

Europa en la carretera. Viaje, paisaje y territorio en el *road movie*¹

Europe on the road.
Journey, landscape, and territory in the road movie

Carlos Fernando Alvarado Duque
Universidad de Manizales
cfalvarado@umanizales.edu.co
<https://orcid.org/0000-0003-4126-3133>

¹ Recibido: 11 de Abril de 2023. Aceptado: 10 de abril de 2024

Cómo citar este artículo: Alvarado Duque, F. (2024). Europa en la carretera. Viaje, paisaje y territorio en el road movie. *Revista 180*, (54), (196-217). [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.\(2024\).art-1255](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.(2024).art-1255)
DOI: [http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.\(2024\).art-1255](http://dx.doi.org/10.32995/rev180.Num-54.(2024).art-1255)

Resumen

Este estudio hace un ejercicio interpretativo frente a obras que remodelan el género *road movie* europeo (películas de carretera) con el objetivo de aproximarse a una cartografía de las categorías: *viaje, paisaje y territorio*. Tres filmes europeos de inicios de este siglo XXI ofician de centro de gravedad para hacer posible esta travesía. Como rasgo distintivo se ofrece una nueva mirada sobre el paisaje que no se termina en la idea de una naturaleza prehumana como objeto de contemplación, y una lectura del concepto de territorio que nos pone de cara con la espacialidad a partir de formas narrativas inevitablemente unidas al contexto de la carretera. Finalmente, el viaje no se agota en una línea de base para el relato. Se convierte en una cuenca para modificar la relación entre los personajes y el espacio hasta convertirse en una línea de fuga que sabotea, en este caso, la causalidad del cine clásico.

Palabras clave

Arte, cine de carretera, paisaje, puesta en escena, territorio, viaje

Abstract

This study undertakes an interpretative exercise regarding works that reshape the European Road Movie genre (road films) with the aim of approaching a cartography of the categories: *journey, landscape, and territory*. Three European films from the early 21st century serve as the center of gravity for making this journey possible. Distinctive features include a new perspective on the landscape that goes beyond the idea of pre-human nature as an object of contemplation, and an interpretation of the concept of territory that confronts us with spatiality through narrative forms inevitably linked to the context of the road. Finally, the journey is not merely a baseline for the narrative; it becomes a channel for modifying the relationship between the characters and the space, ultimately transforming into a line of flight that undermines, in this case, the causality of classical cinema

Keywords

art, road movie, landscape, stagigng, territory, travel



Figura 1

Fotograma colorizado del filme: *L'arrivée d'un train à La Ciotat* (Louis y Auguste Lumière, 1895)

Nota. Adaptado de *Este video es de 1895, pero ahora han conseguido transformarlo en 4K*, [Fotografía], Epik, 2020. https://as.com/epik/2020/02/05/portada/1580925693_170371.html

INTRODUCCIÓN: ROAD MOVIE: DES-MONTANDO EL GÉNERO

Bien podemos decir que el cine comienza como una suerte de falso *road movie* o como un *road movie* por venir (extraña anticipación mecánica).

Recordemos que, oficialmente, la historia del séptimo arte tiene como acto inaugural la presentación de los primeros trabajos de los hermanos Lumière, a finales de diciembre de 1895 en el salón Indien du Grand Café de París. El mito habla por sí solo, hasta el punto de reescribir la historia. Una máquina se abalanza sobre el público desconcertado. Un tren pareciera salir por la pantalla improvisada. La cuarta pared se amenaza por primera vez en el naciente arte. Y si seguramente el miedo sugerido tiene más de hipérbole que de registro, la historia quedó cifrada en dicho gesto. Realmente una máquina fue capaz de un gesto de agresión. La cámara que, no hay duda, es una suerte de vehículo (viaje inmóvil, como sugiere Burch, 2017), afectaba, en el sentido spinoziano del término (generando una fuerza sobre un cuerpo), a los primeros espectadores cinematográficos.

Durán (1995) hace evidente la estrecha relación entre el cinematógrafo y la locomotora. Ambas, máquinas decimonónicas, tienen como fin la conquista del espacio y como coartada la modulación del movimiento. El territorio que tejen, en cuanto operan, es el del viaje. Viaje móvil que hace de lo inmóvil movimiento, el tren nos regala el paisaje como un flujo de líneas y colores, viaje inmóvil que insufla movimiento a la inmovilidad (gracias a la capacidad de desplazamiento real/virtual de la cámara), el cine nos ofrece una escritura en imágenes. Creemos que hay en estas máquinas, justo cuando aparecen, a finales del siglo XIX, una suerte de *road movie* en ciernes. Podría sugerirse que el espectador cinematográfico siempre

emprende un viaje en el que la relación con el vehículo (cinematógrafo-locomotora) supone un extraño intercambio de fuerzas donde el contagio termina por hacernos devenir en otros, máquinas ópticas, espectadores en (falso) movimiento. Extraña carta de amor al hombre que se hace protésico de la máquina, a la máquina que se antropomorfa.

