

# *Redefiniendo fronteras: La poética de la road movie en American Greyhounds* (Héctor Muniente y Mario Aranguren, 2010)

---

Santiago García Ochoa  
I.E.S. Manuel Chamoso Lamas

## RESUMEN:

La *road movie* es un género norteamericano que surge a finales de los 60, en plena crisis del cine clásico, y que posteriormente se exporta a las cinematografías de todo el mundo, conociendo un espectacular desarrollo a finales del siglo XX. En el cine español su aparición coincide con la transición a la democracia (1975-1982) y aparece ligado fundamentalmente a la comedia, pero a partir de los 90 se desarrolla en diversas corrientes, entre las que destaca el “documental *road movie*”, actualmente en pleno apogeo, como lo demuestra *American Greyhounds* (2010). Esta película recoge las entrevistas de una serie de personas de clase baja que viajan en los míticos autobuses Greyhound, coincidiendo con un cambio político trascendental: el triunfo electoral de Obama.

## PALABRAS CLAVE:

cine español, documental, *road movie*, Obama, autobuses Greyhound

## ABSTRACT:

Road movie is an American genre that appears at the end of the 60's in the middle of the crisis of classic cinema. Later it is exported to national cinemas around the world with a spectacular development at the end of the 20<sup>th</sup> century. Its appearance in Spanish cinema agrees with the transition to democracy (1975-1982). It appears mainly linked to comedy. From the 90's it is developed in different trends such as the “documentary road movie”, currently in full swing as *American Greyhounds* (2010) shows us. This film collects the interviews of several low-class people travelling on the legendary Greyhound buses during an important political change, Obama's electoral triumph.

## KEYWORDS:

Spanish Cinema, Documentary Film, Road Movie, Obama, Greyhound Buses

## 1. Introducción

La *road movie* es un género íntimamente ligado a la cultura norteamericana que surge a finales de los 60 en un momento de extrema convulsión política y social en EE UU, cuando el sistema de los estudios y la catalogación por géneros atraviesan también una profunda crisis, provocada en gran medida por el influjo de los “nuevos cines” europeos. Defendemos pues, como gran parte de la bibliografía publicada a partir de Corrigan<sup>1</sup> y a diferencia de la que prescinde de esta acotación histórica y/o geográfica<sup>2</sup>, que la *road movie* surge en EE UU propiciada por la coyuntura favorable de New Hollywood (1967-1975), a partir de una serie de elementos preexistentes típicamente norteamericanos, como el espíritu renovador de la extensión de la frontera, y la literatura (Mark Twain o Jack London) y el cine (el *western*) desarrollados en torno a él; la *highway culture* fraguada tras la II Guerra Mundial; y la contracultura, con la novela *On the Road* (1957) de Jack Kerouac, cuyo éxito inmediato convirtió a la generación *beat* en un fenómeno de masas, como modelo canónico.

A pesar de nacer como un fenómeno genérico impuro, de naturaleza intertextual, como un intergénero<sup>3</sup>, la *road movie* posee una poética

propia que se articula a partir de una serie de rasgos temáticos y formales: estructura narrativa en torno al desplazamiento por carretera; empleo de unos recursos técnicos concretos (*camera car*) que dan lugar a una estética característica; sentido metafórico del viaje, entendido como iniciación o aprendizaje; capacidad para retratar la sociedad del momento<sup>4</sup>. Este modelo genérico adquiere su primera definición durante el periodo de New Hollywood (1967-1975), en títulos como *Bonnie and Clyde* (*Bonnie y Clyde*, Arthur Penn, 1967), *Easy Rider* (*Easy Rider. En busca de mi destino*, Dennis Hopper, 1969), *Five Easy Pieces* (*Mi vida es mi vida*, Bob Rafelson, 1970), *Two Lane Blacktop* (*Carretera asfaltada en dos direcciones*, 1971) o *Badlands* (*Malas tierras*, Terrence Malick, 1973).

La *road movie* se exportó de forma inmediata a las cinematografías de todo el mundo, si bien su triunfo definitivo no se producirá hasta la década de los 90. En el cine español, la poética de la *road movie* aparece inicialmente ligada a la comedia en *Jo, papá* (Jaime de Armiñán, 1975), *El puente* (Juan Antonio Bardem, 1977), *Vámonos, Bárbara* (Cecilia Bartolomé, 1978), *Corridas de alegría* (Gonzalo García Pelayo, 1981) y *A contratiempo* (Óscar Ladoire, 1981), títulos en los que la carretera adquiere un valor claramente simbólico: los personajes deambulan de un lugar a otro en busca de nuevos horizontes tal y como lo está haciendo la sociedad española, resultan pues una metonimia de la propia España, que como ellos, se encuentra “en tránsito”. En cualquier caso, la proliferación de la poética de la *road movie* en el cine español no se produce hasta los años 90, en plena globalización, coincidiendo con la revitalización de los géneros como fuente “noble” y su uso en clave postmoderna por los cineastas, con películas tan diversas como *Suspiros de España (y Portugal)* (José Luis García Sánchez, 1994) y *Airbag* (Juanma Bajo Ulloa, 1997), que renuevan la relación de la *road movie* con la comedia o *Carreteras secundarias* (Emilio Martínez Lázaro, 1997) y *Los años bárbaros* (Fernando Colomo, 1998), que ponen el género al servicio del revisionismo histórico. En definitiva, la *road movie* aparece como un género compatible

<sup>1</sup> CORRIGAN, Timothy, “Genre, Gender and Hysteria: The Road movie in Outer Space”, en *A Cinema Without Walls: Movies and Culture after Vietnam*, Rutgers University, New Brunswick, 1991, pp. 137-60.

