

EL FIN DEL VIAJE: ¿UNA PÉRDIDA IRRECUPERABLE?*

Joaquín Fernandois

Los desplazamientos voluntarios de los seres humanos sobre la superficie del planeta adquieren tres momentos en el transcurso del tiempo: la exploración, el viaje y el turismo. El presente ensayo consiste en un intento de mostrar la percepción que se tuvo en el siglo XX de la experiencia del ‘fin del viaje’; se transitaba entre el viaje como conocimiento y experiencia de transformación personal, y el viaje como movimiento dentro de un mundo básicamente homogéneo, al menos en la forma de su paisaje.

Señor Presidente, señores académicos, el tema con el que me presento hoy día ante ustedes merece una explicación previa.

Se trata de un tipo de estudio que no pertenece a mi campo regular de investigación. Se trata, más bien, de esa zona tentativa de la *interpretación de la historia*, según ideas que aprendí junto a mi profesor Ernst Nolte. Tiene que ver, eso sí, con mi permanente lectura y meditación de la

JOAQUÍN FERNANDOIS. Doctor en Historia. Profesor de Historia Contemporánea, Pontificia Universidad Católica de Chile.

* Discurso de incorporación a la Academia Chilena de la Historia, Santiago, 2 de junio de 1998.

vinculación entre literatura e historia, particularmente con los 25 años que he entregado dichosamente a la lectura de Ernst Jünger.

Oficio y placer

Me atrevo a proponer este tema, señores académicos, porque la importancia del honor que ustedes me confieren, única en la vida, demanda una respuesta especial, que no fuera común en la mecánica del trabajo continuado de nuestra época. ¡Qué escasa aparece en nuestro tiempo la situación privilegiada en la cual no sólo se une el trabajo con el placer, sino que el placer es capaz de sublimar al trabajo! En nuestra era, en cambio, al placer se le ha otorgado un carácter de trabajo y obligatoriedad que lo desnaturaliza y trivializa. Me atrevería a añadir que esta vinculación entre trabajo y placer, de manera espontánea, es una de las señales más inequívocas de que estamos en presencia no de una ‘profesión’, sino de un ‘oficio’. Habría que usar, en vez, la palabra ‘vocación’. Pero no me atrevo; es una experiencia quizás muy lejana a nuestra época, difícil de volver a sentirla. Si empleamos esa palabra, podemos condenarla a su cosificación, degradarla a través de los medios de la difusión de masas.

Dedicaciones como las nuestras, en humanidades, pero también en ciencias sociales y quizás en las ciencias puras, aun cuando tienen que asumir los imperativos de cada época, no pueden sino revelar al menos *algún* rasgo del mundo de los oficios. Éstos proporcionan la brújula confiable para sobrevivir a los embates. Es también una respuesta a quienes nos hemos dedicado de por vida al trabajo universitario, sobre todo con el recurrente tema de la llamada ‘crisis de la universidad’. Yo vengo escuchando de ella desde el día que ingresé a la universidad, el 29 de marzo de 1966. Por lo que me ha tocado presenciar —un ángulo de visión con toda seguridad muy imperfecto—, puedo dar testimonio de que su principal causa radica en el desfallecimiento del oficio en la vida universitaria. En esto los propios universitarios tenemos una considerable parte de responsabilidad. Todos los otros motivos, materiales, organizacionales, sociales, juegan un papel destacado, y también deben ser asumidos. Pero lo que puede rescatarse —y espero que así se haga— es el carácter de oficio que debe servir de punto de fuga del quehacer universitario.

Me perdonarán entonces, señores académicos, que haga uso de la generosa oportunidad que ustedes me han entregado, para exponerles acerca de un tema en el que no reclamo ni originalidad, pues se han escrito maravillosas y para mí inalcanzables páginas sobre él; ni reclamo la reali-

zación de una investigación exhaustiva, sino que apenas unos retazos de testimonio escogidos, eso sí, en momentos de genuino placer. Lo único que les puedo asegurar es que el tema responde a un placer que quisiera que ustedes sintieran junto a mí. Desde ya les ofrezco mis excusas si así no fuera.

Entre la exploración y el turismo

“Pocas personas de ahora podrán comprender lo que estas palabras significaban hace medio siglo. Europa o París eran vibraciones mágicas. ‘Vienen llegando de Europa’ oíamos decir en Valparaíso... Actualmente viaja a París y Nueva York todo el mundo” (“Llegando de Europa”, *Nuevas Crónicas*, 1974). El ‘actualmente’ tiene 41 años; fue escrito por Joaquín Edwards Bello en 1957. La fecha no es pura referencia a lo que en todo tiempo se ha sentido como vulnerabilidad de lo que suponíamos una roca sólida. Ese año quizás fue un punto de inflexión para los viajeros, cuando llegó a ser una mayoría la que tomaba el avión en vez del barco. No solamente se cerró la era en que los hombres se desplazaban entre *lugares*, entre países y continentes, por medio del navío como vehículo, o del vele-ro, dentro de una red de puertos conocidos y por mares relativamente previsibles de acuerdo a la época del año, del vapor o de la motonave después.