Road movie por venir, en calidad de género, bien puede pensarse como una estrategia archigenérica que define la fuerza del séptimo arte. Y decimos *arché*, en el sentido griego del término, como marca del origen que dará, por su propia molecularidad, forma a las imágenes futuras. No obstante, nuestro interés no es auscultar, mediante esta provocación, la idea del cine como máquina de carretera, como carrete-automóvil. Deseamos, en otro horizonte, revisar, de manera crítica, el *road movie* como concepto al interior de una posible cartografía (no taxonomía) del *viaje, paisaje, territorio*. En particular nos atraen algunos *road movies* europeos que desterritorializan las claves del género americano. En este acto, que necesariamente supone una fuga, hay un germen artístico que pone en obra la capacidad de hacer devenir expresiva la materia que, como sugiere Deleuze (en Sauvagnargues, 2006), define tanto al arte como al territorio.

Si bien la categoría *road movies* entra en la escena mediática a finales de 1960, tarda algunos años para convertirse en un fenómeno objeto de reflexión académica. La década de 1990 se encarga de revisar la idea de esta tradición que, para efectos de ciertas taxonomías, es problemática, pues tras de sí carga una historia significativa y se amplifica renovando algunas de las convenciones que buscaban ser cristalizadas para su delimitación. Parafraseando a García-Ochoa (2018), el boom de la *road movie* deviene en una tendencia que implicó una dirección contracultural y el reconocimiento de la mujer y la multiculturalidad. Decimos que el *road movie* como género es problemático, porque cualquier taxonomía que opere en estos términos responde a un modelo que categoriza, de antemano, los modos de comportamiento de cada individuo (en este caso filme). Bien queremos escapar de esta búsqueda que supone que tras los géneros existe un cosmos que debe ser duplicado al mejor estilo del árbol de Porfirio. Significativo es el esfuerzo de Corrigan (1991) por deconstruir la idea de género. Nos dice que el *road movie* lleva al paroxismo del género a través de una suerte de histeria masculina (ausencia de mujeres en sus historias). Y no podemos dejar de pensar que en ello hay un sabotaje del género en su doble acepción como forma de violentar toda suerte de sistema de reglas posibles.

Pensamos el *road movie* como una máquina nómada que se desterritorializa y reterritorializa en sus múltiples filmes y en el cine mismo como máquina (vehículo) en movimiento. Como señala Schaber (1997), opera mejor como concepto que como género. Y creemos ello porque en calidad de concepto nos permite comprender su fuerza capaz de componer nuevos

planos (diferentes filmes). Así, no nos interesan las constantes del género como si de un inventario semántico se tratara, sino sus líneas moleculares porque pueden volverse líneas en fuga, porque dan paso a otros intercambios, porque hacen del *road movie* un dispositivo que se compone y des-compone. Bien creemos que los *road movies* europeos, de inicios del siglo XXI, son un buen ejemplo de esta cartografía.

Nuestra apuesta cartográfica es por tres rasgos intensivos: *viaje, paisaje, territorio*. Por eso hemos seleccionado tres filmes de tres países europeos que, en conjunto, operan con(tra) el *road movie* americano. Su fuerza desterritorializante radica en la capacidad de hacer devenir sus constantes en otras fuerzas, por hacerlas vibrar con otros ritmos. En tal medida, algunos de ellos bien pueden operar con la estrategia del calco, con la lógica del pastiche, mientras otros bien pueden operar con la dinámica de la borradura, con la ausencia de un rasgo que, paradójicamente, tiene una fuerza demolidora. Nuestros filmes son: *Im Juli* de Fatih Akin (2000), *Vozvrashchenie –El retorno–* de Andrey Zvyagintsev (2003) y *Aaltra* de Benoît Delépine y Gustave Kervern (2004).

VIAJE. EL NOMADISMO COMO CONDENA

Deleuze, en la famosa entrevista televisada realizada por Claire Parnet (1980), nos ofrece un singular abecedario en el cual reflexiona sobre diversos temas que han sido objeto de su pensamiento. La letra V está dedicada al viaje y es sumamente interesante que nuestro filósofo se interese por el tema cuando ha declarado abiertamente que no le gusta viajar. Su interlocutora comienza señalando que bien podemos estar ante una paradoja. Deleuze se apresura en desmentir dicha idea, exponiendo su versión del viaje que no supone (necesariamente) el desplazamiento físico, rasgo propio del sentido común. Su obra, y de ello el viaje se beneficia, tiene como signatura el nomadismo. Lo relevante es que el nómada (en calidad de viajero), asegura nuestro pensador, no viaja. Y si bien esto aviva la tensión, tal se disipa cuando la idea de ausencia de viaje se justifica porque el nómada jamás abandona la tierra. Siempre fiel a ella se desplaza sin perder contacto con este suelo que supone el viaje. El viajero, quizás, opera mejor bajo la figura del exiliado.

