

Espacio y alteridad

Marc Augé

Al antropólogo del siglo XX no le queda más remedio que ser sensible a los cambios de contexto y de escala que gobiernan hoy cualquier descripción del espacio. La urbanización del mundo viene acompañada por modificaciones en lo que podemos definir como “urbano”. Estas modificaciones están relacionadas de forma evidente con la organización de la circulación, las migraciones y los desplazamientos de población, la confrontación entre riqueza y pobreza, pero pueden considerarse, de modo más amplio, como una expansión de la violencia guerrera, política y social. Porque es la violencia la que está en el origen de las remodelaciones urbanas y sobre todo de los lugares de trabajo que en diversas zonas del mundo dan fe, a la vez, de los enfrentamientos que han producido las ruinas y del voluntarismo que preside las reconstrucciones: violencia de la guerra civil e internacional en Beirut, violencia de la guerra mundial y del enfrentamiento Este/Oeste en Berlín, violencia social en las periferias parisinas, cuando se cree estar resolviendo las desigualdades sociales y la proliferación de guetos por implosión de grandes conjuntos. En este sentido, la caída de las torres de Manhattan es ejemplificante: traduce un cambio de escala (pertenecemos todos al mismo mundo, para lo mejor y para lo peor) y nuevas formas de violencia; es el fruto de la guerra civil planetaria. Añadamos que en un siglo en el que predominan el estereotipo, la copia o el facsímil, este será sin duda el ejemplo más demostrativo de aquello que podríamos llamar la paradoja de las ruinas. Paradoja a comentar: sin duda, en esta hora de las destrucciones más masivas, en esta hora de la mayor capacidad de destrucción, las ruinas van a desaparecer como realidad y como concepto.

El mundo de la globalización económica y tecnológica es un mundo del paso y de la circulación, con un fondo de consumo. Los aeropuertos, las cadenas hoteleras, las autopistas, los supermercados (añadiría a la lista algunas bases de lanzamiento de cohetes) son no-lugares, en la medida en que su vocación principal no es territorial, no es crear identidades singulares, relaciones simbólicas y patrimonios comunes, sino facilitar la circulación (y por ende el consumo) en un mundo de dimensiones planetarias.

Estos espacios tienen todos un aire de *déjà vu*. Y una de las mejores formas de resistir el extrañamiento en un país lejano es refugiarse en el primer supermercado a mano. Si estos espacios tienen un aire de *déjà vu*, es porque se parecen (incluso si la iniciativa arquitectónica ha podido convertir algunos de ellos en singularidades nota-

bles), pero también es porque ya los hemos visto en la televisión o en los folletos publicitarios: forman parte de un mundo de colores, tornasolado, confortable y redundante cuya imagen nos ofrecen las agencias turísticas. Redundantes, también son espacios de lo repleto, y estos dos caracteres se refuerzan mutuamente. Un gran aeropuerto como Heathrow es un centro comercial de reputación mundial. En los aeropuertos, la televisión está presente por todas partes (con la notable excepción de Roissy). Las grandes cadenas hoteleras ciñen los aeropuertos y evitan a los pasajeros “en tránsito” tener que desviarse hasta las ciudades a las que dan servicio. Los aeropuertos son cada vez más nudos ferroviarios y de autopistas. En los hipermercados más importantes están presentes todos los servicios, sobre todo agencias de viajes y bancos. La radio y la televisión funcionan en todas partes, autopistas incluidas, estaciones de servicio que se transforman a su vez en complejos turísticos con restaurantes, comercios y espacios de juego para los niños. Inmenso juego de espejos que, de una punta a otra de las zonas más activas del mundo, ofrece a cada consumidor un reflejo de su propia febrilidad.

En estos espacios de lo repleto, hay también demasiados seres humanos. Las carreteras y las pistas de aterrizaje rebosan. Las colas se alargan. Las salas de espera, confortables o no (cuestión de clases), no se vacían. El mundo de la velocidad y de lo instantáneo tiene a veces dificultades para asimilar su éxito, excepto cuando un suceso mundial (la guerra del Golfo, el atentado de Nueva York) aterroriza y paraliza a una parte de los consumidores, para desesperación de las compañías aéreas y los oficios relacionados con el turismo.

