinel escribe: "este género explota el tema tradicional de la carretera, expresa una búsqueda, un deseo de espacio, de descubrimientos y nuevos encuentros."⁴⁴ El héroe que toma la carretera intenta de esta manera encontrar algo que le hace falta. Timothy Corrigan afirma también que el viaje de descubrimiento es una de las marcas fundamentales del género. Sin embargo, este viaje de descubrimiento es indisociable del contexto tecnológico en que se desarrolla, aspecto que diferencia el *road movie* de otros géneros que presentan desplazamientos similares, como el *western* o la película de aventuras. Corrigan añade: "los *road movies* son, por definición, películas sobre automóviles, camiones, motos o cualquier otro descendiente en línea directa del tren del siglo diecinueve."⁴⁵ Esta definición hace hincapié en la importancia de la tecnología en el género que, según Cohan y Rae Hark, está relacionada a la vez con una necesidad de representación de la modernidad –tanto en sus éxitos históricos como en sus problemas sociales– y con un deseo de reiteración de fantasías masculinas de evasión y liberación.

Corrigan es una referencia obligada a cuando se habla de *road movie*. El quinto capítulo de su libro *A Cinema Without Walls: Movies and Culture after Vietnam*, consagrado a la película de carretera, es un texto capital para caracterizar el género. Este capítulo, titulado *Genre, Gender, and Hysteria: The Road Movie in Outer Space*, busca definir el género, trazar su evolución y relacionarlo con otros géneros del cine americano de los años ochenta y noventa.

Para Corrigan, los *road movies* han sido a menudo ignorados por los mejores estudios de los géneros de Hollywood. Esto se debe quizás a que la aparición de la película de carretera como una corriente importante en la historia del cine es un hecho reciente. Por eso esta tradición no es tan fácil de reconocer como los géneros clásicos del

cine norteamericano. Según este autor, el *road movie* descende de películas tales como *The Searchers* (John Ford, 1956), un *western* "revisionista" donde una pareja de héroes viaja sin cesar durante años en busca de una niña secuestrada por Comanches. Además, Corrigan identifica lo que él llama "importantes prototipos" de *road movies* en películas tales como *They Drive by Night* (Raoul Walsh, 1940) y *You Only Live Once*, (Fritz Lang, 1937). Sin embargo, para él las características distintivas del género comienzan a emerger más claramente en *Detour* (Edgar G. Ulmer, 1945) y *Le salaire de la peur* (Henri-George Clouzot, 1953). Cuanto a *Easy Rider*, a pesar de considerarlo como uno de los primeros ejemplos del género, lo pone al lado de *Bonnie and Clyde*, que sigue siendo para él el otro *road movie* fundador, una película que considera "infinitamente más inteligente y elocuente" que la célebre película de carretera de Dennis Hopper.

Corrigan ve el *road movie* como un género desesperado que responde a la reciente ruptura histórica del sujeto masculino, habitualmente el soporte principal de "esos muros institucionales del cine dominante."⁴⁶ Cohan y Rae Hark retoman las ideas principales de este autor para proponer una definición bastante completa del género:

Según Corrigan, el "*road movie* es en gran medida un fenómeno de la posguerra" (p.143), y encuentra su coherencia genérica, explica, en la fusión de cuatro características que ponen el género en relación con la historia de la cultura norteamericana de la posguerra. Primero que todo, un relato de carretera responde a la ruptura de la unidad familiar, "esa pieza de centro edípica del relato clásico" (p.145) y pone así en evidencia la desestabilización de la subjetividad y del poder masculinos que derivan de dicha ruptura. Segundo, "en el *road movie* los eventos influyen sobre los personajes: el mundo histórico es siempre muy importante como contexto, y los objetos a lo largo de la carretera son habitualmente amenazadores y materialmente agresivos" (p.145). Tercero, el protagonista de la carretera se identifica voluntariamente con los medios de transporte mecanizados, el automóvil o la motocicleta, "que se convierten en la única promesa de individualidad en una cultura de la reproductibilidad mecánica"