<sup>2</sup> Steven Cohan e Ina Rae Hark, por ejemplo, consideran que la *road movie* es un género más (como el *western* o el musical) del cine norteamericano de los años 30 (citan *It Happened One Night* [*Sucedió una noche*, Frank Capra, 1934] y *The Grapes of Wrath* [*Las uvas de la ira*, John Ford, 1940]): “The impact of *Easy Rider* is undeniable and important to any understanding of the genre, but it has also obscured the road movie’s own history”. COHAN, Steven y HARK, Ina Rae, “Introduction”, en *The Road Movie Book*, Routledge, New York, 1997, p. 4. Por su parte, Devin Orgeron afirma que se trata de un fenómeno sin fronteras unido al desarrollo de la movilidad: “More than a study of any single generic category, its attending history, or its iconography, *Road Movies* makes a case for the cinema’s trans-national, trans-historical and trans-generic attraction to the subject of transportation”. ORGERON, Devin, *Road Movies. From Muybridge and Méliès to Lynch and Kiarostami*, Palgrave Macmillan, New York, 2008, p. 2.

<sup>3</sup> Según la clasificación de SÁNCHEZ NORIEGA, José Luis, *Historia del cine. Teoría y géneros cinematográficos, fotografía y televisión*, Alianza, Madrid, 2002, pp. 99-101. No en vano las “películas de carretera” siempre se pueden enmarcar claramente dentro de, al menos, uno de los géneros clásicos (drama, comedia, policíaco, etc.).

<sup>4</sup> Un desarrollo más amplio de estas características puede verse en GARCÍA OCHOA, Santiago, “Algunas notas sobre la aplicación de la categoría de género cinematográfico a la Road Movie”, en *Liño. Revista Anual de Historia del Arte*, nº 15, Oviedo, 2009, pp. 187-196.

con los intereses personales de los cineastas, al que recurren con cierta frecuencia para articular sus hibridaciones, que tiene incluso cabida en un universo autoral tan cerrado como el de Antonio Eceiza (*Felicidades, Tovarich*, 1995).

Durante las primeras décadas del siglo XXI asistimos al triunfo de dos desarrollos temáticos y formales del género esbozados en la década anterior: la comedia gamberra de carretera, que se alimenta tanto de la estela dejada por *Airbag* como del modelo norteamericano diseñado a partir de *Road Trip* (*Viaje de pirados*, Todd Phillips, 2000), y que cuenta con títulos como *El síndrome de Svensson* (Kepa Sojo, 2006), *Mami Blue* (Miguel Ángel Calvo Buttini, 2010) o *Rey Gitano* (Juanma Bajo Ulloa, 2015); y el cine de autor *on the road*, bien representado por *Dies d'agost* (*Días de agosto*, Marc Recha, 2006), *El muerto y ser feliz* (Javier Rebollo, 2012) o *Huidas* (Mercedes Gaspar, 2014); mientras la fusión de la *road movie* con el documental emerge como un fenómeno totalmente nuevo. El presente artículo se adentra en el estudio de este curioso subgénero de la *road movie* a través del análisis de uno de sus títulos paradigmáticos: *American Greyhounds* (Héctor Muniente y Mario Aranguren, 2010).

## 2. El “documental *road movie*”

El desarrollo del “documental *road movie*” o la “*road movie* documental”<sup>5</sup> ejemplifica el triunfo de los procesos de hibridación a los que se ven sometidas las obras audiovisuales en la actualidad, aunque no debemos olvidar que desde sus inicios la *road movie* recurrió a la estética del documental para mostrar los ambientes y fenómenos característicos de la época. Pablo Piedras considera que la incorporación de convenciones genéricas propias del cine de ficción al documental hace posible que la realidad que se quiere representar llegue de forma más efectiva al espectador<sup>6</sup>. Forceville ha estudiado la asociación entre el documental autobiográfico

o autorreferencial y la *road movie*<sup>7</sup> en películas de diversas nacionalidades: la norteamericana *Sherman's March* (Ross McElwee, 1985), la canadiense *Life without Death* (Frank Cole, 2000), la franconerlandesa *De Grote Vakantie* (Johan van der Keuken, 2000) y las francesas *Les glaneurs et la glaneuse* (*Los espigadores y la espigadora*, Agnès Varda, 2000) y *Les glaneurs et la glaneuse... deux ans après* (*Dos años después. Los espigadores y la espigadora*, Agnès Varda, 2002)<sup>8</sup>. Más recientemente, Piedras ha abordado el desarrollo de este subgénero en el ámbito latinoamericano, situándolo entre la denuncia del subdesarrollo y la vertiente autobiográfica, a través de títulos como *El diablo nunca duerme* (Lourdes Portillo, 1994), *Return to Bolivia* (Mariano Raffo, 2008), *Pachamama* (Eryk Rocha, 2008), *Diario de una busca* (Flávia Castro, 2010) o *Hija* (María Paz González, 2011)<sup>9</sup>.

Centrándonos en el cine español, hay que destacar la creciente proliferación del “documental *road movie*” en los últimos años, su diversidad temática y formal (más allá del subtipo autobiográfico o autorreferencial), y el empleo recurrente de la etiqueta “*road movie*” en los textos promocionales de estas películas (*log lines*<sup>10</sup>, argumentos, comentarios del director, etc.). *Escenario móvil* (Montxo Armendáriz, 2004) defiende la universalidad del derecho a la cultura a través de un programa puesto en marcha por la Junta de Extremadura, consistente en llevar actuaciones musicales a los pueblos de menos de 2.000 habitantes:

“ESCENARIO MÓVIL pretende ser una *road-movie* sosegada, tranquila, un paseo por la geografía humana, social y política de una comarca y sus gentes. Un recorrido –aquí y ahora– por sus aspiraciones, sus anhelos, sus logros, sus deseos. Y también por sus decep-

<sup>5</sup> En el ámbito anglosajón y francófono se emplea esta terminología (“documentary road movie” o “road movie documentary” y “documentaire road movie” o “road movie documentaire” respectivamente) para catalogar los documentales que recurren a los códigos de la *road movie*.

