

Los mares interiores: Apuntes para una fenomenología territorial del viaje

Inner seas: Notes towards a territorial
phenomenology of the journey

GABRIEL CASTILLO FADIC

Pontificia Universidad Católica de Chile
gcastilf@puc.cl

RESUMEN • De atenerse tanto al étimo como a la tradición mítica, la posibilidad del viaje depende de la disposición espacial y existencial de un camino, emparentado a su vez al curso de un río, pero también de la pertinencia y adecuación al mundo del medio de desplazamiento. El presente artículo explora esta triple relación y su prolongación potencial en una fenomenología contemporánea del viaje asociada al espacio de la ciudad de Santiago, a sus trayectos interiores y a sus vías de comunicación con el mar.

Palabras clave viaje mítico • fenomenología • ríos • pasajes • Santiago

ABSTRACT • Considering both etymology and mythical tradition, the possibility of the journey depends on the spatial and existential lay out of a road. This is in turn linked to the course of a river and also to the pertinence and adequacy of the fictitious world to the vehicle chosen for the journey. The article explores this three-fold relation and its potential projection on to a contemporary phenomenology of the journey associated to the space of the city of Santiago, its inner thoroughfares/ passages, and its connections with the sea.

Keywords mythical journey • phenomenology • rivers • thoroughfares/ passages • Santiago

A Fidel Sepúlveda.

A mis compañeros de travesía por el Mapocho, rumbo al mar:

Sobre los tejados de una casa pintada de azul que se divisa a la izquierda del tren, álzanse las chimeneas de unos cuantos hornos de fuego que son hoy los únicos faros de Santiago. Todos los ojos están fijos en esos resplandores azulados que alumbran para los unos la esperanza, para los otros las fábulas de la fortuna, para todos la inquieta ambición del venidero.

BENJAMÍN VICUÑA MACKENNA, *De Valparaíso a Santiago*

SALVADOR REYES SOSTENÍA QUE Chile tiene forma de camino. De ahí su condición excéntrica, su carencia de núcleo. Pero nada nos dice en cambio de la suerte, en estas condiciones, de los caminos interiores: los que van de un lugar a otro, de la casa al almacén, del pueblo a la ciudad, de la costa al mar. ¿Sin punto de centro, de partida y de llegada, es posible un camino? La reducción total del territorio a la imagen del camino, no permite la supervivencia de este último como tal, sin exterior geográfico, sin referencias de trayecto, sin bermas ni riberas, ni paisajes aledaños. La hipótesis de Reyes transforma el relieve del territorio en una explanada lisa, sin rugosidad ni contorno, sin variación ni transición, que se prolonga a la vez en el horizonte vacío de su correlato oceánico: el mar de Chile es un mar desértico, sin costas cercanas que confronten sus propias costas, sin islas ni habitantes de un territorio próximo que aseguren mar adentro la comunicación con algo o alguien. De ahí que, sostiene Reyes, no exista en el país una auténtica cultura marítima sino una flota de bordemar sin expectativas de navegación a menos que se abandone el territorio en una incursión transoceánica que olvide el punto de partida. Un gran mundo-camino que anula la posibilidad del camino en el mundo y neutraliza así su propia condición. Paradójicamente el camino Chile es un camino insular. Un corredor que induce al desplazamiento pero que inhibe en verdad el movimiento, un puro trayecto amputado a su sentido, un viaje sin realización, una isla o un archipiélago cuyos habitantes, de espaldas al mar, son a su vez trayectos tautológicos, sin ir ni venir de ninguna parte, sin llegar a ningún lugar.

El camino es el modo, la manera de llegar, de ir y venir, de alcanzar, pero el camino es también, en griego antiguo (*hodós*) el curso de un río y, por extensión, el viaje. Ya habíamos explorado en un texto anterior (Castillo, 2001), la exigencia del punto de centro para la culminación arquetípica de todo movimiento. Simbólicamente el centro es, al mismo tiempo, antípoda e inmediatez. El centro está fuera del territorio, lejos de nuestro alcance, pero también dentro del territorio, a nuestro alcance inmediato. La cercanía del centro cósmico está determinada por el encuentro con el centro existencial. El centro es visible, se vincula al lugar como sistema de apariencia, pero también es invisible, se vincula al lugar como sistema de experiencia. El centro se vive, se encuentra o se recobra, se recrea en el corazón. A su ambivalencia espacial se suma su ambivalencia temporal, de la que adquiere su poder oracular. Es cima y sima. La noción arcaica de centro es, recapitulando, simultáneamente ética y estética. Pero esta vez, la incorporación de la transición fluvial nos abre a un problema alternativo y a una reflexión inversa: la condición y el lugar del camino como posibilidad de establecimiento de un centro. Si el étimo nos indica la preeminencia sintética del río para rendir el triple sentido de trayecto trazado, modalidad y viaje, ella no limita el carácter de su potencia medial a la triple homología, sino que la proyecta a su cualidad de persistencia en el contraste de elementos. En su versión más perfecta, como trazado de camino, el trayecto del agua, elemento de la identidad arcaica del mundo, depende de la menor resistencia a los elementos contrarios. De no mediar resistencia humana que altere pendientes, construya diques o instale esclusas, el agua sigue su “curso