(p.146) llegando a "verse transformados en una realidad humana o espiritual" (p.145). Y cuarto, siendo "un género que se concentra tradicionalmente, de manera casi exclusiva, en los hombres en la ausencia de las mujeres" (p.143), el *road movie* fomenta una fantasía masculina de evasión que establece un vínculo entre masculinidad y tecnología que define la carretera como un espacio que, a pesar de ser incompatible con las responsabilidades de la vida doméstica: cotidianidad en el hogar, matrimonio, empleo; termina estando contenido dentro de esas mismas responsabilidades.⁴⁷

A pesar de su exactitud, la definición de Corrigan ignora la existencia de todo un corpus de películas de carretera que fueron realizadas antes de los años cincuenta. En efecto, el fenómeno *Easy Rider* ha restringido la concepción del *road movie* al espacio norteamericano y al contexto histórico de comienzos de los años setenta, lo que ha oscurecido de cierta forma la historia misma del género.

El tema de la carretera, el viaje y la errancia, así como los lazos estrechos que existen entre los héroes del género y los medios de transporte y comunicación, son tropos tan extendidos en el cine en general que uno puede preguntarse si la categoría de género es suficiente para dar cuenta de la complejidad del *road movie*. Por eso, Bennet Schaber afirma que "más que designar un género solamente, la frase *road movie* puede considerarse como la expresión de un concepto cinematográfico."⁴⁸ Para este autor, el *road movie*, con su oscilación constante entre cuerpos en movimiento y cuerpos en reposo, puede ser comparado a un "dominio entero de la física" cuya interpretación y análisis sería posible solamente gracias al vocabulario –que él califica de "tabla periódica" o de "tratado de termodinámica"– proporcionado por la película de carretera. La exploración del *road movie* como concepto cinematográfico permitiría comprender su significación profunda tanto a nivel estético como social, así como explicar su omnipresencia en la cultura norteamericana. Al hablar de concepto cinematográfico, Schaber hace alusión a la definición del mismo propuesta por Gilles Deleuze:

Una teoría del cine no es "sobre" el cine, sino sobre los conceptos que el cine suscita y que están a su vez relacionados

con otros conceptos correspondientes a otras prácticas, ya que la práctica de los conceptos en general no tiene ningún privilegio sobre las otras, así como un objeto no tiene ningún privilegio sobre los otros. Es a nivel de la interferencia de muchas prácticas que se hacen las cosas, los seres, las imágenes, los conceptos, todo tipo de eventos. La teoría del cine no trata del cine sino de los conceptos del cine, que no son menos prácticos, efectivos o existentes que el cine mismo.⁴⁹

Al afirmar que el *road movie* es un concepto cinematográfico, Schaber trata de establecer una relación entre el género y lo que él llama "un tipo específico de destino imaginado (o imaginario si se prefiere)."⁵⁰ ¿Ese destino imaginado o imaginario no correspondería al destino mismo de la cultura norteamericana, cuyo imaginario está tan íntimamente ligado al cine? Schaber añade: "esta relación entre un tipo específico de itinerario narrativo (la carretera) y un tipo específico de producción de la imagen (el cine), es lo que entiendo por *road movie* como concepto."⁵¹

Entender el *road movie* como un concepto cinematográfico nos permite ubicar esta tradición genérica dentro del contexto general de la civilización norteamericana. Como lo he sostenido a lo largo de este artículo, el estudio cuidadoso de los textos que pertenecen al género no puede obviar las correlaciones del *road movie* con la historia social, cultural y cinematográfica de los Estados Unidos. Si la disposición al movimiento es una de las claves para comprender esta nación, no sorprende que el cine –la imagen en movimiento– sea particularmente apropiado para representar la modernidad norteamericana. En el siglo veinte, las autopistas y el automóvil, resultado último del desarrollo tecnológico de los medios de transporte, hicieron posible que los individuos se desplazaran en toda libertad por un territorio ya conquistado, asegurando la continuidad de esa necesidad de movimiento que ha guiado siempre a los Estados Unidos. Asimismo, el cine –súmmum de todo un linaje de descubrimientos en el campo de la representación– produjo a lo largo del siglo imágenes en movimiento de las que necesitaba el país para construir su imaginario. El *road movie* es un punto de convergencia privilegiado entre estas dos tradiciones tecnológicas absolutamente necesarias para comprender la experiencia