<sup>6</sup> PIEDRAS, Pablo, “The Contemporary Documentary Road Movie in Latin America: Issues on Mobility, Displacement, and Autobiography”, en *The Latin American Road Movie*, Palgrave Macmillan, New York, 2016, pp. 218-9.

<sup>7</sup> Aquel en el que su director se convierte en personaje e indaga sobre algún aspecto relacionado en mayor o menor grado con su vida.

<sup>8</sup> FORCEVILLE, Charles, “The source-path-goal schema in the autobiographical journey documentary: McElwee, Van der Keuken, Cole”, en *New Review of Film and Television Studies*, nº 4, Oxford, 2006, pp. 241-61 y FORCEVILLE, Charles, “The journey metaphor and the Source-Path-Goal schema in Agnès Varda’s autobiographical «gleaning» documentaries”, en *Beyond Cognitive Metaphor Theory: Perspectives on Literary Metaphor*, Routledge, London, 2011, pp. 281-97.

<sup>9</sup> PIEDRAS, Pablo, “The Contemporary Documentary...”, opus cit., pp. 217-36.

<sup>10</sup> Reducción de la película a su trama esencial o *high concept*. Se puede traducir como “frase promocional”.

ciones, sus sufrimientos, sus miserias y sus silencios. Un paseo por los escenarios de unas vidas sencillas, comunes, con la música de Luis [Pastor], con sus canciones, y con la voz y el testimonio de su gente, de sus paisanos, de aquellos para los que compone y canta”.

Óscar Vega reivindica “(...) un nuevo estilo narrativo quizá más cercano al cine de ficción y que, respetando la esencia del género documental, discurre sobre una estructura metafórica de «road movie»” en *El sexo de los dinosaurios* (2007). Para lograrlo parte de una metáfora simple, el viaje en coche de sus dos únicos amigos solteros por una carretera de montaña, que le sirve de hilo conductor en su recorrido por las cuestiones esenciales de la vida: “Porque el amor nos sube y nos baja, nos conduce por la senda de la vida a través de giros, quiebros y requiebros”. *American Greyhounds* (Héctor Muniente, Mario Aranguren, 2010), definida por su productora y sus directores como “«road movie» documental”, se promocionó con el siguiente argumento:

“En Estados Unidos, sólo la clase más desfavorecida se ve obligada a utilizar el autobús como medio de transporte. Sus pasajeros viajan con la esperanza de mejorar su situación laboral o social. Al mismo tiempo el propio país se halla inmerso en un viaje histórico: el comenzado en las elecciones presidenciales de 2008 que dieron como vencedor a Barack Obama. En su figura están depositadas las esperanzas y los sueños de los pasajeros de este autobús”.

*Tralas luces* (Sandra Sánchez, 2011) recoge la historia de Lourdes y su familia, unos feriantes que recorren las carreteras del norte de España transportando una pista de coches de choque. *Mapa* (León Simiani, 2012) es un diario de la búsqueda personal y profesional de su director, primero en la India y luego de regreso en España: “A medio camino entre el documental y la ficción, *Mapa* es una road-movie narrada en primera persona acerca de un joven cineasta que viaja a la India en busca de un nuevo «mapa» para el amor: para la vida”. *Món petit* (*Mundo pequeño*, Marcel Barrena, 2012) documenta el viaje más ambicioso (Barcelona-Nueva Zelanda) de Albert Casals, un joven minusválido catalán que se desplaza haciendo autostop por todo el mundo. *Ciao pirla!* (“Los cafeteros”, 2013) recoge otro desafío, protagonizado en este caso por Óscar D’Aniello, cantante del grupo Delafé y Las Flores Azules: llegar

en bicicleta desde Barcelona hasta Como (Italia) para devolver las cenizas de su padre a su tierra natal<sup>11</sup>. Más de medio siglo después de haber participado como extras en el rodaje de *Salomon and Sheba* (*Salomón y la reina de Saba*, King Vidor, 1959), Juan y Serafín viajan en una furgoneta desde Cans (Galicia) hasta Roma con la intención de conocer a la protagonista de aquella película: Gina Lollobrigida, en *Querida Gina* (Susana Sotelo, 2013). *El camino más largo* (Alexis Morante, 2015) aborda la gira norteamericana de Enrique Bunbury en 2010 recurriendo a la imagen de la carretera como metáfora del periplo vital y profesional del cantante: cuando las cosas se ponen feas aparece una carretera llena de grietas que atraviesa un paisaje desértico bajo un cielo plagado de nubes negras que amenazan tormenta. *La sonrisa verdadera* (Juan Rayos, 2015) relata el viaje de un niño autista ciego que, acompañado de su hermano, recorre en un tándem más de 1.300 kilómetros, desde Cuenca hasta Tinerhir (Marruecos), para reencontrarse con su amiga Mati. En *Proyecto USA* (Miguel Herrero Herrero, 2016), promocionada como “una auténtica road movie”, cuatro amigos cruzan en coche EE UU de costa a costa (10.000 kilómetros) recorriendo lugares míticos como las cataratas del Niágara, Monument Valley, el Gran Cañón o Hollywood. *El último verano* (Leire Apellaniz, 2016) documenta las últimas idas y venidas de Miguel Ángel Rodríguez, un viejo proyeccionista que organiza ciclos de cine al aire libre de vida casi nómada (el film se abre con el personaje despreciándose en el interior de su coche por la mañana).