natural” donde el relieve mismo de la naturaleza le señala la conveniencia de su cauce. El río es el modo posible de identidad del camino con el mundo; el río es el viaje natural. No el viaje de algo o de alguien sino el territorio, al interior del territorio, donde el viaje es posible. La naturaleza mítica del río como potencia de mediación determina entonces existencialmente la posibilidad del viaje humano.

El río es además una potencia mixta. No sólo opone el agua a la tierra, o a la piedra. Perteneciente al régimen del agua dulce, el río se opone también al régimen del agua salada, con el que comunica y sobre el que predomina en el imaginario social. Para Gaston Bachelard, el agua de mar es un agua inhumana:

¿Cómo decir mejor que la intuición soñadora del agua dulce persiste en desmedro de las circunstancias adversas? El agua del cielo, la lluvia fina, la fuente amiga y salvífica dan lecciones más directas que todas las aguas de los mares. Es una perversión la que ha salado los mares (Bachelard, 1942: 177).

La sal obstruye la ensoñación de la dulzura, como ensoñación material y natural. “La ensoñación natural guardará siempre un privilegio al agua dulce, al agua que refresca, al agua que quita la sed” (Bachelard, 1942: 177).

Pero el contraste de regímenes determina también su relación, sus modos y dirección de flujo y afluencia. El río va geográficamente al mar pero proviene míticamente de éste. El río puede ser el ducto, la penetración del mar en tierra firme, su ascenso a la montaña, donde perece, como los ríos de Chile, pero el río puede ser también el mar atravesando la tierra, cruzándola para volver al mar o bien para convertirse en afluente de un océano mítico más allá de los mares, en los confines del mundo, como algunos ríos europeos en las *Argonáuticas*, o en la *Odisea*. En la mitología primitiva no hay que entender por *Okeanos* el mar sino el gran reservorio de agua dulce (*potamos*), situado en las extremidades del mundo (Charles Ploix, citado en Bachelard 1942: 177). Apolonio de Rodas describe el regreso de los héroes de la *Argo* desde La Cólquide, a través de un paso desde el Mar Negro hasta el Adriático por el río Istro (Danubio) y luego desde el Adriático al Tirreno por una conexión fluvial entre el Eridano (Po) y el Ródano. Pero tales ríos figuran, fieles a la geografía mítica, como brazos de un Océano exterior que rodea el contorno de la tierra. Argos, el piloto de la expedición, propone la primera parte de la ruta a sus compañeros informándoles que:

Hay un río, brazo superior del Océano, ancho y muy profundo incluso para pasarlo una nave de carga. Istro lo llaman y está señalado hasta bien lejos. Éste durante cierto trecho atraviesa en un solo cauce un inmenso territorio, pues sus fuentes borbotan más allá del soplo del Bóreas muy lejos, en los montes Ripeos, pero cuando penetra en las fronteras de los tracios y de los escitas, entonces se divide en dos, uno de esta parte arroja sus aguas por aquí en el mar oriental, otro del lado opuesto desemboca a través de un golfo profundo que se adentra desde el mar de Trinacria, el cual está situa-

do junto a vuestra tierra, si verdaderamente de vuestra tierra nace el Aqueloo (De Rodas, 1992: IV 283-293).¹

Luego, cuando el poeta imagina la segunda conexión fluvial, la sitúa a través de los lagos del país de los celtas² para comunicar el Adriático (“mar Jonio”) y el golfo de León (del “mar de Cerdeña”). El tercer brazo, que fluye al Océano exterior, sería el Rhin. Esta vez se menciona además a *las puertas de la Noche*, en el extremo occidental del mundo, como lo corrobora Hesíodo (*Teogonía* 744-757).

Desde allí pasaron al profundo curso del Ródano, que afluye en el Eridano; al mezclarse en la confluencia sus aguas braman revueltas. Aquél desde la región más remota, donde están las puertas y las moradas de la Noche, naciendo de allí, por un lado desemboca con estrépito en las costas del Océano, por otro a su vez se arroja en el mar Jonio, y por otro en el mar de Cerdeña y en su inmenso golfo, echando su caudal a través de siete bocas. De éste luego penetraron en los lagos torrenciales, que se extienden sin fin por el territorio de los celtas (De Rodas, 1992: IV 628-636).