norteamericana. Visto así, este género se convierte no únicamente en una manera de hacer cine y de pensar el cine, sino también en una de las formas más provechosas de pensar los Estados Unidos y su civilización a través del cine.

NOTAS

¹ Tomado de, Steven Cohan e Ira Rae Hark, "Introduction." *The Road Movie Book*. Eds. Steven Cohan e Ira Rae Hark. (New York: Routledge, 1997) 1.

² Me parece pertinente citar el párrafo completo de Baudrillard: "La cultura no es aquí esa deliciosa panacea que se consume donde nosotros en un espacio mental sacramental y que tiene derecho a su sección especial en los periódicos y en las mentes. La cultura es el espacio, es la velocidad, es el cine, es la tecnología. Ésta es auténtica, si se puede decir esto de algo. No el cine de más, la velocidad de más, la técnica de más (donde nosotros se siente por todas partes esa modernidad sobreañadida, heterogénea, anacrónica). En los Estados Unidos el cine es verdadero, porque todo el espacio y todo el modo de vida son cinematográficos. Este corte, esta abstracción que deploramos no existe: la vida es cine." Tomado de, Jean Baudrillard, *Amérique*. (Paris: Grasset, 1986) 98.

³ David Laderman, *Driving Visions: Exploring the Road Movie*. (Austin, TX: University of Texas Press, 2002) 3.

⁴ Laderman 5.

⁵ Robert Kolker, *A Cinema of Loneliness*. 3ª ed. (New York: Oxford University Press, 2000) 42.

⁶ Raphaëlle Moine, *Les genres du cinéma*. (Paris: Nathan, "Nathan cinéma," 2002) 19.

⁷ Daniel Chandler, *An Introduction to Genre Theory*. 1997. Octubre de 2006 <<http://www.aber.ac.uk/media/Documents/intgenre/intgenre.html>> 1.

⁸ Chandler 1.

⁹ Chandler 2.

¹⁰ Stephen Neale, "Questions of Genre." *Approaches to Media: A Reader*. Eds. Oliver Boyd-Barret y Chris Newbold. (London: Arnold, 1995) 463-64.

¹¹ Las definiciones semántico-sintácticas del género se inspiran en el trabajo de Rick Altman sobre el musical hollywoodense. Este autor constata que el género posee a la vez rasgos semánticos y rasgos sintácticos. Estos últimos determinan de forma específica las relaciones entre los rasgos semánticos. En otras palabras, los datos semánticos son el contenido de la película y la situación sintáctica la estructura narrativa dentro de la cual dicho contenido se inserta; distinción que corresponde, por otro lado, a aquella que existe entre significación lingüística y significación textual. Para Altman, un género

no puede ser “una construcción teórica sin verificación histórica, ni un tipo histórico inaceptable desde un punto de vista teórico. Un género sólo existe plenamente a partir del instante en que se dispone de un método para organizar su semántica en una sintaxis estable.” Ver Rick Altman, “A Semantic/Syntactic Approach to Film Genre.” *Cinema Journal* vol 23 no 3 (Primavera de 1984): 6–18.

¹² Ver por ejemplo películas como *The Big Trail* (Raoul Walsh, 1930), *Stagecoach* (John Ford, 1939), *The Searchers* (John Ford, 1956) etc. La oposición entre *Wilderness/Civilization* la tomo de Jim Kitses. Para este autor, las películas del oeste se caracterizan principalmente por narrativizar esta dicotomía fundamental, que tiene lugar sobre la línea de la frontera. Ver, Jim Kitses, *Horizons West*. (London: Thames and Hudson, 1969).