No fue sólo eso. Se terminaba sencillamente la era del viaje. El viaje se esfumó porque el mundo moderno consiste en un cambio vertiginoso que presenta un desafío para la identidad. Únicamente niveles crecientes de abstracción pueden, para el hombre civilizado, en un precario balance de los opuestos, conservar algo de la sensación de otrora, si es que la civilización debe constituir uno de los elementos definitorios de la condición humana.

Esta idea parece ser desmentida por la profusión de lo que en estos días se llama viaje. No; no se viaja; simplemente hay desplazamientos. El viaje suponía un grado de incertidumbre, no en las condiciones o posibilidades de supervivencia, pero sí en la consistencia del lugar al que el hombre se dirigía. Por sobre todo, al viaje le era inherente una maduración de la personalidad del viajero. Se daba un incremento de su conciencia, un proceso de aprendizaje; el viajero, una vez consumado el viaje, no era el mismo de antes.

Todavía los ‘días de radio’, *ca.* 1920-1950, ofrecían la emoción de distancia genuina, aunque ya la aceleración técnica presagiaba la desmagicalización de la distancia. De todas maneras, el escuchar la ‘onda corta’

podía ser un ritual diario que recordaba la distancia, y la necesidad de aprender como medio de superar el vacío que por el momento el oyente no podía compensar con el viaje. En la Segunda Guerra Mundial esto fue especialmente cierto. Después vendría un paulatino eclipse, hasta que la conjunción de sonido e imagen ayudó a crear el mazo que pulverizó (¿definitivamente?) la distancia y el viaje.

No siempre se ha viajado en un sentido semántico estricto. Si aceptamos las ideas de Paul Fussell (*Abroad. British Literary Traveling between the Wars*, 1980), el viaje sólo se pudo dar en un momento de la historia, definido como el período que se sitúa entre el fin de la era de las exploraciones y el comienzo de la era del turismo. A nuestros oídos la idea de la ‘exploración’ va unida a la de ‘conquista’; esta dupla se traduce en violencia y ‘otredad’, palabra hoy degradada por un uso y abuso hasta el hastío. Pero muchos de los primeros exploradores quedaron subyugados por el paisaje y los hombres que ‘descubrían’. Se requería dominio de lenguas y una empatía que hoy día, por más desarrollo de la antropología que se dé, es casi inalcanzable.

Con todo, la exploración estaba vinculada a una sensación de incertidumbre que se acerca mucho a la probabilidad de violencia. Podía tratarse de un desplazamiento repetido, pero estaba sometido a imponderables que lo convertían en una aventura. Los peligros que se afrontaban eran interminables; la probabilidad de muerte, medida según exigencias actuales, era intolerablemente alta. Por cierto, muchos volvían, después de meses o años, y a sí mismos se consideraban viajeros. Además, esos viajes, como en el caso de Marco Polo, producían una narración que se enmarca dentro de la literatura universal. Sin embargo todos esos desplazamientos están signados por la imprevisibilidad; grandiosa o temible, siempre la despedida tenía un aire funerario; el regreso parecía un anticipo de resurrección.

En otro extremo del tiempo se encuentra el turismo, que en el mundo moderno nace, por dar un hito, hacia mediados del siglo XIX, y se enseñoorea quizás definitivamente en estas últimas tres décadas. Lo que le da su marca a esta nueva era no es solamente su carácter masivo, sino el hecho de que el turismo está cada día más al alcance de todos. Éste es uno de los resultados de los procesos de democratización que, en sí mismos, se deben saludar. Su marca, sin embargo, reside en el enraizamiento en la ‘rebelión de las masas’, en el ‘se’, el *man* de Heidegger.

El turista es aquel que por excelencia se confunde en un ‘tipo’, y no aspira a ser un ‘arquetipo’, es decir, no aspira a ser un modelo de individualidad. Su anhelo es confundirse con una modalidad que le dé identificación universal, y no aquella que nace de un suelo nutricional. Éste —el sueño

nutricio— es siempre la riqueza inmanente al sujeto, que él desarrolla por medio de la inspiración, la voluntad y la inteligencia, también de la humildad frente a lo que ve y de lo que viene. Porque se da entre los turistas el tipo humano que ‘programa’ su desplazamiento, al que llama ‘viaje’, como algo superior y ‘diferente’ al resto. Tras eso, generalmente, no existe más que el poder desnudo, medido exclusivamente en términos de ‘vinculaciones’, de recursos y de adaptación a la moda. Es una ‘diferencia’ programada, como despojos de la noble pero extinguida figura del *dandy*; su imitador revela su carácter, en que para existir depende del ‘contacto’ con el sistema de comunicación de masas. El excéntrico de nuestros días —generalmente autonominado— es una mera función del centro, un pequeño hombre masa. La diferencia viene a ser un espejismo al que se desea como tal.