¿Qué supone la ausencia de viaje? Bien podemos pensar que el nómada no opera como el foráneo que visita nuevas tierras, sino como el danzante que en su movimiento hace de cualquier *novae terrae* un territorio. Por ello, quizás, podemos comprender por qué el viaje nómada no está atado necesariamente al desplazamiento físico. El territorio no es tierra como medio, funciona más como vector de relación que opera con el cuerpo que lo hace en el tránsito. No es gratuito que nuestro pensador nos asegure que sus

mejores viajes los ha hecho desde el sofá de su sala escuchando una buena pieza musical, leyendo un tentador libro, viendo una cautivadora película. El viaje inmóvil comienza cuando, en ese acto que pliega un cuerpo y un medio, se desterritorializa la propia a casa para hacerla devenir viaje, para hacerse devenir nómada.

No es nuestro interés el viaje inmóvil que bien puede ser suscitado por una suerte de geocine, de cine capaz de la desterritorialización. Nuestro filme supone el viaje por carretera en términos de una geolínea que oficia de hábito, de cuenco para nuestros nómadas. Creemos que ellos, gracias a que no responden de manera expresa al viaje turístico, el viaje programado como efecto social que implica el contrapunto de la vida laboral bien puede oficiar como nómadas o, por lo menos, como viajeros que se hacen en el desplazamiento. Balló y Pérez (1997) nos recuerdan dos grandes gestas de viajeros que están a la base de la mitología griega, las cuales, de diferentes modos, revelan los resortes de base de los *road movies*. La primera supone el viaje de Jasón en busca del vellocino de oro. El regreso no puede significar una anulación del camino (léase carretera en el *road movie*). La segunda es la del regreso de Ulises a Ítaca luego de la guerra de Troya. Estamos ante el viajero expatriado, el viajero deleuziano que no es nómada, que debe hacer de la tierra solo lugar de paso. Podemos decir así, que el *road movie* ha singularizado (tanto como falso género, como en sus diversas variaciones) estas dos grandes gestas del viaje.

Im Juli, película alemana de Fatih Akin (2000) (director interesado en explorar los ecos del viaje por carretera en Europa), nos ofrece un relato de viaje que actualiza la historia de Jasón y el vellocino de oro. Un profesor alemán, Daniel Bannier, falsamente tentado por la fortuna, decide viajar desde Hamburgo hasta Estambul a buscar a una mujer que conoció en una feria la noche anterior. Devenida objetivo, musa idealizada que supone la clave de este *road movie*, debe ser alcanzada luego del recorrido. Tesoro por reclamar para el futuro retorno a casa. Por este motivo pareciera que no tenemos nómada alguno entre manos. Su viaje parece una variación del turismo. No obstante, en la carretera lo acompañará, por un extraño azar del destino, Juli, una joven mujer que representa al nomadismo (es vendedora ambulante que ama la carretera y viaja al destino de cualquiera que decida llevarla). En ambos se encarnan el sedentario y el nómada. Daniel no quiere viajar (de hecho, antes de su arrebato, se nos explica que no desea salir de su ciudad en vacaciones). Juli vive por el viaje, su cuerpo es un pliegue de la carretera a través del movimiento. Ella se enamora de él. Él está cegado por encontrar a la mujer-objeto en Estambul. Al final del viaje por carretera, de los diversos periplos, el tesoro se desvanece, pero la compañera de viaje deviene un nuevo destino. Se enamoran (es una comedia romántica) precisamente gracias a las modificaciones del viaje sobre ellos.



Figura 2

Fotograma del filme:
Im Juli (Faith Atkin,
2002).

Nota. Adaptado de
Im Juli/Temmuz'da
[Fotografía],
Perasinema,
s. f. <https://www.perasinema.com/im-juli-temmuzda/>

El sedentario deviene nómada, ambos devienen nómadas como cuerpo colegiado. La última escena no revela un regreso a casa, sino, por el contrario, un nuevo viaje. Un automóvil los recoge, el nómada ama la tierra.

PAISAJE: MOVIMIENTO CONTRA NATURA

Como bien sugiere Simmel (2001), el paisaje no está dado en el conjunto de lo que, en ausencia de un mejor término, se denomina naturaleza. Bien podríamos decir, jugando con la palabra campo, que en la naturaleza no hay paisaje alguno hasta que cierto tipo de mirada, educada por el corte escópico, por el modelo pictórico del recuadro, hace una suerte de sutura espacio-temporal. Lo interesante, para efectos del *road movie*, es cómo opera este tipo de corte cuando estamos ante un tipo de imágenes que sabotean el espacio por movimiento y el tiempo por duración (recordemos la magnífica definición que nos regala Deleuze del cine como un arte que hace bloques de movimiento-duración).

Reconocido como un contrapunto del viaje, el paisaje se ha convertido en una de las intensidades propias del *road movie*. Decimos contrapunto porque supone inicialmente el fondo para la carretera (que opera como figura en términos gestálticos) y, en ciertos casos, implica un tipo de intercambio hasta modificar al viajero.