### 3. La poética de la *road movie* en *American Greyhounds*

Héctor Muniente y Mario Aranguren se pasaron un par de meses en EE UU grabando de forma improvisada entrevistas con las personas que viajaban en los míticos autobuses de la compañía Greyhound para comprobar si la campaña del candidato demócrata Barack Obama y su posterior elección como presidente (el 4 de noviembre de 2008) despertaban alguna expectativa de cambio en estas gentes de

<sup>11</sup> El fallecimiento del padre de Óscar D’Aniello a principios del 2012 a causa de un cáncer interrumpió el proceso creativo del álbum “De mí sin ti”/“De tí sin mí”, y dio lugar a este documental que se comercializaría posteriormente con la música en una edición especial.

clase baja. Las entrevistas se grabaron con una cámara Sony Z1 a la que simplemente le incorporaron un micrófono direccional, sin ningún tipo de iluminación adicional ni equipo técnico. A su regreso, Héctor y Mario montaron un *teaser* de seis minutos para buscar financiación. Bambú Producciones, productora especializada (entonces y ahora) en ficción televisiva (*Guante Blanco*, *Gran Reserva*, *Velvet*, *Bajo sospecha*), se mostró interesada en el proyecto y costó todo el proceso de postproducción a partir de las más de 60 horas que los cineastas habían traído grabadas de EE UU. La película se estrenó en los cines Princesa el 7 de mayo de 2010 dentro de la “Sección Competitiva Internacional” de Documenta Madrid; posteriormente obtuvo una “Mención Especial del Jurado” en el Festival Alcances de Cádiz y el Premio Especial “por lograr ingeniosamente una radiografía de la sociedad norteamericana en sus capas más humildes” en el Festival Internacional del Cine Pobre de Gibara (Cuba).

*American Greyhounds* está estructurada en torno al desplazamiento por carretera, dando lugar los viajes y las paradas a una serie de episodios o bloques más menos diferenciados, como si de una *road movie* se tratase<sup>12</sup>. En total son seis viajes (A) y seis paradas (B), según la siguiente estructura binaria: A/B/A/B/A/B/A/B/A/B/A/B. Tanto durante los viajes como en las paradas (en las estaciones y en otros lugares) se entrevista a personas de clase baja que explican sus antecedentes (“de dónde vienen”), cuáles son sus proyectos de futuro (“a dónde van”) y si creen que éstos se verán alterados por el triunfo de Obama. El viaje adquiere un claro sentido de “búsqueda”, mientras las paradas funcionan como un “destino”, una “nueva fase” en la vida de algunos de los personajes entrevistados, cuya trayectoria aparece descrita en la película<sup>13</sup>.

<sup>12</sup> Como ya se ha mencionado, tanto los autores del film como su productora lo catalogan como una “*road movie* documental”. Héctor Muniente ha comentado en varias ocasiones que además de las “películas de carretera” norteamericanas tuvieron como referente el documental holandés *Metaal en melancholie* (*Metal y melancolía*, Heddy Honigmann, 1993), sobre los taxistas improvisados surgidos a causa de la crisis en Lima, rodado casi íntegramente en el interior de los vehículos (la cámara sólo sale en muy contadas ocasiones para entrar un poco en la vida de algunos de los personajes).

<sup>13</sup> El posterior documental radiofónico *Greyhound 100* (conmemorativo del centenario de la compañía de autobuses) de Falling Tree Productions para el programa The Documentary de la BBC World Service (emitido por primera vez el 16 de diciembre de 2014) recuerda

Cada historia es una experiencia vital y todas juntas conforman la “otra cara” de EE UU: la de los fracasados, la de los que no han sido capaces de triunfar como individuos en la sociedad del capitalismo salvaje. Todos coinciden en no disponer de vehículo propio para desplazarse. En EE UU el mercado de segunda mano permite hacerse con un automóvil a precios que en Europa nos parecerían escandalosamente bajos. Según los datos que recoge anualmente la Oficina del Censo (Census Bureau), a mediados de la pasada década, casi el 75% de los pobres poseía un coche propio y por encima de un 30% dos o más<sup>14</sup>.

En la sociedad norteamericana el coche propio encarna mejor que cualquier otro objeto la individualidad y la libertad, por eso el viaje en autobús no encaja en el imaginario de la *road movie*, cuyos protagonistas suelen ser dos amigos (*Easy Rider*), dos amigas (a partir de *Thelma & Louise* [Ridley Scott, 1991]) o una pareja heterosexual (*Bonnie and Clyde*) que viajan en busca de su propio destino. Como ha escrito Verdú:

“El transporte colectivo en metro o en autobús es una opción que nunca ha prendido bien en Estados Unidos. Incluso en los tiempos de emergencia, tal como demostró el caso del terremoto de Los Ángeles en 1994, el tren o el metro sólo sirvió a los pobres; los menos americanos de todos.

El autobús es el transporte colectivo en el Tercer Mundo, el metro es el transporte de las capitales europeas, el coche privado es el vehículo proverbial en Estados Unidos. En el último terremoto de California y a pesar de la destrucción de vías que obligaban a enormes rodeos, sólo un 2% de los conductores abandonó el coche”<sup>15</sup>.

En *American Greyhounds*, sin embargo, se concilia lo individual con lo colectivo a través del viaje en autobús, que aparece asociado a la lucha por

mucho en su planteamiento (prescindiendo del contenido político) a *American Greyhounds*. *Greyhound 100* es la crónica del viaje de cuatro días (entre Michigan y Kansas) que realizó la periodista Laura Barton para descubrir cuáles son las circunstancias y las motivaciones que animan a determinadas personas a subirse en los “galgos”.