El turista en este sentido corresponde a una manifestación de la ‘voluntad de poder’ nihilista, ya que despoja al universo de su misterio que no se deja adivinar al amparo de un catálogo de oficina de turismo. Esto se ve en otro rasgo anejo a la ‘cultura del turismo’, para emplear una expresión de moda: la realización de un deporte que denote al mundo del trabajo.

Así sucede aun allí donde se efectúa bajo la engañosa máscara del descanso, del placer, de la ‘desconexión’ en cuanto no-actividad, incluso como carencia de ejercicio físico, como lo ha mostrado de manera penetrante el cuadro ‘People on the Sun’ (1960), de Edward Hopper, verdadero retrato del hombre moderno: los seres humanos apasionados por broncear su piel, a lo que dedican un tiempo específico, que es trabajo e identificación con una masa anónima.

Otro rasgo que nos revela el carácter planetario del turismo —esto es, que ingresa al mundo de la planificación ajena al misterio y al encantamiento— es la tendencia a la creciente homogeneización de los nudos de desplazamiento. Los puertos tenían su ambiente inconfundible, por más que hayan tenido un catálogo de elementos idénticos. Las estaciones de tren, aunque ya más iguales y, casi desde el primer momento, desarrolladas bajo el soplo del paisaje industrial, también constituían la representación de un lugar único. En cambio el signo de nuestra época, el aeropuerto, ya en los años veinte mostraba la pertenencia no a un lugar, sino que a un “seudo-lugar” (para robar nuevamente una expresión de Fussell). Y es que, aquí va una tesis, el viaje consiste en viaje entre *lugares*, en donde las analogías y parecidos son tan importantes como las diferencias. Después de la Segunda Guerra Mundial el desplazamiento entre seudo-lugares se intensificó y se intensifica hasta la saciedad.

Todos los aeropuertos no solamente son iguales —aunque unos sean mejores y otros peores, unos más dotados y otros más desprovistos, unos funcionen a la perfección y otros sean un muestrario de la desidia local—, sino que también muestran la marca de la sociedad planetaria con un idioma único, el inglés.

Durante la breve era del viaje —en la civilización moderna— los hombres escasamente tuvieron conciencia de que se encontraban con una experiencia privilegiada. Con todo, es aconsejable mirar esta tríada —exploración, viaje, turismo— como tipo ideal de tres fases que se repite sin cesar, que admite convivencia de las fases, pero de las cuales la civilización moderna ha destacado al turismo como quizás la única posibilidad para el futuro. El verlas como fases sucesivas, pero siempre posibles, nos abre una primera ventana de esperanza de la recuperación del viaje.

Llama la atención que, siempre que se toca el tema del viaje, sobresale un tono nostálgico, de lo irrevocablemente ido; sobre todo, de una experiencia que sólo cuando no se la tiene se la puede apreciar en su real magnitud, y su recuerdo resulta una suerte de elegía. Esta nostalgia se puede percibir incluso donde es expresada como su contrario, como canto al advenimiento de la era de la velocidad, cuando se enmascara de provocación. Es el caso de Lucy, el personaje femenino central de *Point Counter Point*, de Aldous Huxley, que le enrostra a su desfallecido amante:

‘Vivir modernamente es vivir rápidamente’, continuó. ‘En estos días no se puede acarrear un vagón cargado de ideales y de romanticismo. Cuando viajas por aeroplano debes dejar detrás tu equipaje pesado. El alma buena, a la antigua, estaba bien cuando la gente vivía lentamente. Hoy día es muy pesado; no hay espacio para él en el aeroplano... Quizás es una lástima, pero no puedes obtener algo a cambio de nada. Me gusta la velocidad, y si quieres atravesar la Tierra, no puedes llevar equipaje. El asunto es saber lo que quieres y estar dispuesto a pagar por ello. Sé exactamente lo que quiero, así que sacrifico mi equipaje. Si escoges viajar en un carro amueblado, puedes hacerlo. Pero no esperes que te acompañe, mi querido Walter. Y no esperes de mí que lleve tu piano de cola en mi monoplano de dos asientos.’

Es en una *boutade* como ésta donde mejor se ve la racionalización que los tiempos post-viaje pueden hacer de sí mismos. Identifican claramente, como desde otro puesto de observación diría Ernst Jünger, el carácter de *aceleración* que adquiere el viaje, y que significa su término.