Varios filmes europeos que exploran el *road movie* como concepto cinematográfico han optado por no sustancializar el paisaje. En especial porque la tradición americana, asociada a la famosa *Ruta 66*, tiende a cierta estandarización de su propia geografía. Creemos que, si bien el viajero ha de componer su periplo con el paisaje como intensidad y, en gran medida es su mirada

(que la cámara virtualiza), la inclinación no es contemplativa. Pueden representarse actitudes paisajísticas dieciochescas en algunos personajes. Una pausa en el camino para oficiar de retratistas en el sentido clásico del término. Pero esto es más una curiosidad de estos relatos. La fuerza del paisaje habrá de pensarse en la medida en que logra una afectación sensible sobre el cuerpo-viajero, sobre el relato-nómada.

Watsuji (2006) nos recuerda que esta figura, en calidad de recorte, no es un dato objetivo. No solo continua la tesis de que depende de una mirada, sino que nos lleva al intercambio que se gesta entre el cuerpo y el afuera. La dimensión vivencial del paisaje supone una suerte de pliegue que cambia la posición de la mirada y el corte espacio-temporal. La carga antropológica en esta perspectiva del paisaje no puede pensarse en términos de egolatría de especie, sino de la fusión que supone pensar dicha figura en cada una de sus singularizaciones. Para efectos del *road movie*, se implica el pensar intercambios entre el viajero-errante, la carretera-surco, el paisaje-movimiento-duración. Categorías ligadas que, bien señala Watsuji (2006), “se iluminan a la luz de la estructura fundamental de la vida humana” (p. 31). En este sentido, la fenomenología del pensador recupera el peso de la cultura como técnica. Diríamos, supone que el paisaje (que sabemos no es natural) implica, mínimamente, intercambios con formas simbólicas. Y los *road movies* europeos lo saben bien, hasta el punto de que el paisaje natural deviene urbano, material, simbólico.

Simmel, como antes sugeríamos, concentra su filosofía del paisaje en la (difícil) idea de naturaleza. La clave es que el paisaje no se teje sobre el recorte de la naturaleza. No hay, ni ha habido nunca, naturaleza en el sentido prístino del término, ni como experiencia premetafísica. Siempre como un pliegue que la técnica como corte produce, lo que hemos comprendido como natural, como bien expone Félix Duque (1986), supone un conjunto de operaciones materiales que con el paso del tiempo borran su propio origen. Cristalizada la idea de lo natural en las cascadas del ring, yacen sobre esta (falsa) naturaleza las marcas del riego en los molinos, la hidroeléctrica que se alimenta de la fuerza hídrica, el restaurante-observatorio como pieza del turismo. Todo hace parte de un nuevo paisaje que se modifica conforme la lucha técnica da pie a un medio para hacer nuevos cortes. Por ello, a pesar de cierto hedonismo, nos gusta la idea de paisaje antropogénico que propone Espinosa-Rubio (2014), en tanto supone cierta fenomenología que desmonta el paisaje como dato objetivo, que supone que siempre tras este recorte espacial se juegan estrategias simbólicas.

Sugeríamos entonces que el *road movie* continental ha tenido esta perspectiva en claro. A diferencia de la manera como ha sido tematizado el género en Norteamérica, no estamos ante una tierra devenida (inocentemente) paisaje salvaje o indómito. Quizás la larga historia de Europa sea

una de las razones para ello, quizás el haber inventado el paisaje para la plástica siglos atrás. En cualquier caso, no hay una mirada que busque una *prius natura*. Las marcas simbólicas, fruto de diferentes capas técnicas sobre el espacio, participan en la modulación de un paisaje dinámico siempre referido (por lo menos en los casos que nos convocan), al relato del viaje, a la condena del viajero, a la búsqueda del santo grial que la carretera (sinuosamente) promete. El auto-ventana hace que el afuera devenga paisaje en términos de movimiento-duración. Nuestro tren privado (el interior de los vehículos) nos convierte en el correlato del paisaje gracias a su imposible inmovilidad. La sustitución es completa. El cuerpo, motor por naturaleza, es físicamente inmovilizado al interior del vehículo. El espacio, fijo (por lo menos perceptualmente), es objeto de dinamismo. Y todo esto es posible por la cámara-car (el vehículo-punto de vista). “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” (Correa, 2006, p. 284). Esta metamorfosis, este cambio de rostro y máscara, no puede sino darnos un nuevo modo de paisaje. No perdamos de vista que el *road movie* tiene un peculiar gusto por las cámaras subjetivas que hacen que la mirada del personaje y el espectador compartan el mismo punto de vista.