<sup>14</sup> RECTOR, Robert, “How Poor Are America’s Poor? Examining the «Plague» of Poverty in America”, *Executive Summary Backgrounder of The Heritage Foundation*, nº 2.064, August 27, Washington, 2007, p. 2.

<sup>15</sup> VERDÚ, Vicente, *El planeta americano*, Anagrama, Barcelona, 2010, p. 140.

los derechos de los pobres y las minorías raciales, igual que en los años 60 lo estuvo a la lucha por los derechos civiles de los negros con el movimiento de los "Freedom Riders", que realizaron diversos viajes por el sur del país (en autobuses de la compañía Greyhound) para denunciar la segregación racial imperante. En un sentido metafórico podría decirse que todas estas minorías quieren "subirse al autobús" ("Get on the bus") de la lucha colectiva<sup>16</sup>. En cualquier caso, la tendencia hacia el individualismo y la necesidad de pertenecer a un grupo pueden identificarse como unos rasgos esencialmente norteamericanos presentes ya en las primeras caravanas de carretas que viajaban hacia el Oeste<sup>17</sup>. Desde los tiempos de la colonización, la movilidad, ya sea real o simbólica, siempre ha resultado ser el principal elemento que explica la formación y constante renovación de la sociedad norteamericana. Este principio, formulado inicialmente por F. J. Turner en su "teoría de la Frontera" (1893), pervive durante todo el siglo XX en el importante valor simbólico que adquiere la carretera:

"The road has a central place in the American psyche which can be seen in relation to North America's formation as an international, economic and political power. As a positive ideological metaphor of legislation, progress and emancipation, it does however also have negative connotations of ruination, exploitation and limitation... The vehicle which enables that movement, both metaphysical and literal (human, horse, automobile, space rocket, military weapons, computer technology etc.), can be seen as the metaphor/catalyst which gives the road a contemporary representation"<sup>18</sup>.

*American Greyhounds* se abre con un prólogo de menos de minuto y medio en el que queda perfectamente definida la estructura metafórica del

film. Sobre pantalla en negro se escuchan ruidos que asociamos al paso de un vehículo. Enseguida se hace la luz: varias personas pasan frente a un viejo edificio con las paredes plagadas de pintadas; entre éstas lucen dos maltrechos carteles de Obama vestido de Superman delante de la bandera de los EE UU (obra del artista callejero de origen francés Thierry Guetta). Su célebre "Yes we can" nos traslada (raccord sonoro) al escenario de uno de sus mítines, en el que el futuro presidente es aclamado. Por corte neto se pasa al discurso de su contrincante, McCain, que apela a los ideales de la gente libre y anima a los norteamericanos a luchar (llamada al individualismo). El título del film, que literalmente brota de una bandera de los EE UU del mitin de McCain (Fig. 1), aparece encima de la silueta del célebre galgo de Greyhound, situado sobre un fondo azul y en aparente movimiento, acompañado de la voz de Obama que sentencia: "Now it's something new" (Fig. 2). Enseguida descubrimos (cuando desaparece la tonalidad azul) que en realidad se trataba de la silueta del galgo pintada en un autobús en movimiento, aunque no lo vemos de forma directa, sino a través de su reflejo en la superficie especular de un edificio; varias voces gritan al unísono: "Yes we can" y entra una música extradiegética (Fig. 3). A continuación se suceden una serie de planos de paisaje tomados desde el interior de un autobús en marcha, mientras la voz de Obama pronuncia una parte de su discurso pre-presidencial del 4 de noviembre de 2008 en Chicago ("Victory Speech") en la que se alude a la carretera/camino en clave metafórica (Fig. 4):

"The road ahead will be long. Our climb will be steep. We may not get there in one year or even in one term. But, America, I have never been more hopeful than I am tonight that we will get there.

I promise you, we as a people will get there".

Muniente y Aranguren muestran desde el inicio su intención de renunciar al espíritu "individualista" de la *road movie*, aunque se apoyan en otro elemento clave de la poética del género: el carácter simbólico del viaje en correlación con el cambio político y social<sup>19</sup>. El autobús funciona así como una metonimia de la lucha colectiva de las minorías raciales y la clase baja y el viaje como una alegoría de la esperanza de cambio

<sup>16</sup> Spike Lee tituló precisamente así, *Get on the bus* (*La marcha del millón de hombres*, 1996), su *road movie* dedicada a The Million Man March, concentración histórica que reunió en Washington a cientos de miles de afroamericanos para reivindicar sus derechos en octubre de 1995. En la película, doce de ellos viajan en autobús desde Los Ángeles hasta Washington enfrentándose a numerosas dificultades que reafirman la necesidad de su lucha colectiva.

<sup>17</sup> ROCKLAND, Michael Aaron, *Homes on Wheels*, Rutgers University Press, New Brunswick, 1980.

<sup>18</sup> WATSON, Stephanie, "From Riding to Driving: Once Upon a Time in the West", en *Lost Highways. An Illustrated History of Road Movies*, Creation Books, London, 1999, p. 22.

<sup>19</sup> Muy presente en los primeros ejemplos españoles del género, a los que ya nos hemos referido: *El puente*, *Vámonos*, *Bárbara*, *Corridos de alegría* y *A contratiempo*.

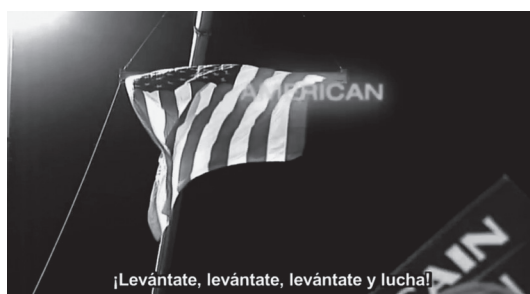


Fig. 1. El título de la película emerge de la bandera del mitin de McCain.