Luces y sombras

El viaje suponía un mundo de comunicaciones ya regularizado; con razonable certeza, los viajeros podían contar con que los itinerarios serían previsibles. Sin radio ni computadores, un personaje de Stefan Zweig (Amockläufer), antes de 1914, puede obtener una reserva, en un momento de gran escasez por el tráfico de viajeros, gracias a un bien montado sistema telegráfico en el sudeste asiático. Pero la totalidad del viaje no estaba sometida a un programa estricto, inalterable. Algunos cambios de destino o prolongaciones de las visitas podían ser respuestas a inquietudes del alma, al desarrollo de gustos o de *liaisons dangereuses*.

En la era del viaje existía seguridad pública y se daba al mismo tiempo, de una manera no forzada, una ética del viajero, que incluía ciertamente una cuota de conocimiento de reglas del modo de manejarse dentro de las complejidades de la estratificación social y étnica. La era del viaje suponía un conocimiento sutil de esta realidad, ya que, a grandes rasgos, se dio en un mundo comunicado. Aunque el viaje nos parece hoy día más cercano a la imagen del buque a vapor y del tren, es una posibilidad que no se confina a esos medios. Viaje y resultado, el ‘diario de viaje’, existió hace doscientos años, en el documento de viaje más importante de nuestra civilización, el *Viaje a Italia*, de Goethe, lo que lo lleva más allá de la civilización industrial. Es precisamente ésta la que *acelera* el viaje y lo pone a la vez en peligro de extinción.

Si hemos escogido las figuras del buque y del tren, se debe reiterar que no significa que el viaje existe exclusivamente en una época cronológica determinada y materialmente circunscrita. Nuestro gran Vicente Pérez Rosales mira con extrañeza, quizás con sentimiento de enajenación, los barcos propulsados por máquinas, añorando como ‘viaje’ el que se hacía con la vela. “¡Cuánto nos costaban en aquel tiempo los viajes a Europa, que son en el día simples paseos de recreo!” Se puede haber dado a lo largo de la historia más de un ‘fin del viaje’.

Del viaje no estaba ausente la clara noción de que, como toda gran experiencia humana, la alternancia sucesiva de lo abismal y de lo sublime es el cemento con que se levanta la existencia. En el instante culminante del viaje, que se puede dar en diferentes momentos históricos, si tomamos el canon clásico del diario de viaje, Goethe, tenemos esta combinación, al anotar la esplendidez de la puesta de sol y del crepúsculo. El contraste entre luz y oscuridad creciente solaza, pero también desconcierta y desorienta a los sentidos. “El horror [se transforma] en hermosura y la hermosura en horror” (*Italianische Reise*, Nápoles, 20 de marzo de 1787). Salvación y

perdición en una sola experiencia que amplía el horizonte de lo humano. El viaje verdadero se mueve por este borde de la sima.

Pablo Neruda rezuma la idea del viaje en su momento culminante, tal como se define aquí. También, de sus versos, surge esta experiencia en que el misterio absoluto está inmerso en la desolación: “Desde ahora, como una partida verificada lejos,/ en funerales estaciones de humo o solitarios malecones,/ desde ahora lo veo precipitándose en su muerte,/ y detrás de él siento cerrarse los días del tiempo” (“Ausencia de Joaquín”). Las poderosas imágenes de Neruda, las “funerales estaciones de humo” o las despedidas en “solitarios malecones” nos indican la época del tren y del buque de pasajeros. Nos hablan del sentimiento de elevación y desgarró de la despedida/partida. La inmensidad de lo que se abre, pero también de la muerte que rodea a toda partida. “Partida verificada lejos”, la voz poética nos hace tan palpable la sensación de lo concreto del lugar de la despedida como de “lo lejano” que tácitamente está presente, con presencia real, robando las palabras de Steiner. Un ‘viaje recobrado’, viaje ‘recuperado’, nos debe recordar esta perspectiva, que no es más que establecer que las grandes experiencias de lo humano son también experiencias espirituales. El viaje verdadero, antes de su fin, participaba en cierta medida de esta experiencia. Por otro lado, quien quiera ver la atmósfera del viaje todavía incontaminado por el presentimiento de su fin, que lea las páginas de prosa de Gabriela Mistral; quien conozca Palma de Mallorca en la actualidad, que lea la descripción compenetrada del *humus* local que Gabriela relata en 1925 (*Gabriela anda por el mundo*, 1978).

Dentro de la idea de la unidad necesaria de lo magnífico y lo lúgubre en el viaje, están las huellas del ‘viaje político’, que hoy no trato, pero que basta con una referencia a W. H. Auden y a Christopher Isherwood, quienes como viajeros en medio de la catástrofe de la guerra chino-japonesa, “con amigos y libros y dinero y con la libertad del viajero,/estábamos forzados a reconocer que nuestro refugio era una vergüenza” (*Journey to a War*, 1939).