En *Vozvrashchenie* (El retorno), ópera prima del director ruso Andrey Zvyagintsev (2003), nos encontramos con un particular trabajo sobre el paisaje. Este filme, que nos narra la historia de dos hermanos, Andrey e Iván, que conocen a su padre, Otets, repentinamente (solo sabían de él por una vieja fotografía), y parten en viaje de pesca con su progenitor, tiene como escenarios los gélidos paisajes de Siberia. Es interesante que la imagen-fotográfica juegue un papel a lo largo de la trama. Bien podemos leer en ella una suerte de sinécdoque del modo en que se construye una realidad, en que un paisaje, para nuestro caso, es visto. Ambos chicos tienen un difícil viaje con un padre que es, literalmente, un desconocido y los trata con una rudeza a todos términos injusta con los chicos. En el recorrido, el viaje en carretera es retratado por ambos con una vieja cámara fotográfica (al final de la historia vemos en pantalla las fotos del viaje, en clave de álbum familiar). En estas fotos el paisaje, siempre en términos de fondo, deviene necesariamente antropogénico. Pareciera que solo pueden enfrentarse al vacío que todo viaje real supone a través de la imagen como mecanismo de modulación de lo real. Insistimos en el hecho de que solo conocen al padre a través de una vieja foto, porque su repentina aparición es problemática para los chicos. Se preguntan si realmente es su progenitor, si pueden confiar en él, por qué ha regresado, por qué no se comporta como un padre amoroso (los ecos del viaje de Ulises son poderosos). Al final del relato, la muerte del padre, protegiéndolos, supone el sino trágico del condenado, este Caín moderno desaparece, de él solo queda una imagen.



Figura 3

Fotograma del filme
Vozvrashchenie (Andrey
Zvyagintsev, 2003)

Nota. Adaptado de Alcalá,
2018, [Fotografía], Caracol
Radio. https://caracol.com.co/programa/2018/06/10/depelicula/1528661980_767055.html

La misma foto que los chicos tenían. Todo ello, bien podemos pensar, revela la manera como le técnica-foto crea un tipo de experiencia de lo real. El viaje, casi en clave psicoanalítica, siempre supone salir en búsqueda del padre (padre que, a fin de cuentas, es siempre una imagen).

Todo ello nos lleva al problema del paisaje. Los chicos, en su tránsito, desean capturar el paisaje, pero solo referido a sus propios cuerpos en movimiento (captando los efectos del clima frío sobre sus propias pieles). No hay fotografía para ellos de una dura geografía signada por el frío. Esa queda para el espectador que, en medio de la sala (vehículo-inmóvil), debe construir. Tenemos todo un sinfín de elementos que nos permiten disfrutar de las variaciones hídricas: lluvia, mar, niebla. El paisaje en que desemboca el viaje supone una ruptura con el *road movie*. La carretera se acaba. Deben trasladarse a una isla y una barcaza reemplaza a nuestro clásico vehículo (que, no obstante, mantiene la marca de la independencia, tiene motor, así falle en cierto momento). *Road movie* capaz de hacer devenir la carretera fluido. Y la isla, sin otros seres humanos, deviene paisaje técnico en ruinas. No podemos dejar de pensar que el paisaje tanto de la carretera como de la isla, que para una mirada ingenua representa naturaleza, siempre está revelando la idea del corte, como la fuerza antropogénica del simbolismo. Fálica torre que se quiebra cuando el padre no puede cuidar a los hijos, casa en ruinas que replica la crisis del hogar. Todo ello con la imagen como único modo de construir el afuera como paisaje.

TERRITORIO: POETIZANDO EL MOVIMIENTO

Quisiéramos terminar nuestro recorrido por el *road movie* europeo de inicios del siglo XXI, auscultando el concepto de territorio. Sin dudas, Deleuze y Guattari (2002) nos han permitido pensar la territorialidad en una clave no metafísica, sin sustancializar (en clave espacial) su manera de aparecer. Bien podemos dejar de lado la idea de que el territorio es un espacio delimitado, un lugar de hábitat. Y, principalmente, porque ello supone que el territorio precede a sus movimientos, que se convierte en continente para ser llenado con contenidos. En gran medida, el territorio debe separarse de cualquier forma politizante, dejar de ser geopolítica. Quizás, en términos de provocación, se presta mejor la idea etimológica de geografía. En calidad de escritura, marca, surco sobre la tierra, bien podemos anticipar que el territorio aparece, se actualiza, gracias al modo de crear sobre sí un plegado.

En tal medida, el territorio puede comprenderse como una relación que tiene lugar cuando diferentes fuerzas se cruzan entre sí, cuando, momentáneamente, logran cierta sintonía. Deleuze y Guattari introducen el concepto de 'ritornelo' para explicar la manera en que un territorio se compone. Recordando el uso que el pequeño niño hace de un tarareo, una canción en medio de la noche en su cuarto como forma de protección para apaciguar el caos nocturno, nuestros pensadores dan entrada al modo de aparecer del territorio. El ritmo de la canción negocia con el caos amorfo. Las cuerdas bucales, los puros músculos de engullimiento, cambian su disposición y devienen expresivos. Bien podemos decir que se desterritorializan para servir de mecanismo de protección. El cuarto deviene hogar, refugio, siempre en contacto, de manera membranada, con la oscuridad sin forma que lo rodea. El ritornelo, nos dicen Deleuze y Guattari (2002), funciona en tres momentos-tiempos simultáneos: es un agujero, es una andadura, es una salida.