¹³ La *screwball comedy* suele concentrarse en las marcadas diferencias entre los ricos y famosos y la gente del común, resaltando a menudo cuán afortunada es en realidad la clase media. En las dos comedias nombradas, el abismo social que separa a los héroes sólo puede ser franqueado en la carretera, único lugar donde las clases sociales parecen desaparecer. El *road movie* heredará este marcador genérico.

¹⁴ Moine 112.

¹⁵ Laderman 2.

¹⁶ Shari Roberts, “Western Meets Eastwood—Genre and Gender on the Road.” *The Road Movie Book*. Eds. Steven Cohan e Ina Rae Hark. (New York: Routledge, 1997) 53.

¹⁷ Tomado de, Giampiero Frasca, *Road Movie. Immaginario, genesi, struttura e forma del cinema americano on the road*. (Torino: UTET Libreria, 2001) 3.

¹⁸ Pierre Lagayette, *L'Ouest américain. Réalités et mythes*. (Paris: Ellipses, “Les essentiels de la civilisation anglo-saxonne,” 1997) 59.

¹⁹ En lo que concierne la relación de este proceso de urbanización con el nacimiento del cine como espectáculo, ver la primera parte “The Rise of Movie Culture” en Robert Sklar, *Movie-Made America: a Cultural History of American Movies*. (New York: Vintage Books Edition, 1994) 2–48.

²⁰ Ver, J.J. Flink, *The Car Culture*. (Minnesota, MIT, 1975).

²¹ Ver a este respecto, Rebecca Solnit, *River of Shadows, Eadweard Muybridge and the Technological Wild West*. (New York: Penguin Books, 2003).

²² Ver, Frasca 161.

²³ El espacio diegético es el espacio de la diégesis, es decir, del universo de la ficción. Como lo anota André Gardies, la diégesis designa “un mundo, un universo espacio-temporal coherente, poblado de objetos y de individuos, que posee sus propias leyes (eventualmente similares a las del mundo de la experiencia vivida). Este mundo es en parte dado y representado por la película, pero también construido por la actividad mental e imaginaria del espectador.” Tomado de, André Gardies, *Le récit filmique*. (Paris: Hachette, “Contours Littéraires,” 1993) 137.

²⁴ Ver, Barbara Novak, *American Painting of the 19th century*. (New York: Harper and Row, 1979).

²⁵ Jean Mottet escribe a este respecto: "Lo que sorprende en la mayoría de pinturas de paisaje del siglo XIX, más allá de las características que son en suma comunes a todo el conjunto de la tradición paisajística europea y norteamericana, es la dimensión simbólica de los paisajes particulares. Se tiene la impresión que cada paisaje se siente responsable de llevar en sí lo esencial, lo mejor de América." Tomado de, Jean Mottet, *L'invention de la scène américaine. Cinéma et paysage*. (Paris: L'Harmattan, 1998) 30.

²⁶ Ver, Ralph Waldo Emerson. "Nature," *The Complete Works of Ralph Waldo Emerson*. Notas por Edward Waldo Emerson. (New York: AMS Editions, 1968).

²⁷ Tomado de, Pierre-Yves Pétillon, *La Grand-Route, espace et écriture en Amérique*. (Paris: Seuil, 1979) 13.

²⁸ Dentro de esta tradición figuran autores como James Fenimore Cooper (*The Pioneers*, 1823; *The Last of the Mohicans*, 1826) y sus personajes arquetípicos del hombre de la frontera; el gran poeta Walt Whitman que celebró las carreteras, los grandes espacios y los adelantos tecnológicos; Mark Twain (*The Adventures of Huckleberry Finn*, 1884) y sus astutos héroes en fuga y Jack London (*The Road*, 1907) cuyos vagabundos encarnan el espíritu libre y nómada del hombre norteamericano. Incluso una novela como *Moby Dick* (Herman Melville, 1851), que narra los viajes iniciáticos de un joven marinero por los mares del mundo, puede ser inscrita dentro de esta tradición literaria de la que se alimenta el *road movie*.