El fin del viaje que alcanzamos a presenciar está asociado al ‘seudo-lugar’, a la transformación del nudo de desplazamiento —por ejemplo, estación ferroviaria o dársena del puerto— de ‘lugar’ en ‘seudo-lugar’. Nadie como Marcel Proust ha percibido la transformación íntima de este proceso, al comentar los primeros desplazamientos en automóvil:

Hoy ese viaje se haría en automóvil, creyendo que así es más agradable. Claro que hecho de esa manera sería, en cierto sentido, de mayor veracidad, puesto que se podrían observar más de cerca y

con estrecha intimidad las estrechas gradaciones con que cambia la superficie de la tierra. Pero, al fin y al cabo, el placer específico de un viaje no estriba en poder apearse donde uno quiera ni en pararse cuando se está cansado, sino en hacer la diferencia entre la partida y la llegada no todo lo insensible que nos sea dado, sino lo más profundo que podamos; en sentir esa distinción en toda su totalidad, intacta, tal y como existía en nuestro pensamiento cuando la imaginación nos llevaba del lugar habitado a la entraña del lugar deseado de un salto milagroso, y milagroso no por franquear una gran distancia, sino porque unía dos individualidades distintas de la tierra llevándonos de un nombre a otro nombre; placer que esquematiza (mucho mejor que un paseo donde baja uno en el lugar que quiere y no hay llegada posible) esa operación misteriosa que se cumple en los parajes especiales llamados estaciones, las cuales, por así decirlo, no forman parte de la ciudad, sino que contienen toda la esencia de su personalidad, al igual que contienen su nombre en el cartel indicador... Desgraciadamente, esos maravillosos lugares, las estaciones, de donde sale uno para un punto remoto, son también lugares trágicos; porque si en ellos se cumple el milagro por el cual las tierras que no existían más que en nuestro pensamiento serán las tierras donde vivamos, por esa misma razón es menester renunciar, al salir de la sala de espera, a vernos otra vez en la habitación familiar que nos cobijaba hace un instante. Y hay que abandonar toda esperanza de volver a casa a acostarnos cuando se decide uno a penetrar en ese centro apestado, puerta de acceso al misterio, en uno de esos inmensos talleres de cristal, como la estación de Saint-Lazare, donde iba yo a buscar el tren de Balbec, y que desplegaba por encima de la despanzurrada ciudad uno de esos vastos cielos crudos y preñados de amontonadas amenazas dramáticas, como esos cielos, de modernidad casi parisiense, de Mantegna o de Veronés, cielo que no podía amparar sino algún acto terrible y solemne, como la marcha a Balbec o la erección de la Cruz. (*A la sombra de las muchachas en flor.*)

Por sí solas, estas líneas darían para una exégesis que ameritaría un discurso de incorporación. Retengamos aquí, por ahora, la imagen de sentido sincrético, paradigmático, de totalidad, pero también de misterio no descifrable, que debía tener el nudo de desplazamiento, el 'lugar', antes de llegar a ser 'seudo-lugar'. Se podrá decir que el aeropuerto de hoy día nos asegura la llegada instantánea al corazón del lugar a donde queremos ir. Falso. Como se anotaba antes, el aeropuerto se esfuerza en alcanzar el status de homogeneidad con el carácter de 'clase media de masas', si es que se me permite esta expresión. La estación, como lugar que abría a la totalidad, según Proust, dramatizaba la idea de viaje, y era además apertura a la diferencia. El aeropuerto contemporáneo, que para todos nosotros tiene algo de vertiginoso/fascinante, intenta borrar toda idea de diferencia. Evi-

dentamente no me refiero a la ‘diferencia’ tan celebrada en nuestros días, con sospechosa homogeneidad, sino a aquella que se decanta en la espontaneidad de la historia, si se quiere, de la ‘historia como viaje’, otra metáfora que apunta a la esencia del viaje.

El viaje suponía un elemento diferente, que no desmentía ni un asombro de conocimiento (aunque con su dosis de anticipación), ni una familiaridad esperable que lecturas y conversaciones habían prefigurado. El viaje era una experiencia más modesta que aquella de la que se habla cuando nos referimos a que ‘la vida es un viaje’, que no por repetido es menos cierto. El viaje que aquí nos preocupa no era un libro abierto e interminable, sino que la mayor parte de las veces veía su sentido en un fin más o menos predecible. En lo esencial, poco era dejado al azar, aunque el viaje podía ser azaroso, y esto lo pone al otro lado del muro de separación frente al explorador. Ambos pueden coexistir, y los exploradores fueron tipos humanos hasta no hace mucho, como Stanley en el siglo XIX y, quizás el último, Thor Heyerdahl, todo ello mientras reinaba y decaía el mundo del viaje.