Ahora, el territorio no puede ser pensado sin los procesos de desterritorialización y reterritorialización. El primero de ellos (que puede ser relativo o absoluto) supone una mutación del medio cuando se introduce un ritmo nuevo, cuando sus materiales, gracias a la fuerza que los toca, devienen expresivos. Se hace un territorio en el movimiento desterritorializante que modifica el caos, que rompe un modo de organización socialmente articulado. En segunda instancia, la reterritorialización supone un movimiento sobre la desterritorialización, un ejercicio inverso en que la línea de fuga es nuevamente modificada. Se hace otro territorio en este nuevo pliegue.

Moreno (1998) nos pone en la pista de estos dos movimientos. Nos recuerda el juego de los niños que, en medio la calle, el parque, el campo, les permite a los pequeños jugadores devenir policías, astronautas, detectives, viajeros. Desterritorializan espacios socialmente dados, se valen de sus

cuerpos y otros objetos cuya (falsa) naturaleza es traicionada, para, al terminar sus propios ritornelos, regresar a sus casas, a sus cuartos, a sus camas, a descansar. Movimientos desterritorializantes y desterritorializantes en que el juego (modificación del ritmo) permite hacer un nuevo territorio (para deshacerlo posteriormente).

No nos interesa por eso el territorio si, luego de sus movimientos, es cristalizado. O, si termina siendo convertido en un aparato molar que, posiblemente, se convierta en objeto de una taxonomía. Esto, creemos, explica nuestro interés por no pensar el *road movie* como género (en términos de que se ubique en lógica arborescente que cristalice su semántica-sintáctica). Territorializar el *road movie* de este modo es sustancializarlo y convertir al territorio en un espacio geopolítico. Nos importan más las posibilidades de desterritorializar esta falsa metafísica. El único filme capaz de adecuarse a las reglas de género es un filme fundacional. Quizás el único *road movie* que responde al canon sea *Easy Rider* (1969). Lo cual lo convierte en una anomalía para el género por perfección. Su propia desterritorialización ha sido borrada en su conversión a categoría-modelo. Por ello, los *road movies*, objeto de análisis, siempre operan desterritorializando las convenciones de género, creando su propio territorio, al modificar expresivamente los medios, al introducir nuevos ritmos, al hacer devenir no humanos los cuerpos en medio del viaje.

Una obra no se hace en museo, ni tampoco en la lectura de una época. Opera como dispositivo que permite desterritorializar y reterritorializar un complejo proceso de fuerzas virtuales que se actualizan de manera heterogénea en cada contacto. "El territorio sería el efecto del arte. El artista, el primer hombre que levanta un mojón o hace una marca" (Deleuze y Guattari, 2002, p. 322). Y, como sugiere Sauvagnargues (2006), el arte no es una función vital sino un proceso de hábitat. Cuando penetramos a la obra ella ofrece una desterritorialización de nuestro circuito vital, de nuestras dinámicas biosociales, para entrar en una forma de habitabilidad que tiene como marca una duración, un antes a la reterritorialización: el *road movie* bien hace territorio precisamente cuando hace un en-casa que nos permite el viaje inmóvil y lo duplica a través del espejo del viaje por carretera, de la apología al cine-máquina, en el vehículo-cámara. En la versión europea de este (falso) género se desterritorializan algunas de las marcas que buscan taxonomizar los filmes norteamericanos, y se hace, en cada filme, un nuevo territorio a partir de medios (paisajes, carreteras), ritmos (movimientos visuales, cámara, escritura en imágenes, banda sonora), cuerpos (viajeros y vehículos), enunciados (formas escriturales codificadas), territorio (las marcas genéricas).

Aaltra, película belga de los directores Benoît Delépine y Gustave Kervern (2004), nos parece un buen ejemplo del proceso desterritorializante. En



Figura 4
Fotograma del
filme *Aaltra* (Benoît
Delépine y Gustave
Kervern, 2004)

Nota. Adaptado de:
Aastra [Fotografía].
Crossing Europe,
s. f. [https://www.
crossingeurope.at/
en/film/aaltra](https://www.crossingeurope.at/en/film/aaltra)

este filme se nos narra la historia de dos vecinos, un empleado y un obrero agrícola (no sabemos nunca sus nombres de pila) que, tras un trágico accidente, terminan en silla de ruedas. Ambos pierden la movilidad de sus miembros inferiores. Esto detona, para cada uno, una crisis de la estabilidad familiar-social. Pierden sus empleos y sus seres queridos los abandonan. Tenemos una de las constantes del *road movie* que supone el arranque del viaje. Lo interesante es que por la condición que tienen no pueden manejar. Por ello tiene lugar un singular intercambio molecular entre múltiples vehículos y las sillas de ruedas a las que están condenados. Nuestros directores desterritorializan la silla de ruedas de su funcionalidad propia para hacerla devenir máquina de carretera, para que oficie de ritornelo que, de múltiples modos, sabotea cualquier naturaleza previa.