Mundo de la redundancia, mundo de lo repleto, mundo de la evidencia. Los espacios del paso, del tránsito, son los que muestran de modo más insistente los signos del presente. Y se muestran con la fuerza de la evidencia: vallas publicitarias, nombre de las firmas más conocidas inscritas en letras de fuego en la noche de las autopistas que dan servicio al aeropuerto (pensemos en el norte de la periferia parisina), ostentosos palacios del espectáculo, del deporte, del consumo, que al salir del aeropuerto se aglutinan contra la ciudad, derriban sus defensas y la penetran utilizando las brechas del ferrocarril, de las autopistas o naturales (los ríos). Lo “genérico”, tan caro a Rem Koolhaas, lo genérico que subvierte la ciudad histórica, es un espacio repleto: ¿cómo extrañarse que se desborde en la ciudad, que la modele a su imagen y la conforme a su vocación global?

Los espacios del vacío se hallan estrechamente mezclados con los de lo repleto. A veces son los mismos pero a distintas horas: el aeropuerto por la noche o por la mañana poco después de la apertura, los aparcamientos subterráneos cuando la afluencia es mínima, las baldosas que recubren la estación de Montparnasse o las autopistas de la Défense cuando la lluvia o el viento las convierten en impracticables. El no-lugar se entiende, según los momentos, como un lugar repleto de pasajeros o un vacío de habitantes.

De manera más sutil, lo lleno y lo vacío se tocan. Barbechos, solares, zonas sin ocupación precisa rodean la ciudad o se infiltran en ella, dibujando huecos de incertidumbres que dejan sin respuesta la cuestión de saber dónde comienza la ciudad y dónde termina. Incluso los pueblos en Francia, se repliegan sobre su “centro histórico” (la iglesia del XVI, el monumento a los muertos, la plaza del mercado) con el mismo movimiento que les hace proyectar hacia el exterior las zonas de actividad al tiempo que multiplican ramales y rotondas que permiten al visitante curioso dejar la autopista o la carretera nacional para ir a echar un vistazo. En algunas ciudades sudamericanas los barrios de chabolas o los barrios pobres se infiltran a veces hasta los islotes de la supermodernidad defendidos por sus barreras y sus guardias. El vacío se instala entre las vías

de circulación y los lugares de vida, o entre riqueza y pobreza, vacío que a veces se decora, o se deja abandonado o en el que se hacinan los pobres de entre los pobres.

Hay otros vacíos además de estos otros vacíos residuales. Cuanto menos se define el espacio urbano, más se extiende (y por supuesto a la inversa). La ciudad se cubre de obras que responden a una voluntad de extensión (como la Plaine de Saint Denis, hacia Aubervilliers), de soldadura o de reunificación, como en Berlín en los alrededores de la Postdamer Platz, o de reconstrucción como en Beirut. En las obras urbanas, la evidencia de lo repleto está matizada, forrada (como se forra una prenda) por el misterio del vacío. El encanto de las obras, de los barbechos en espera, ha seducido a cineastas, novelistas y poetas. Tiene que ver, me parece, con el anacronismo. Contra la evidencia, saca a escena la incertidumbre. Contra el presente, subraya a la vez la presencia aún palpable de un pasado perdido y la inminencia incierta de lo que puede advenir: la posibilidad de un instante raro, frágil, efímero que se escapa de la arrogancia del presente y de la evidencia de lo que ya está aquí. Las obras, a veces al precio de una ilusión, son espacios poéticos en el sentido etimológico: algo puede hacerse; su inconclusión tiene algo de promesa. Así lo entiende el poeta Jacques Réda, en *Les ruines de Paris*:

Vivo aquí desde el 36, me explica el anciano señor con cuyo perro me crucé hace un rato (uno de esos perros negros cobardes de arrabal que se escabullen sin siquiera responder al saludo, y que os cubren de invectivas en cuanto se hallan al amparo de su valla), y me muestra toda la extensión convertida en paredes, donde antes crecía el trigo y la alfalfa, y le da igual. Yo le vaticino que un día estos arrabales llegarán hasta los de Marsella, lo cual le alegra vagamente, y añadido que si a pesar de todo amo este destrozo y esta invasión de desorden (su cabaña, su jardín, una fábrica, un arroyo, dos edificios, una casa de campo, un oquedal, trescientos neumáticos), es por mi certidumbre de que se prepara una revelación, o al menos su promesa. Veo en el fondo de sus ojos turbios que no me entiende. Me siento un poco confundido: qué revelación, en efecto, qué promesa de la que nada sé, sino solamente —aquí, ahora, en ese muro frente a la estepa donde espero el autobús que nunca pasa— que acabara por cumplirse.