Tetis, una de las divinidades que guiará a los marinos en la superación de los obstáculos que aparecen, es madre de los veinticinco ríos y de las cuarenta oceánides. Aquí, como en los mares de la *Argonáutica*, los ríos y océanos nuevos no son, desde un punto de vista exegético, una fabulación del relato, sino la referencia a un más allá siempre disponible a condición de mediar una adecuación del viaje existencial al viaje natural. El viajero que da con el camino donde el viaje es posible, da con el curso de un río que es el viaje mismo abierto por un instante al territorio del hombre. De no dar un paso en falso, de no alterar la velocidad y la dirección, de no desconocer las señales de los dioses ni los signos de la naturaleza, el viajero reside en un movimiento que transita por y se abre a mundos propios. En el desierto o en la ciudad, surgen para él los mares interiores. Argos puede ser Vallejo describiendo el lugar de su muerte: “Hay, madre, un sitio en el mundo, que se llama París/ Un sitio muy grande y lejano y otra vez grande” (1988: 127). Apolonio puede ser Bolaño, planeando el retorno de Ulises Lima (¡Ulises!) por un río que comunica México con Nicaragua. Después de su regreso de Managua, donde ha desaparecido, según narra Jacinto Requena, sólo ha sido visto por los demás por casualidad. Para la mayoría ha muerto ya como persona y como poeta.

Un día le pregunté en dónde había estado. Me dijo que recorrió un río que une a México con Centroamérica. Que yo sepa, ese río no existe. Me dijo, sin embargo, que había recorrido ese río y que ahora podía decir que cono-

¹ En su Introducción a *Argonáuticas*, Mariano Malverde (1992) precisa que se trata del río Acarnania que desemboca en el mar Jonio. Agrega que la ruta propuesta supone una conexión fluvial entre el Mar Negro (“oriental”) y el Adriático (“golfo” del mar de Trinacia o Sicilia) mediante una bifurcación del Istro (Danubio).

² Malverde ve aquí una relación mítica de los lagos alpinos.

cía todos sus meandros y afluentes. Un río de árboles o un río de arena o un río de árboles que a trechos se convertía en un río de arena. Un flujo constante de gente sin trabajo, de pobres y muertos de hambre, de droga y de dolor. Un río de nubes en el que había navegado durante doce meses y en cuyo curso encontró innumerables islas y poblaciones, aunque no todas las islas estaban pobladas, y en donde a veces creyó que se quedaría a vivir para siempre o se moriría.

De todas las islas visitadas, dos eran portentosas. La isla del pasado, dijo, en donde sólo existía el tiempo pasado y en la cual sus moradores se aburrían y eran razonablemente felices, pero en donde el peso de lo ilusorio era tal que la isla se iba hundiendo cada día un poco más en el río. Y la isla del futuro, en donde el único tiempo que existía era el futuro, y cuyos habitantes eran soñadores y agresivos, tan agresivos, dijo Ulises, que probablemente acabarían comiéndose los unos a los otros (Bolaño, 1998: 366-367).

Para Jasón, además, la hendidura del espacio del viaje en el espacio del mundo está ya condicionada, como en el mito de Edipo, por una falla en la marcha, aunque no constitutiva sino circunstancial. Antes de recibir la misión de traer el vellocino de oro, el héroe se presenta ante Pelias con una sola sandalia. Jasón no tiene tampoco la supremacía de Aquiles u Odiseo.³ Es un *primus inter pares*. Su valentía e inteligencia no superan la de sus amigos, solidarios en un periplo común, y la capacidad del grupo es equivalente a las cualidades de la nave que los lleva. La *Argo*, la veloz, la ligera, ha sido semipersonificada durante su construcción por un madero divino que Atenea toma de una encina de Dodona para ajustarlo en su quilla. La nave es la primera garantía del éxito y su abordaje el primer signo de distinción.

Cuando la necesidad lleva a los hombres a navegar sobre el mar, entonces ya marcharon hacia la nave a través de la ciudad, adonde la costa se llama Págasas de Magnesia. Mientras avanzaban, la multitud del pueblo corría a su alrededor. Pero ellos se distinguían, como estrellas entre las nubes (De Rodas, 1992: I 236-240).