²⁹ Lagayette 50.

³⁰ Timothy Corrigan, *A Cinema Without Walls: Movies and Culture after Vietnam*. (New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 1999) 146.

³¹ Gilles Deleuze, *Cinéma 1. L'Image-mouvement*. (Paris: Les Éditions de Minuit, 1985) 142.

³² Ver, Barbara Klinger, "The Road to Dystopia." *The Road Movie Book*. (New York: Routledge, 1997) 180.

³³ El eslogan de la película, el cual se volvió célebre también, llama la atención porque resume a la vez los eventos del relato y el carácter utópico de la empresa de los dos motociclistas: "A man went looking for America and couldn't find it anywhere" 'Un hombre partió en busca de América y no pudo encontrarla en ninguna parte.'

³⁴ Roger Corman, verdadera leyenda del cine norteamericano, trabajó para la AIP (American International Pictures) una productora independiente que hacía películas para adolescentes (*Exploitation Films*). Corman realizó una serie de *biker-movies* que tuvieron gran éxito: *Wild Angels* (1966), *The Glory Stompers* (1967), *Hell's Angels on Wheels* (1967) y *The Trip* (1967).

³⁵ Ver, Klinger 180.

³⁶ En la primera página de la novela, Paradise presenta a Moriarty diciendo: "Dean is the perfect guy for the road because he actually was born on the road [...]." 'Dean es el tipo perfecto para la carretera, ya que de hecho nació en la carretera [...].' Tomado de, Jack Kerouac, *On the Road*. (New York: Penguin, 1991 [1957]) 3.

³⁷ Cohan y Rae Hark 7.

³⁸ Utilizo aquí el término "amigos íntimos" como traducción a una suerte de español estándar de la palabra inglesa "buddy." Por supuesto, existen otras palabras más indicadas en el vocabulario de los diversos países de habla hispana, como por ejemplo "parceros," "cuates," "panas," "camaradas," "compinches," etc.

³⁹ Ver, Cohan y Rae Hark 8.

⁴⁰ Ann Charters, "Introduction." *On the Road*. (New York: Penguin, 1991 [1957]) xi.

⁴¹ John Fitzgerald Kennedy en 1963, Malcolm X en 1965, Robert Kennedy y Martin Luther King en 1968.

⁴² Ver, E. Campbell, "Rolling Stones Raps with Peter Fonda." *Easy Rider, The Complete Screenplay*. Bajo la dirección de N. Hardy y M. Schlossberg. (New York: Signet, 1969) 28.

⁴³ Charters xvii.

⁴⁴ Vincent Pinel, *Écoles, genres et mouvements au cinéma*. (Paris: Larousse-Bordas/HER., "Comprendre Reconnaître," 2000) 120.

⁴⁵ Corrigan 144.

⁴⁶ Corrigan 138.

⁴⁷ Cohan y Rae Hark 2.

⁴⁸ Bennet Schaber, "Hitler Can't Keep'em That Long. The Road the People." *The Road Movie Book*. Eds. Steven Cohan e Ina Rae Hark. (New York: Routledge, 1997) 24.

⁴⁹ Gilles Deleuze, *Cinéma 2. L'Image-temps*. (Paris: Les Éditions de Minuit, 1985) 365.

⁵⁰ Schaber 24.

⁵¹ Schaber 24.

FILMOGRAFIA

Bonnie and Clyde. Dir. Arthur Penn. Int. Warren Beatty, Faye Dunaway, Gene Hackman. Warner Brothers/Seven Arts, 1967.