De este modo tan natural los espacios del vacío se describen en términos temporales. Como las ruinas, las obras tienen múltiples pasados, pasados indefinidos que van más allá de los recuerdos del día anterior, pero a diferencia de las ruinas cuando son alcanzadas por el turismo, escapan del presente de la restauración y de su conversión en espectáculo: sin duda no lo hacen por mucho tiempo, pero al menos solicitan la imaginación mientras existen, tanto tiempo como pueden suscitar un sentimiento de espera.

Las ruinas, por su parte, no tienen más porvenir que la mirada que se deposita en ellas. Entre sus múltiples pasados y su funcionalidad perdida, lo que traslucen es una especie de tiempo puro, fuera de la historia, al que el individuo que las contempla es sensible como si le ayudara a comprender la duración que transcurre en él. Camus escribió antes de la guerra la mayoría de los ensayos posteriormente reunidos en *Noces* y en *L'été*. La felicidad que experimenta en Tipasa, en pleno deslumbramiento primaveral, tiene que ver con la experiencia de un paisaje en el que las ruinas de una ciudad romana, a unos sesenta kilómetros de Argel, se mezclan tan intensamente con la naturaleza que parece que se fundieran: “En este maridaje de ruinas y primavera, las ruinas se han vuelto piedras, y perdiendo el pulido impuesto por el hombre, han vuelto a la naturaleza” (*Noces à Tipasa*, p. 15). El secreto de Tipasa, el secreto de las ruinas y del paisaje en el que se mezclan sol, mar, olivos y piedras, está en el tiempo puro tan diferente del

tiempo histórico “Siempre supe que las ruinas de Tipasa eran más jóvenes que nuestras obras y nuestros escombros” escribió en 1952, cerca de quince años después (*Retour à Tipasa*, p. 169).

La arquitectura contemporánea no tiene como meta la eternidad, sino el presente: un presente, que sin embargo no se puede dejar atrás. No aspira a la eternidad de un sueño de piedra, sino a un presente indefinidamente “sustituible”. La duración de la vida normal de un edificio puede ser estimada, calculada (como la de un coche), pero está previsto que una vez llegado el momento, otro le sustituya (otro que puede tener la misma apariencia, como en el caso de algunos cafés de París, o bien ocultarse tras la fachada mantenida de una construcción más antigua). La ciudad actual, es de este modo el presente eterno: edificios sustituibles unos por otros y acontecimientos arquitectónicos (la pirámide de Pei, el museo de Bilbao) que son también acontecimientos artísticos mundiales concebidos para atraer visitantes del mundo entero.

Sin embargo, por un tiempo al menos, los baldíos y las obras rebosan presente por todos lados. Son espacios en espera que también a veces son, de manera difusa, despertadores de recuerdos. Reabren la tentación del pasado y del futuro. Hacen las veces de ruinas. Éstas ya no son concebibles, no tienen porvenir, si se puede decir, porque precisamente, los edificios no se hacen para que envejezcan, de acuerdo con la lógica de la evidencia, del presente eterno, de lo repleto. La reconstrucción idéntica (imaginada después de la guerra en ciudades como Saint-Malo y Varsovia) y de manera más general, la sustitución están en las antípodas de las ruinas. Recrean una funcionalidad presente y eliminan el pasado.