Nuestros personajes deben ir de Bélgica hasta Finlandia. El motivo, llegar a la fábrica de vehículos agrícolas *Aastra*. El accidente acaecido se debió al mal funcionamiento de una de sus máquinas que cayó sobre ambos protagonistas. Ahora, nuestros personajes bien pueden ser alegorías de la máquina, pero cada uno opera con una velocidad diferente. El empleado es un aficionado al motocross. Antes del accidente lo vemos recorrer varios parajes campestres a alta velocidad en una moto que le permite casi volar sobre las praderas. El obrero agrícola que opera un tractor organiza la tierra, es una suerte de agrimensur que se mueve con profunda lentitud

(máquina). Este choque binario entre ellos conduce al accidente que los deja en silla de ruedas. Es la modificación de ambas velocidades las que los condena al viaje. Y este viaje, como bien puede suponerse, tiene una velocidad nueva, la del cuerpo-silla de ruedas que no solo desterritorializa las piernas, sino también a los vehículos en que son transportados. Ambos personajes abusan de quienes los socorren hasta que nadie los soporta. Este ritmo perverso supone una expulsión permanente del tradicional auto de carreteras. Son abandonados por los viajeros de una casa móvil, por un campeón de motocross que conduce un tráiler de transporte, por una familia que los recibe generosamente y los lleva un auto campero. Reescriben el viaje de carretera en una suerte de juego infantil en que se burlan de todas las difíciles situaciones propias de este género. La silla deviene ritornelo en tanto logra que la ruta se modifique, pase de su fuerte velocidad y obstáculos, a una suerte de parque de juegos de menor ritmo.

El final del viaje no puede ser más maravilloso. Luego de este trayecto imposible llegan a Finlandia. Entran en silla de ruedas a la fábrica e insultan al personal que trabaja sin entenderles. Dichos empleados no tienen por qué saber belga. Luego de un rato, en que reclaman a una secretaria que los ignora, son atendidos por directivos de la empresa quienes les explican que están en el lugar equivocado. Están en *Vaaltra*, no *Aaltra*. Un enunciado (de mala escritura) que da pie a este divertido episodio donde reina la injusticia. Pero la clave de este juego desterritorializante yacerá en la escena que retrata la llegada al destino correcto. Vemos una fábrica menor (incluso paupérrima). Al entrar en sus cuerpos-vehículos se percatan que todos sus operarios están en sillas de ruedas. El dueño los ve y les dice (en tono sarcástico): “veo que ya conocen mis productos” (valga decir que este personaje lo interpreta Aki Kaurismäki, uno de los grandes maestros del *road movie* europeo). Aquí no solo se sabotea la tragedia, sino que se hace de todo el viaje un ritornelo, se reterritorializa el género sin regresar nuevamente a sus claves categoriales. El desmontaje nos deja ante un nuevo territorio.

CONCLUSIÓN

El cine de carretera hace siempre del espacio un escenario-texto. En él, algunas marcas que están presentes en los principales trabajos sobre *road movies* (la mayoría de ellas, propuestas a partir de filmes americanos), registramos una constante: la carretera, no porque sea una marca temática o estilística, sino por su papel de surco o trazo. Su fuerza expresiva la hace un actante del relato, no simplemente parte del escenario. Podemos decir que, diseñada para el automóvil, la carretera supone un nuevo tipo de escritura sobre la tierra. Su fuerza es tal que ha supuesto el devenir de la geografía en geopolítica.

Europa ha supuesto un lugar que sirve tanto de continuidad como de ruptura, en especial si se sostiene la hipótesis de género. La carretera sigue siendo una línea molar, pero el nomadismo se distancia de algunos de los focos que el cine americano subraya. No se trata simplemente del viaje en carretera como resistencia, como expresión del marginado que sabotea el sistema abandonado las zonas de mayor control sociopolítico (la casa-familia, la ciudad-estado), sino de una suerte de viaje que apuesta por un pliegue sobre el interior.

El auto-móvil (póngase atención tanto a la etimología como a su sabotaje) es otra parte intensiva del *road movie* como dispositivo. Para efectos del cine americano ha sido descrito como una expresión de individualidad, como una marca tanto de la sociedad capitalista que supone la mercantía-gasto, como la forma de expresión de libertad en tanto el viaje se privatiza. Esta expresión de la máquina, del tren miniaturizado, del cine devenido levitación (el *road movie* inventa la cámara-carro, el punto de vista objetivo, subjetivo, semisubjetivo, el ojo virtual se desplaza con el movimiento del automóvil), sugiere una modificación en los mecanismos de inscripción visual. Es decir, esa alegoría del movimiento-mecánico, plegado sobre el cuerpo del viajero, puede virtualizarse en otras formas de movilidad. No se trata solo de la moto, el bus, el camión, sino de sustitutos que desterritorializan el automóvil. Hay *road movie* en el tren, como seguramente los habrá en sistemas móviles (como los drones) que virtualizarán al viajero.