Fig. 2. Aparece por primera vez la silueta del galgo con el título del documental encima.



Fig. 3. Descubrimos que en realidad se trata del lateral de un autobús reflejado en un edificio.



Fig. 4. El paisaje desde la ventanilla de un autobús en movimiento mientras Obama pronuncia su discurso.

de este sector de la sociedad y del propio candidato, que por su condición de afroamericano (su madre es norteamericana y su padre keniano) funciona para los anteriores como una encarnación del “sueño americano”<sup>20</sup>.

<sup>20</sup> Barack Obama es, hasta la fecha, el primer candidato de una minoría racial o étnica que ha conseguido ganar las

La figura del galgo a la carrera, que en lo sucesivo aparecerá reiteradamente (en la carrocería de los autobuses, en la tapicería de los asientos o en las estaciones), se presenta al inicio de la película en forma de reflejo, como algo aparente que espera hacerse realidad. Los planos tomados desde el interior del autobús acompañados de las palabras de Obama nos convierten en compañeros de viaje tanto del futuro presidente como de las minorías que esperan el cambio. La música que los acompaña (recordemos que se inicia cuando el galgo/autobús se pone en marcha), auténtico leitmotiv del que en lo sucesivo escucharemos diversas variaciones, refuerza la idea de búsqueda, de renovación constante.

Históricamente, la clase baja (el autobús) puede identificarse con un galgo de carreras<sup>21</sup> que corre tras la liebre mecánica, estimulado por el señuelo<sup>22</sup>. Aunque no siempre fue así: en las célebres “carreras por la tierra” (“land rushes”) fundacionales, inmortalizadas en películas como *Cimarron* (*Cimarrón*, Anthony Mann, 1960) o *Far and Away* (*Un horizonte muy lejano*, Ron Howard, 1992) los colonos que llegaban primero, los ganadores, obtenían tierra gratis del gobierno. Poco tiempo después, sin embargo, inmersos en una sociedad desigual, los “perdedores” de clase baja volverían a correr de nuevo sin más recompensa que el engaño. Ahora, con Obama, todo puede cambiar.

primarias presidenciales de un partido mayoritario para optar a ser presidente. En su campaña jugó un papel esencial la adopción de los rasgos arquetípicos del héroe mítico, como la tendencia a romper los límites impuestos por su entorno, el inicio de una travesía o el enfrentamiento con males y enemigos. SONÍ-SOTO, Araceli, “Mitos y símbolos en la campaña de Barack Obama”, *Palabra clave. Revista de comunicación*, vol. 14, nº 1, Bogotá, 2011, p. 78. Recordemos que en el cartel de Thierry Guetta aparece como el superhéroe norteamericano por excelencia, Superman, de procedencia extraterrestre pero acogido por el pueblo norteamericano como ciudadano ejemplar que vela por el bien de la humanidad.

<sup>21</sup> El nombre de la compañía se emplea coloquialmente para denominar a sus autobuses: “greyhounds”.

<sup>22</sup> Lógicamente, el nombre de la compañía de autobuses, fundada en la segunda mitad de los años veinte, nada tiene que ver con este simbolismo. Existen varias historias sobre su origen (vinculadas con la apariencia de los autobuses o su reflejo en un escaparate), en cualquier caso el nombre *greyhound* y el emblema de un perro corriendo eran habituales en el negocio del transporte en autobús desde sus inicios. JACKSON, Carlton, *Hounds of the Road. A History of the Greyhound Bus Company*, State University Popular Press, Bowling Green, 2001, pp. 19-20. Actualmente a los autobuses de la compañía se les conoce popularmente como “dirty dogs” por la naturaleza de sus viajeros.

En el fragmento de discurso seleccionado, el futuro presidente recupera la “metáfora del viaje” empleada por Martin Luther King (antes por Churchill) para crear un sentimiento positivo y de tolerancia frente al sufrimiento de la población: el Movimiento por los Derechos Civiles entendido como un viaje con distintas etapas y el orador como su líder espiritual<sup>23</sup>. King perseguía diseñar un líder mesiánico que transformara el Movimiento por los Derechos Civiles en una lucha espiritual. Su versión del “sueño americano” es la misma que Obama desarrolla en 2008<sup>24</sup>. El documental se cierra, ya lo veremos, con otro fragmento de las mismas características.

El prólogo concluye cuando la cámara realiza una panorámica para mostrarnos el interior del autobús: unos viajeros escuchan música, otros hablan, otros duermen. En su discurso de bienvenida, el conductor insiste en que no lo deben molestar, salvo que pase algo grave. Ya desde el inicio, esta figura funciona como una metáfora del propio Obama: el viaje, al igual que la legislatura, resulta un punto de inflexión importante para los viajeros.

El primero en hablar es un norteamericano blanco que expresa su confianza en Obama (luego mostrará a sus compañeros su tatuaje favorito: una copa de Martini de la que salen unas piernas de mujer con unos dados a los lados y que lleva el lema “man’s ruin”). Una mujer afroamericana asegura que no quiere más hijos, que le llega con el que lleva en brazos. Las entrevistas de este primer viaje se centran en norteamericanos blancos de clase baja: una ex drogadicta que va a dar en adopción a su futuro hijo, otro joven ex drogadicto que viaja a Washington para reunirse con su prometida (a la que conoció por internet) y un hombre desaliñado que se autodefine como *gigoló* y viaja para no pasar las navidades solo.

La primera parada es muy corta: vemos el ambiente de la estación y se produce el cambio de pasajeros. Una conductora afroamericana anuncia la salida del autobús para Pittsburgh y se dirige a ellos en tono paternalista antes de arrancar.