El drama es que a la naturaleza le damos hoy el mismo tratamiento que infligimos a las ciudades: “preservamos” algunos sectores, por espectáculo; pretendemos sustituir una naturaleza por otra (por ejemplo reforestando), pero la naturaleza, como los hechos, es obstinada: maltratada, reacciona. Los glaciares retroceden, los mares se secan, los desiertos avanzan, las especies desaparecen. Cuando sobreviene el accidente (por ejemplo Chernóbil), la naturaleza se encarga de multiplicar y de difundir los efectos de la imprudencia humana: el hombre descubre su pertenencia a la naturaleza cuando debe huir de los lugares que había concebido para dominarla. Fijémonos un momento en la ciudad de Pipriat, en Ucrania, fotografiada por Yann-Arthus Bertrand. Como barrida por una bomba limpia (aquella que debía eliminar a los hombres sin afectar a los materiales), queda reducida a su geometría glacial: avenidas entrecruzadas y perpendiculares dominadas por grandes rectángulos de ventanas alineadas, pero las avenidas están desiertas y nadie se asoma a las ventanas. Aparentemente nada está “arruinado”, todo está intacto. El pasado aquí, tiene fecha. El desierto fue decretado de un día para otro (un poco tarde parece ser). Se sabe muy bien lo que era la funcionalidad de estos lugares con forma de acuartelamientos, y hoy sería la misma si el accidente no se hubiera producido. Ruina no, crisis o accidente, como se habla de crisis cardíaca o de accidente cerebral; muerte súbita, imprevista. De ahí quizá el sentimiento de que la ciudad abandonada, bajo la nieve, la ciudad cuya vida se ha retirado sin tocar nada, nos mira desde sus miles de ventanas vacías, nos mira sin vernos, como un fantasma y nada tiene que decirnos que no sepamos ya. El tiempo aquí, no se escapa de la historia; la historia lo ha matado.

Solamente una catástrofe es capaz de provocar hoy efectos comparables a la lenta acción del tiempo. Comparables, pero no similares. En efecto, la ruina es el tiempo que acompaña a la historia: un paisaje, una mixtura de naturaleza y cultura que se piensa en

el pasado y surge en el presente como un signo sin significado, sin otro significado al menos que el sentimiento del tiempo que pasa y a la vez que dura. Las destrucciones por catástrofes naturales, tecnológicas o político-criminales, pertenecen a la actualidad y plantean problemas de gestión: ¿cómo deshacerse de los escombros? ¿Qué reconstruir? Por ello se preguntaron con celeridad en Nueva York si había que rehacer las Torres Gemelas o poner otra cosa (guardando evidentemente algo del pasado, una alusión, una cita, algo como la campana rota de la Gedächtnis in Berlín que es recordatorio del pasado). En cualquier caso, las destrucciones, terroristas o de cualquier otro tipo, tienen fecha, y la funcionalidad perdida (para la que se busca “a toda prisa” soluciones de recambio) debe volver a encontrar su lugar. Estamos lejos del tiempo puro que se desliza entre los múltiples pasados y la funcionalidad perdida, pero menos lejos de la puesta en escena que recupera del mismo modo los acontecimientos y las ruinas.

De manera lógica, en un periodo que sabe destruir y que incluso se empeña en ello de manera masiva, pero que favorece el presente, la imagen y la copia, los artistas han sido seducidos por el tema de las ruinas. No ya como los “ruinistas” del siglo XVIII para jugar, por melancolía o por hedonismo, con la idea del tiempo que pasa, sino para imaginar el futuro. En los años setenta, el terror nuclear impregnó el imaginario, y la agencia americana Site concibió aparcamientos y supermercados en forma de ruinas que prefiguraban la catástrofe por venir y los vacíos consiguientes. Hoy día en Francia, Anne y Patrick Poirier imaginan ciudades del futuro que hubieran sido arrasadas por no se sabe qué cataclismo: además las fabrican con materiales de reciclaje. Resulta significativo que para devolver el tiempo a las ciudades los artistas necesiten ruinas: cuando escapan de la puesta en escena del presente son, como el arte, una invitación a sentir el tiempo. Pero es también significativo que para imaginarlas necesiten convertirlas en un recuerdo del futuro, recurrir al futuro anterior y a una utopía negra, la de un desastre que habrá obligado a la humanidad a “desalojar” y que hay que imaginar desde hoy, por anticipación, para que al menos haya tenido algún testigo.

Algún gran fotógrafo de la ciudad (pienso en Mounicq en Francia y en Basilico en Italia) ha tratado de aprehenderla como una ruina, sorprendiéndola cuando está vacía de habitantes. Paris, Milán, Roma, Venecia se tornan bajo su mirada, del mismo modo que Pipriat, en ciudades abandonadas: pero, sabiéndolas vivas, las vemos como anticipaciones o fantasmas, ciudades salidas de la historia pero no del tiempo, que podrían haber nacido de la visión de Proust o de Thomas Mann, de Freud cuando da vueltas por las callejuelas de una ciudad italiana, o aun de algún novelista futuro de nuestra modernidad urbana.