La era del viaje nos ha regalado los ‘diarios de viaje’, la cota máxima, como se anotó, con Goethe. Una de las ideas asociadas al viaje era, naturalmente, que se podía saber y sentir acerca de lugares que el lector no conocía, que con toda probabilidad jamás conocería; lugares que muy pocos habían visitado. El relato de estos diarios unía dos amores: el amor por el viaje mismo y el amor por el pasado, que casi siempre era un ingrediente notorio en esta literatura. Todavía en nuestros días, el género de las ‘memorias’ asume una importante medida de la experiencia del viaje. Las memorias de Paul Bowles, en su versión en inglés, *Without Stopping*, o en español, *Memorias de un nómada*, transmiten la idea del viaje, aunque siempre con la sensación de que ese viaje incesante del autor, además de revelar su propia búsqueda inacabable, se rebela contra la pérdida de distancia que implica, por ejemplo, el viaje en avión: “Creo que la humanidad inventó los conceptos de tiempo y velocidad para reforzar su ilusión fundamental de que la experiencia de la vida puede enfocarse cuantitativamente”. Este párrafo nos acerca tanto a su idea acerca de la diferencia entre el viajero y el turista como el conocido texto que aparece en *El cielo protector*.

Aceleración e inmovilidad

¿Quién puede ahora percibir lo que Borges en los años 20? “No he recobrado tu cercanía, mi patria, pero ya tengo tus/ estrellas” (“La promisión en alta mar”). No sólo está el viaje por mar, sino que un alma alerta a

los signos del cambio durante el viaje, en donde el tiempo transcurrido no se refiere a un tiempo puramente mecánico, sino que a una transformación íntima que viene a ser una reedición del ‘Bildungsroman’ en la persona, cualquiera sea su edad. El cambio natural de las constelaciones en Borges era relativo también a un crecimiento interior, que era el sentido del viaje. La distancia era parte de la naturaleza humana de la era del viaje, y estaba relacionada no sólo con que la técnica todavía no la podía superar de manera instantánea, sino que tampoco era incommensurable. Por un corto tiempo, el avión proporcionó todavía la idea de distancia. Testimonio de esto son las obras de Saint-Exupéry (*Vuelo nocturno* y, anecdóticamente, en *El principito*), o el recuerdo de Mario Vargas Llosa sobre su primer viaje a Europa en 1958, en avión, varios días, con sensación de distancia. Después, en estos vuelos, sólo existiría la sensación de cansancio, o lugar de trabajo con escenario de placer, en la primera clase.

Este aspecto de aceleración que imposibilita el viaje ya fue advertido por Ernst Jünger. En 1960 decía que una característica del hombre del presente es que “se encuentra en movimiento”, lo que hace tan difícil determinar su condición fundamental (*Der Weltstaat*, 1960). Siguiendo esta idea, quizás el hombre del viaje, aunque experimentando una sensación de curiosidad y necesidad de gentes y paisajes diferentes, también partía de un fundamento seguro, al cual podía retrotraer en alguna medida la diversidad y contradicción que veía en cada estadio del periplo. Ya antes, en 1945, Jünger anotaba en su Diario que la fotografía había surgido cuando al hombre se le podía contemplar fotográficamente. También el viaje espacial “debe coincidir con el momento en que el globo será comprendido por una sola mano” (*Radiaciones*, 26 de abril de 1945). La aceleración, un movimiento que se emparenta con el viaje, pasa a ser un tipo de vértigo que gira sobre sí mismo, y que por ello alcanza una inmovilidad, no de un fundamento en el suelo nutricio y abierto al abismo (cima y sima) de lo metafísico, sino de un artificio necesario pero des-almado.

Que la velocidad implícita en la técnica pulveriza la sensación del viaje le era muy claro a Fernando Pessoa, que le hace decir a su heterónimo Álvaro de Campos: “Hala/ !Hala, telegrafía sin hilos, simpatía metálica de Inconsciente/ Hala túneles, hala canales, Panamá, Kiel, Suez!/ ¡Hala todo el pasado dentro del presente!/ ¡Hala todo el futuro ya dentro de nosotros!” (“Oda triunfal”). Aquí no se convoca necesariamente la idea del fin del viaje, pero se la supone. A la maquinización se le agrega la reducción hasta lo infinitesimal de la comunicación en una sola experiencia. De este modo, a la magia que era propia de la llamada de imágenes ricas como los puer-tos, se suman en la misma percepción órganos artificiales que han llegado a

ser parte definitoria de su identidad: túneles y canales que aceleran el viaje al paso que lo exterminan.

El fin del viaje se puede asimilar a lo que en muchas partes del mundo es el fin de la fruta asociada a determinadas estaciones. Ya nadie puede expresar deleite, como lo hacía Ernst Jünger en 1938, en apreciar un paisaje de manera más plena al tomar en ese lugar (lugar-lugar) el vino producido en ese paisaje ('Dalmatinischer Aufenthalt'). Se dirá que el vino tiene la misma calidad si se le importa. Falso. No tiene la experiencia del viaje a ese lugar, si lo que se trata de atravesar es la experiencia de lo humano.