La carretera, el viaje, el vehículo se componen con la familia, los niños, los ancianos, animales y el devenir no-humano es inevitable. Su fin es buscar un tesoro, por lo cual el viajero hace del tránsito un medio para un fin y permite que el objeto se convierta en objetivo trascendental como aseguran los autores. Las fases de este viaje van del encargo previo, el trayecto largo y arriesgado, el duelo inevitable, la ayuda inesperada (amorosa), la huida accidentada, hasta el regreso triunfal a casa. Diríamos que este tipo de viaje no nos sitúa frente al nómada a menos que el desplazamiento suponga una modificación del héroe en contacto con la tierra que recorre.

No obstante, el viaje supone desventuras (el componente erótico amenaza el nudo familiar; la familia, al final del viaje, tiene que ser recuperada a través de la máscara —Ulises deviene mendigo—). Nuestros autores nos sugieren que en este viaje de retorno tres tensiones tienen lugar: ley-deseo, hogar-viaje, memoria-olvido. Ahora, este tipo de tránsito impide que el camino sea solo medio, opera como territorio que modifica al cuerpo que, a su vez, modifica el territorio en su recorrido.

Así, la idea del viajero se concilia con el amante de la tierra deleuziano. Su partida y desplazamiento casi siempre es una condena: no en vano nos recuerda que el nómada y el sedentario están cifrados en la pugna familiar

entre Caín y Abel. El primero, pastor, destinado al movimiento, el segundo, agricultor, atado a un territorio inmóvil. Tras la muerte, el castigo es la errancia. El viaje será el del condenado, como bien le ocurre al judío errante tras no socorrer al Dios hecho carne. El viaje (paisaje-territorio) deviene tanto en el viajero condenado (su expulsión de la ciudad), como en el tiempo del viaje como modificación del tiempo cronológico.

REFERENCIAS

- Aastra (s. f.). [Fotografía]. Crossing Europe. <https://www.crossingeurope.at/en/film/aaltra>
- Akin, F. (Director). (2000). *Im Juli (En julio)* [Película]. Argos Filmcilik Turizm, Quality Pictures, Wüste Film, Filmförderung Hamburg, FilmFernsehFonds Bayern y Filmförderungsanstalt (FFA)
- Alcalá, M. (10 de junio de 2018). El Regreso, la devastadora historia sobre la paternidad perdida [Fotografía]. *Caracol Radio*. https://caracol.com.co/programa/2018/06/10/de_pelicula/1528661980_767033.html
- Balló, J. y Pérez, X. (1997). *La semilla inmortal. Los argumentos universales en el cine*. Anagrama.
- Burch, N. (2017). *Praxis del cine*. Fundamentos.
- Correa, J. (2006). El road movie: elementos para la definición de un género cinematográfico. *Cuadernos de música, artes visuales y artes escénicas*, 2(2), 270-301.
- Corrigan, T. (1991). *A cinema without walls. Movies and Culture after Vietnam*. Rutgers University Press
- Delépine, B., & Kervern, G. (Directores). (2004). *Aaltra* [Película]. La Parti Productions, Moviestream y OF2B Productions.
- Deleuze, G. y Guattari, F. (2002). *Mil mesetas. Capitalismo y esquizofrenia*. Pre-Textos.
- Deleuze, G. y Parnet, C. (1980). *Diálogos*. Pre-Textos.
- Duque, F. (1986). *Filosofía de la técnica de la naturaleza*. Tecnos.
- Durán, M. (1995). *Cine y modernidad: revisión al arte moderno desde un vagón de tren*. S.E.
- Espinosa-Rubio, L. (2014). Una antropología filosófica del paisaje. *Enrahonar. Quaderns de Filosofia*, 53, 29-42. <https://doi.org/10.5565/rev/enrahonar.186>
- Este vídeo es de 1895, pero ahora han conseguido transformarlo en 4K (2020). [Fotografía]. *Epik*. https://as.com/epik/2020/02/05/portada/1580925693_170371.html
- García-Ochoa, S. (2018). En tránsito: un recorrido por la "road movie" norteamericana. *Revista Signa*, (27), 419-438. <https://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc0989320>
- Hopper, D. (Director). (1969). *Easy rider (Busco mi destino)* [Película]. Raybert Productions y Pando Company Inc.
- I'm Juli / Temmuz'da (s. f.). [Fotografía]. *Peracinema*. <https://www.perasinema.com/im-juli-temmuzda/>
- Moreno, J.G. (1998). ¿Qué es un territorio? *Ciencias Humanas*, 24, 13-20.
- Sauvagnargues, A. (2006). *Deleuze. Del animal al arte*. Amorrortu.
- Schaber, B. (1997). "Hitler Can't Keep Em Than Long". The road, the people. En S. Cohan, & I. R. Hark (Eds.), *The Road Movie Book* (pp. 17-44). Routledge.
- Simmel, G. (2001). *El individuo y la libertad: ensayos de crítica de la cultura*. Península.
- Watsuji, T. (2006). *Antropología del paisaje. Climas, culturas y religiones*. Sígueme.
- Zvyagintsev, A. (Director). (2003). *Vozvrashchenie (El retorno)* [Película]. Ren TV.