Durante el segundo viaje son dos ex combatientes norteamericanos los que intervienen:

un viejo que conoció a Nixon y nunca ha votado y una joven entusiasta de Obama que estuvo en Irak y viaja con su hija pequeña.

La segunda parada inaugura la estructura que en lo sucesivo seguirán todas las demás, con entrevistas en las estaciones y en los nuevos destinos de los personajes; además posee un sentido simbólico especial: en ella asistimos al triunfo electoral de Obama.

La primera entrevista larga tiene lugar en una estación: un dietista guatemalteco que recorre el país en busca de mejor suerte vaticina el triunfo de Obama (en un libro que ha leído dice que un negro llegaría al poder). Es el primer personaje que habla en español.

La segunda recupera al viejo excombatiente, ferviente admirador de Nixon, un ex boina verde desequilibrado cuyos desvaríos adquieren cierto valor poético. Mientras divaga en su domicilio, conecta el televisor y aparece el senador McCain felicitando a Obama, que a continuación inicia su “Victory Speech” del 4 de noviembre en Chicago. Otro televisor emite la parte final del mismo discurso en una de las estaciones Greyhound, donde sólo algunos viajeros le prestan atención.

La tercera entrevista larga nos devuelve a otra estación: un irlandés que ha venido a EE UU a escribir un libro sobre el chamanismo en la selva amazónica se dirige a Nashville para instalarse en casa de una amiga. El personaje desea que se produzca un cambio pero se muestra muy escéptico sobre las posibilidades reales de Obama para llevarlo a cabo.

El tercer viaje está dedicado a los afroamericanos de clase baja. El primer entrevistado es un camionero que quiere dejar la carretera y regresa a casa para probar suerte en otro negocio (ahora que Obama acaba de ganar las elecciones toca detenerse). La segunda es una empleada de Greyhound que viaja de Florida a Las Vegas para recoger a su hija. Ambos se declaran partidarios del nuevo presidente.

La tercera parada se inicia en el punto de llegada del irlandés (la casa de su amiga en Nashville), que viajaba expectante en el anterior autobús. El personaje escenifica un ritual chamánico, habla sobre las esperanzas que tiene puestas en Obama y vaticina la supremacía de los hispanohablantes en EE UU. La entrevista se ve bruscamente interrumpida por un *spot* televisivo en el que Obama se dirige en español a los hispanos, ofreciéndoles la posibilidad de triunfar, un seguro médico y una buena educación. A

<sup>23</sup> CHARTERIS-BLACK, Jonathan, *Politicians and Rhetoric: The Persuasive Power of Metaphor*, Palgrave Macmillan, New York, 2011, pp. 88-92.

<sup>24</sup> PASTOR GARCÍA, Beatriz, *Análisis del discurso de Barack H. Obama desde la perspectiva lingüística discursiva de George Lakoff: elecciones 2008*, Universitat de València, Valencia, 2015, p. 42.



continuación descubrimos que está siendo emitido por la pantalla de una estación, donde la gente (simbólicamente) espera o se desplaza de un lado para otro.

En la siguiente entrevista encontramos nuevamente al dietista guatemalteco, que confiesa estar pasando por una situación desesperada (trabaja de friegaplatos en un restaurante) y descarga toda su inquina contra el modelo norteamericano: “Estados Unidos no es para todos; en este caso, no es para mí”.

El cuarto viaje, con destino a Chicago, se abre con la presentación del conductor en tono jocoso. En su portátil, un viajero está viendo la célebre escena de *Independence Day* (Roland Emmerich, 1996) en la que los extraterrestres destruyen la Casa Blanca. Se entrevista a otro hispanohablante, un mexicano que tras treinta años en EE UU regresa decepcionado a Puerto Vallarta para convertirse en ayudante de pastor. Aparece una incómoda gotera marrón que cae del interior de uno de los portaequipajes. Los viajeros se quejan, el autobús va lleno. El conductor plantea como soluciones dar la vuelta o esperar a que manden otro vehículo. Los pasajeros se niegan, quieren llegar a Buffalo. El percance de la gotera se puede leer en clave alegórica: hace referencia a la necesidad de afrontar juntos las inclemencias del “viaje” cuando el “conductor” (léase Obama) no las puede resolver de forma inmediata.

En un área de descanso, tres entusiastas de la marihuana bromean sobre el tipo de gente que viaja en los autobuses (recordemos que por ello se les conoce popularmente como “dirty dogs”). De nuevo en una estación, un joven de ascendencia asiática que no se siente americano vaticina un futuro incierto a Obama (con atentado incluido); se dirige a Salt Lake City, que describe como la patria de los mormones. La segunda entrevista tiene lugar en esta ciudad, en medio de una celebración de Acción de Gracias: un mormón, al que habíamos visto antes esperando el autobús, presenta a su iglesia como patriótica y conservadora. Otro, que estuvo en Cataluña, habla en castellano sobre su experiencia como misionero. La aparición de los mormones no es casual: al igual que los viajeros de los autobuses Greyhound los integrantes de esta comunidad se desplazan constantemente de un lado a otro, en su caso para difundir por todo el mundo el evangelio de Jesucristo.

El quinto viaje, con destino a Las Vegas, comienza con una escueta presentación del conductor (Larry) y se centra en dos afroamericanos de clase baja: una empleada de un restaurante de comida rápida cuyo sueño es ser masajista y cocinera (desprecia la profesión de cantante o actriz) que no ha votado “por ciertos problemas con la ley” y un recién salido de presidio ávido de alcohol y sexo muy entusiasmado con Obama. Con ello se hace visible a una minoría cuya existencia cuestiona en profundidad el espíritu democrático del sistema político norteamericano: los ciudadanos que por el hecho de estar presos o haber sido condenados en alguna ocasión se ven privados de su derecho al voto.