La era del viaje tenía otro tesoro. Participaban asimismo del viaje los que no viajaban. Éste era el halo mágico al que se refería Edwards Bello. Provenía de un llamado de generosidad de la entidad humana: la apertura al misterio de la existencia, la fantasía y la energía encendidas por lo remoto, puntos de referencias inalcanzables, no por eso menos presentes en lo cotidiano. ¿Quién, hasta la generación de uno, no recuerda esas experiencias del viaje vicario, por llamarlo de alguna manera? Los mejores viajes de nuestra existencia son los *viajes vicarios* de nuestra niñez, adolescencia y primera juventud, cuando escuchábamos los viajes de otros. Nuestro amor, entonces, iba hacia el momento en que el viajero abría su maleta y aparecía el regalo, "con olor a 'americano'", es decir, norteamericano.

Jamás uno de los viajes —'tours'— realizados después se le aproxima en lo más mínimo; sólo es sombra pálida de ese mundo que realmente *vimos* en el momento que escuchábamos el relato. Este mismo recuerdo, sin embargo, es otro atisbo de esperanza de que la experiencia del viaje es recuperable. En la medida en que la conversación pueda reemplazar a la magia esfumada con la planetarización, existe una posibilidad de 'tiempo recobrado' en el 'viaje recobrado'. Porque carecemos de algo es que podemos 'recuperarlo'. El diario o texto nos hace real lo que no tenemos, de una manera indeciblemente más rica que si tuviéramos la realidad apuntada por aquél.

El litoral, espacio de *affaire*, recuperación

Relacionado con el viaje se tiene el descubrimiento del litoral en el siglo XVIII y, sobre todo en el XIX, del litoral como un territorio de descanso. Esto pertenece a la historia de las vacaciones y, crecientemente, al mundo del turismo. Pero en algunas manifestaciones se relaciona con el viaje y su fin. La costa ha sido considerada desde hace mucho como lugar de trascendencia; viene a ser el encuentro de dos modos cósmicos de ser. El ritmo

regular de los movimientos marinos, y de las olas especialmente, vuelve el peregrinaje del hombre una introspección acerca de lo efímero de su existencia. También es un consuelo/amenaza del eterno retorno. Casi junto con el desarrollo de los balnearios, los paseos costeros, que quedan grabados indeleblemente en el tiempo de la memoria que se ansía recobrar, parecen esfumarse en el pasado.

El balneario parece ser succionado por el turismo de masas, y ya hacia 1900 no pocos veraneantes/viajeros se lamentaban por la creciente suciedad del agua ahora inanimada de vida marina. Robert Byron, quizás el mejor autor de diarios de viaje en este siglo, da testimonio acerca de la putrefacción de la aguas mucho antes de la aparición del tema medioambiental. Al ir a bañarse al Lido, cae en cuenta de que, ahí, “un baño de mar, en un día plácido, debe ser el peor de Europa: el agua parece saliva caliente, colillas de cigarrillo flotan hacia nuestras bocas; en la arena bancos de medusa” (*The road to Oxania*, 1937, Venecia, 20 de agosto de 1933). Por la importancia que tiene para el viaje el paseo costero, es que, para muchos que nacimos en la zona de Valparaíso, algo irremediable se rompió cuando en la bahía se perdió el paseo en la costanera y en el molo de abrigo.

Para algunos el viaje estará asociado a un recorrido por los lagos del sur en los años treinta, el arribo a Nueva York por barco o, para el caso, a Valparaíso de noche, con la luces divisándose desde lejos, para deslumbrar poco antes del ingreso del navío a la poza de abrigo. No es la distancia física lo que confiere el carácter de ‘viaje’ al viaje. Para el autor de estas líneas la idea del viaje, siempre más poderosa que la experiencia del viaje mismo, está indisolublemente unida al recuerdo de las idas a caminar al molo de abrigo de la bahía de Valparaíso, de la mano de su padre, los domingos en la tarde de 1955 y 1956. Ellos se evocan por una experiencia sensorial de la que estamos muy conscientes, aquella de los olores.

Me refiero en primer lugar a los olores nauseabundos y mecánicos del mundo del puerto, con todo llenos de encanto por la particularidad del lugar, su identificación con un lugar (paisaje más historia). Otro olor también, ya que en esa época el molo era también punto de arribo de barcos pesqueros de calado relativamente modesto: olores de podredumbre de mariscos y otros, que se añadían al aceite, petróleo y otras descomposiciones. En ese entorno, mi olfato lo sigue encontrando de una sensualidad irresistible. Y tras eso está el ‘mas allá’ que promete el tráfico marítimo que se percibe en la bahía, la magia que trasuntaban hombres, barcos y arquitectura, una suerte de trascendencia referida al mundo del viaje.