Asistimos hoy a un rebajamiento del tiempo y a una subversión del espacio que afectan a la materia prima del viaje y de la escritura. Se ha llegado a decir que la época de la modernidad había traído consigo la desaparición de los mitos del origen y el siglo XX la de las ideologías de futuro. Las tecnologías de la comunicación pretenden abolir las distinciones de toda especie, escamotear los obstáculos del tiempo y del espacio, disolver las oscuridades del lenguaje, el misterio de las palabras, las dificultades de la relación, las incertidumbres de la identidad o las vacilaciones del pensamiento. Reflejadas por diversas pantallas, las evidencias de la imagen tienen valor de ley e instauran la tiranía del presente. Las imágenes son lo primero y tras ellas corre el turista, pero a menudo también el que escribe: desde esta óptica, resulta emblemático el vuelco según el cual hay novelas escritas (a toda prisa) a partir de sinopsis de películas, escritura eco de imágenes que no ha sido capaz de alumbrar y se conforma con repetir, escritura plagio, escritura sub-título, escritura pleonasma.

El reflejo de sí a los demás y de los demás a uno mismo, que idealmente es la definición tanto del viaje como de la escritura, se ve amenazado hoy en día por la ilusión de saberlo todo, de haberlo visto todo, y sobre todo de no tener nada más que descubrir —amenazado por el reino de la evidencia y la tiranía del presente. Y sin embargo, aunque no tengamos conciencia de ello más que de modo efímero e intuitivo, existen, en el mundo que nos rodea y en cada uno de nosotros, zonas de resistencia a la evidencia. La meta del viaje, la meta de la búsqueda literaria, debería de ser (a veces lo es) la exploración de esas zonas de resistencia. Existen en nosotros y fuera de nosotros y no se debe de descartar que entre ese interior y ese exterior existan pasadizos que habría que actualizar. Una de las consecuencias paradójicas de los cambios actuales del espacio es una necesidad de escritura que es una forma de resistencia. Los nuevos espacios necesitan ser escritos para convertirse en paisajes, quizá sea esto lo que presienten a su manera los grafiteros de nuestras ciudades.

Los sobreseimientos y las imágenes están en cierto sentido saturados de humanidad: producidos por hombres, vistos por hombres, pero hombres despojados de sus relaciones recíprocas, de su existencia simbólica. Son espacios que no se conjugan ni en pasado, ni en futuro, sino en presente, sin nostalgia ni esperanza —“tiempos muertos”, como se dice en el baloncesto. Requieren una mirada y una palabra; una mirada para que se recomponga una mínima relación que les devuelva una dimensión simbólica, social; una palabra que las integre en un relato. Se parecen al decorado minimalista de las novelas de caballerías (un desierto, un bosque, un castillo) que sólo existe a través de la mirada del caballero errante en pos de otras presencias. Si les buscamos un sentido social, corremos hoy el riesgo, como Don Quijote, de cargar contra los molinos. Pero Don Quijote tenía razón; aún la tiene. Los autores que consigan adueñarse de los espacios del consumo, de la circulación y de la comunicación, que consigan discernir en los espacios de soledad (o de interacción; son los mismos) una promesa o una exigencia de encuentro, en resumen que consigan describirlos y escribirlos para los demás, se inscribirán en la línea de aquellos que, a partir de Joyce, no cesan de repoblar los espacios de soledad, de reconstruir paisajes.

Haciendo esto, los escritores coincidirán con aquellos cineastas que —como Wim Wenders o Nani Moretti— recorren con la mirada la periferia de las ciudades, y con el común de los mortales, todos aquellos que asignados a la soledad, la rechazan: viejos que charlan con cajeras de supermercados para ganar (perder dicen los demás) un poco de tiempo; desplazados o exiliados que instalan en los campamentos en los que están confinados un “marco de vida”; conductores de camiones pesados que piensan en la próxima estación de servicio como una etapa en la que harán escala con otros. Los hombres no pueden vivir solos: necesitan lazos, aunque a veces les hagan sentir prisioneros, les hagan resignarse o desear romperlos. Necesitan paisajes y por lo tanto textos que los recreen transformándolos. La escritura enlaza palabras y seres, los seres por medio de las palabras, el lector al autor y los lectores entre sí. Los paisajes que alumbró, aun cuando el origen sea un trozo de espacio histórico, no dejan de renacer tras cada lectura. La escritura y el paisaje son simbólicos, nos hablan de lo que compartimos, que es para cada uno de nosotros, diferente.