El autobús llega a la estación y Larry aprovecha un breve descanso para comprar golosinas en una tienda (aunque su mujer se lo tiene prohibido), antes de reanudar el viaje. Se trata del conductor que adquiere mayor protagonismo en el documental, y como los que han aparecido hasta ahora (la de la primera parada y el que intenta arreglar la gotera en el cuarto viaje), pertenece una minoría racial (no es un norteamericano blanco).

El sexto viaje comienza con un nuevo mensaje de Larry que, simbólicamente, anuncia el final del trayecto (la última parada). El único entrevistado en esta ocasión es un afroamericano que desea comprar un camión. La actitud de este personaje, dispuesto a dejarse la piel en la carretera para cumplir su sueño (poner una tienda de motos), contrasta con la del camionero que abandonaba su oficio entrevistado al inicio del tercer viaje. Entonces, la flamante victoria Obama representaba un punto de llegada (invitaba a detenerse), ahora, el inicio de su mandato obliga a ponerse en marcha de nuevo.

No en vano, la sexta y última parada está dedicada a dos personajes itinerantes, en tránsito hacia algún lugar; aunque se abre con el camionero afroamericano parado, revisando su vehículo, en medio de un paraje inhóspito. De nuevo en la carretera, un compañero le informa por radio de que se acerca una tormenta de nieve; se esperan ráfagas de aire polar y ventiscas con las temperaturas más bajas en veinte años. Él conduce tranquilo: ya tiene pagado su camión y le gustaría tener su propia flota (“Gerald’s Trucks”), aunque sólo piensa en la tienda de motos (su sueño). Los planos del afroamericano al volante se alternan con otros de su punto de vista, de la carretera entre brumas y el paisaje nevado (Fig. 5). A dife-

rencia de los del prólogo, tomados desde el interior del autobús, en alusión al viaje colectivo, éstos están sólidamente anclados a un individuo concreto: la llegada de Obama a la Casa Blanca permite abandonar la lucha común para que cada norteamericano de clase baja tenga la posibilidad de labrarse su propio futuro (un futuro incierto, cuya manifestación más inmediata es la fantasmagórica carretera que su camión va devorando).

En un área descanso, otro camionero blanco, muy voluminoso, intenta venderle una chaqueta. Este segundo personaje vive de forma casi miserable en el camión con su mujer y su hija diabética. Desde hace veinte años, pasan un mes o dos seguidos en la carretera como “gitanos modernos”. Es el contrapunto al espíritu emprendedor del afroamericano, la otra cara de la moneda.

El film se cierra con un epílogo consistente en varios planos de la carretera y el paisaje tomados desde el interior de un camión similares a los anteriores, aunque con una diferencia importante: ahora no se nos presenta en ningún momento a su conductor. Finalmente se retorna de lo individual a lo colectivo, y para enfatizarlo reaparece la voz de Obama que, como al inicio, alude a la carretera en clave metafórica (final de su discurso inaugural como presidente, “Inaugural Address” del 20 de enero de 2009):

“America. In the face of our common dangers, in this winter of our hardship, let us remember these timeless words. With hope and virtue, let us brave once more the icy currents, and endure what storms may come. Let it be said by our children’s children that when we were tested we refused to let this journey end, that we did not turn back nor did we falter; and with eyes fixed on the horizon and God’s grace upon us, we carried forth that great gift of freedom and delivered it safely to future generations.

Thank you. God bless you and God bless the United States of America”.

Si en el fragmento de discurso que abría el film (“Victory Speech” del 4 de noviembre de 2008) Obama se refería al camino que quedaba por delante, en el que lo cierra, el presidente ya se sitúa, con su pueblo, en pleno viaje, enfrentándose a corrientes heladas y tempestades como las que dificultan el avance del camionero afroamericano que sueña con tener su propia tienda de motos (idea reforzada por el leitmotiv musical que ha estado presente a lo largo de todo el film).



Fig. 5. La carretera entre brumas vista desde la cabina del camionero que quiere poner una tienda de motos.

#### 4. Conclusiones

A pesar de ser un género menor, la *road movie* posee una poética característica cuya esencia se configura durante el periodo conocido como New Hollywood (1967-1975), y que posteriormente se exporta al resto del mundo.

En el cine español la *road movie* aparece inicialmente ligada a la comedia (1975-1982), pero hasta los años 90 no conoce su verdadero desarrollo, dando lugar a una serie de subgéneros: la comedia gamberra de carretera, el cine de autor *on the road* y, desde principios del siglo XXI, el documental *road movie*.

El documental *road movie* español llama la atención por su diversidad temática y formal frente al predominio de la vertiente autobiográfica en el ámbito internacional. La enorme proliferación de títulos en los últimos años obliga a prestarle atención a un fenómeno que, hasta ahora, ha pasado desapercibido.

*American Greyhounds* es un modelo paradigmático de este nuevo subgénero: su estructura se articula plenamente en torno al desplazamiento por carretera, se explota el carácter simbólico del viaje en paralelo al cambio político (el empleo de la imagen de la carretera en clave metafórica aparece de forma explícita en los fragmentos de discursos de Obama que abren y cierran la película), se recurre al contexto norteamericano (el que más genuinamente asociamos con la *road movie*) y en sus materiales promocionales se alude abiertamente a su condición de documental *road movie*. Aunque se renuncia al espíritu “individualista” del género (caracterizado por el viaje en automóvil) para reivindicar la lucha de los más desfavorecidos, la presentación de la trayectoria de algunos de los personajes, como el camionero que quiere poner una tienda de motos, permite conciliar lo individual con lo colectivo, rasgo esencialmente norteamericano desde que las primeras caravanas surcaron el Oeste.