Detour. Dir. Edgar G. Ulmer. Int. Tom Neal, Ann Savage, Claudia Drake. Producers Releasers Corporation (PRC), 1945.

Easy Rider. Dir. Dennis Hopper. Int. Dennis Hopper, Peter Fonda. Columbia Pictures Corporation, 1969.

Hell's Angels on Wheels. Dir. Richard Rush. Int. Adam Roark, Jack Nicholson, Sabrina Scharf. U.S. Films Inc., 1967.

It Happened One Night. Dir. Frank Kapra. Int. Clark Gable, Claudette Colbert. Columbia Pictures Corporation, 1934.

Le Salaire de la peur. Dir. Henri-Georges Clouzot. Int. Yves Montand, Charles Vanel, Peter Van Eyk. Cinedis, 1953.

- Sullivan's Travels*. Dir. Preston Sturges. Int. Joel McCrea, Veronica Lake, Robert Warwick. Paramount Pictures, 1941.
- Stagecoach*. Dir. John Ford. Int. John Wayne, Claire Trevor. United Artists, 1939.
- The Big Trail*. Dir. Raoul Walsh. Int. John Wayne, Marguerite Churchill, El Brendel. Fox Film Corporation, 1930.
- The Glory Stompers*. Dir. Anthony M. Lanza. Int. Tony Acone, Ed Cook, Dennis Hopper. American International Pictures (A.I.P.), 1968.
- The Grapes of Wrath*. Dir. John Ford. Int. Henry Fonda, Jane Darwell, John Carradine. Twentieth Century-Fox Film Corporation, 1939.
- The Searchers*. Dir. John Ford. Int. John Wayne, Jeffrey Hunter, Vera Miles, Natalie Wood. Warner Bros. Pictures, 1956.
- The Trip*. Dir. Roger Corman. Int. Peter Fonda, Susan Strasberg, Bruce Dern, Dennis Hopper. American International Pictures (AIP), 1967.
- The Wizard of Oz*. Dir. Victor Fleming. Int. Judy Garland, Frank Morgan, Ray Bolger, Bert Lahr. Metro-Goldwyn-Mayer (MGM), 1939.
- They Drive by Night*. Dir. Raoul Walsh. Int. Humphrey Bogart, George Raft, Ann Sheridan, Ida Lupino. Warner Bros. Pictures, 1940.
- They Live By Night*. Dir. Nicholas Ray. Int. Cathy O'Donnell, Farley Granger, Howard Da Silva. RKO Radio Pictures, 1949.

BIBLIOGRAFIA

- Altman, Rick. "A Semantic/Syntactic Approach to Film Genre." *Cinema Journal* vol 23 no 3 (Primavera de 1984): 6-18.
- Baudrillard, Jean. *Amérique*. Paris: Grasset, 1986.
- Bazin, André. *Qu'est-ce que le cinéma?*. Paris: Éditions du Cerf, "Septième Art," 2003 [1958].
- Bourget, Jean-Loup. *Hollywood, la norme et la marge*. Paris: Nathan, "Nathan Cinéma," 2002 [1998].
- Chandler, Daniel. *An Introduction to Genre Theory*. 1997. Octubre de 2006 <<http://www.aber.ac.uk/media/Documents/intgenre/intgenre.html>>.
- Charters, Ann. "Introduction." *On the Road*. New York: Penguin, 1991 [1957].
- Cohan, Steven and Ira Rae Hark. "Introduction." *The Road Movie Book*. Eds. Steven Cohan and Ira Rae Hark. New York: Routledge, 1997.
- Cooper, James Fenimore. *The Pioneers*. New York: Signet, "Signet Classics," 1996 [1823].
- *The Last of the Mohicans*. New York: Penguin, "Penguin Classics," 1986 [1826].
- Corrigan, Timothy. *A Cinema Without Walls: Movies and Culture after Vietnam*. New Brunswick, NJ: Rutgers University Press, 1999.