En realidad, el momento cumbre de la era del viaje era el canto del cisne de los dos medios de movilización que asociamos con él, aunque no

eran los únicos: los trenes y los transatlánticos. Mientras los primeros todavía perviven en algunas partes, con futuro, los segundos se han convertido y desfigurado en ‘cruceros’, aunque conservan parte de su apetencia. Los *posters* de los veinte y los treinta mostraban, como su imagen más espontánea, la figura de los grandes transatlánticos de la época.

Podemos verlos en las inolvidables fotografías en blanco y negro, con sus perfiles esbeltos, alargados, elegantes, seguros de sí mismos, como una vez, en marzo de 1937, alineados en los muelles de Nueva York, entonces en Manhattan, el ‘Europa’, el ‘Rex’, el ‘Normandie’, el ‘Georgic’, el ‘Berengaria’. Normalmente asociamos en el recuerdo al ‘Queen Mary’, al ‘Queen Elizabeth’, después de la ‘guerra del 39’, al ‘United States’. El zarpe y el arribo de cada uno de estos gigantes de la época eran motivo de una brevísima crónica en los diarios, y de una pequeña aunque algo artificial ceremonia. La sola expectativa de sus viajes regulares hacía que el perfil del puerto fuera inseparable de sus visitas, como para la bahía de Valparaíso lo fue el ‘Reina del Pacífico’. Cuando emprendió el rumbo del desguace a fines de los cincuenta, y fue efímeramente reemplazado por el ‘Reina del Mar’, empezaba la era de los cruceros y del turismo omnipotente.

El viaje por mar ofrecía lo que insinuaba Borges, que era un tiempo adecuado a una transformación interior de la persona; podía ser un descubrimiento pletórico de alegría; podía ser angustia; en todo caso, la duración no hacía de la persona otra persona, como en la época de la exploración, pero tampoco le garantizaba una asepsia que lo hiciese inmune a los cambios de perspectiva, como ocurre en la era del turismo. Marguerite Duras ha captado esta combinación del viaje por mar, lo sublime y lo doloroso, los “viajeros puros del único viaje por mar”, y el fin del viaje:

Durante siglos, los buques hicieron que los viajes fueran más lentos, más trágicos también de lo que son hoy día. La duración del viaje cubría la extensión de la distancia de manera natural. Se estaba acostumbrado a esas lentas velocidades humanas por tierra y por mar, a esos retrasos, a esas esperas del viento, las escampadas, los naufragios, el sol, la muerte... Fue, en efecto, durante su juventud cuando se establecieron las primeras líneas de avión que, progresivamente, deberían privar a la humanidad de los viajes a través de los mares (*El amante*).

También el viaje era la ocasión del *affaire d’amour*, nunca quizás tan intenso como en los diálogos entre Julia y Charles a bordo de uno de los gigantes de la época, en *Brideshead Revisited*. Ni el tren ni la celeridad de los vuelos actuales entregan ese tiempo corto, pero lo suficientemente suspendido como para crear el escenario del *affaire*. Podía ser la esperanza

no confesada ante la posibilidad del viaje, podía tener consecuencias de pesadilla, en el largo plazo; mas era una elevación que parecía tocar la madera de lo humano, sublimada por la suspensión esencial aunque temporal en que consiste el viaje. En todo caso, aquí tenemos, dicho sea de paso, otro gran tema de nuestro tiempo, ‘el fin del *affaire*’. Por ahora, baste con decir que para el *affaire* se requería de un claroscuro que antes existía, y ahora no existe. Así de simple.

Señor Presidente, señores académicos: no quisiera terminar estas palabras con un tono meramente nostálgico o pesimista. Se sabe que tanto el pesimismo exagerado como el optimismo sin límites son dos formas no pocas veces vulgares de conformismo. La época del fin del viaje nos debe llamar la atención a sus formas de recuperación, en medio de cambiantes realidades materiales. Al insinuar a lo largo de estas líneas que el viaje puede coexistir con la exploración y el turismo, se abre también la posibilidad de su recuperación.

Quizás, en el alba de nuestra era del viaje, el *flaneur* podría representar un primer intento de rescatar el viaje, con “un rayo de reconciliación hacia la gran ciudad”, en palabras de Walter Benjamin, como respuesta de forma y fondo a su anulación. Es un intento que, esperamos, no tendrá fin. La fuente de la esperanza es el viaje hacia la interioridad del ser humano. Ésta es la respuesta que don Mario Góngora entregaba cuando llegaba al tema de la historia y del sentido: el rescate permanente de su interioridad.

Muchas gracias. ☐