- Deleuze, Gilles. *Cinéma 1. L'Image-mouvement*. Paris: Les Éditions de Minuit, 1985.
- *Cinéma 2. L'Image-temps*. Paris: Les Éditions de Minuit, 1985.
- Emerson, Ralph Waldo. "Nature." *The Complete Works of Ralph Waldo Emerson*. Notas por Edward Waldo Emerson. New York: AMS Editions, 1968.
- Flink, J.J. *The Car Culture*. Minnesota: MIT, 1975.
- Frasca, Giampiero. *Road Movie. Immaginario, genesi, struttura e forma del cinema americano on the road*. Torino: UTET Libreria, 2001.
- Gardies, André. *Le récit filmique*. Paris: Hachette, "Contours Littéraires," 1993.
- Hill, Lee. *Easy Rider*. London: BFI, 1996.
- Kerouac, Jack. *On the Road*. New York: Penguin, 1991 [1957].
- Kitses, Jim. *Horizons West*. London: Thames & Hudson, 1969.
- Klinger, Barbara. "The Road to Dystopia." *The Road Movie Book*. Eds. Steven Cohan and Ira Rae Hark. New York: Routledge, 1997.
- Kolker, Robert. *A Cinema of Loneliness*. 3ª ed. New York: Oxford University Press, 2000.
- Laderman, David. *Driving Visions: Exploring the Road Movie*. Austin, TX: University of Texas Press, 2002.
- Lagayette, Pierre. *L'Ouest américain. Réalités et mythes*. Paris: Ellipses, "Les essentiels de la civilisation anglo-saxonne," 1997.
- London, Jack. *The Road*. New York: Penguin Books, "Penguin Classics," 1996 [1907].
- Marx, Leo. *The Machine in the Garden*. New York: Oxford University Press, 1964.
- Melville, Herman. *Moby Dick*. New York: Penguin Books, "Penguin Classics," 1994. [1851].
- Moine, Raphaëlle. *Les genres du cinéma*, Paris, Nathan, "Nathan cinéma," 2002.
- Mottet, Jean. *L'invention de la scène américaine. Cinéma et paysage*. Paris: L'Harmattan, 1998.
- Nacache, Jacqueline. *Le film hollywoodien classique*. Paris : Nathan, "128," 1995.
- Neale, Stephen. "Questions of Genre." *Approaches to Media: A Reader*. Eds. Oliver Boyd-Barret y Chris Newbold. London: Arnold, 1995 [1990].
- Novak, Barbara. *American Painting of the 19th century*. New York: Harper and Row, 1979.
- Pétillon, Pierre-Yves. *La Grand-Route, espace et écriture en Amérique*. Paris: Seuil, 1979.
- *Histoire de la littérature américaine, 1939–1989*. Paris: Fayard, 1992.
- Pinel, Vincent. *Écoles, genres et mouvements au cinéma*. Paris: Larousse-Bordas/HER., "Comprendre Reconnaître," 2000.
- Roberts, Shari. "Western Meets Eastwood. Genre and Gender on the Road." *The Road Movie Book*. Eds. Steven Cohan e Ina Rae Hark. New York: Routledge, 1997.

Schaber, Bennet. "Hitler Can't Keep'em That Long. The Road the People." *The Road Movie Book*. Eds. Steven Cohan e Ina Rae Hark. New York: Routledge, 1997.

Sklar, Robert. *Movie-Made America: A Cultural History of American Movies*. New York: Vintage Books Edition, 1994.

Solnit, Rebecca. *River of Shadows: Eadweard Muybridge and the Technological Wild West*. New York: Penguin Books, 2003.

Thoreau, Henry David. *Walden and other Writings*. Ed. Brooks Atkinson. New York: The Modern Library, 1992 [1854].

Twain, Mark. *The Adventures of Huckleberry Finn*. New York: Penguin, "Penguin Classics," 1996 [1884].

Whitman, Walt. *The Complete Poems*. London: Penguin, "Penguin Classics," 1996.