La *Argo* será capaz de conducir a sus tripulantes, a pesar de la muerte de varios de ellos, a través de las islas *Plotas* o “flotantes”, luego llamadas Estrófades o “del retorno”, y logrará pasar por poco entre las *Simplégades* (entrechocantes) o *Rocas Cianeas* que “no están afianzadas sobre profundas raíces sino que repetidamente van a juntarse chocando la una contra la otra” (De Rodas, 1992: II 318-323). La nave corre entonces la misma suerte que la paloma enviada antes a probar el grado de peligro, a la que las rocas cortan las plumas de la cola. Socorrida por Atenea, la *Argo* sólo pierde el extremo de los adornos del aplustre (popa). Una vez superados por primera vez, los obstáculos desaparecen y facilitan el viaje a *La Cólquide*, el confín del mundo (el reino del más allá, de

³ Hay referencias al periplo de la *Argo* en *La Iliada* (VII 467-471, XXI 40-41, XXIII 745-747) y *La Odisea* (XII 69-72, X 135-139), que prueban la antigüedad del mito de los Argonautas, como modelo de episodios, personajes y escenarios de los poemas homéricos.

Helios y Hérate), en Ea, que quiere decir “la tierra” (*aia*). No obstante, en el intertanto, en su travesía del Mar Muerto, la tripulación avista un acceso al Hades, cuyo descenso es posible desde la cima de un monte. Como mundo interno que se alcanza en la inversión vertical, se desciende a las tinieblas desde lo alto, y desde lo cálido a lo glacial. El cabo Aqueronte:

se eleva en acantilados inaccesibles, mirando hacia el mar de Bitinia. A sus pies están arraigadas unas rocas lisas, batidas por el mar, en torno a las cuales el oleaje revolviéndose brama fuertemente. Y arriba en lo más alto han crecido frondosos plátanos. Desde allí hacia tierra adentro desciende en pendiente un profundo valle, donde está la caverna de Hades, recubierta de bosque y rocas; desde donde un hálito glacial, que sopla continuamente del espantoso fondo, condensa en derredor una y otra vez blanquecina escarcha, que se ablanda con el sol del mediodía (De Rodas, 1992: II 730-740).

Y cuando ya casi de regreso los héroes son desviados por el viento al desierto de Libia, es la nave completa la que es transportada sobre la arena hasta el lago Tritónide, desde donde pueden encontrar una nueva salida al mar. El episodio de *Fitzcarraldo* pasando un barco sobre las colinas del Amazonas, entre un brazo de río y otro, refuerza la identidad del vehículo con el periplo que inauguran los Argonautas:

que vosotros ¡oh con mucho los más valerosos hijos de soberanos!, con vuestra fuerza, con vuestra bravura por las desérticas dunas de Libia, cargada sobre los hombros, llevasteis suspendida la nave y cuanto portabais dentro de ella durante doce días enteros y doce noches [...] Y bien lejos adelante, como la llevaban, así la introdujeron con gran alborozo en las aguas de la laguna Tritónide y la descargaron de sus robustos hombros (De Rodas, 1992: IV 1382-1393).

La barca se adecua al periplo por su cualidad material, por el origen de su construcción y por su capacidad de habitáculo. A diferencia del carro solar, el arca posee un aspecto protector. Antes que derivar la palabra de *argha* (creciente), arca de círculo, Durand prefiere concentrarse en la etimología *arca* (cofre), emparentada lingüísticamente y psíquicamente a *arceo* (yo contengo), y a *arcanum* (secreto) (Durand, 1992: 285-6). Barthes insiste sobre este punto en sus *Mitologías*: el navío es un hábitat antes que un medio de transporte. En su referencia a las naves de Julio Verne afirma:

El barco puede perfectamente ser símbolo de partida; pero es más profundamente cifra de clausura. El gusto por el navío es siempre gozo de encerrarse perfectamente, de tener a la mano el mayor número de objetos posibles. De disponer de un espacio infinito: amar los navíos es primero amar una casa superlativa, clausurada sin remisión... (Barthes, 1957: 76).

Por ello los barcos de Verne, submarinos o voladores (Robur El Conquistador se desplaza por los aires en un gran acorazado con hélices, con autonomía

de vuelo ilimitada) son “‘amores de la lumbre’ (*coins du feu*) perfectos, y la enormidad de su periplo se agrega todavía a la felicidad de su clausura, a la perfección de su humanidad interior” (Barthes, 1957: 77). La barca es el modelo del vehículo. De madera, de pieles o de arbustos, no debe resistir sólo por su forma al agua, como el casco de acero, sino porque sus elementos aislados flotan. La barca con forma de luna, o de huso, es el primer medio de transporte pero además es el *medium* del último viaje, el de la muerte. Isis, Osiris, Ishtar, Sin, Noé, Mataricvan, construyen arcas para transportar el alma de los muertos. Bachelard se pregunta si la muerte no es arquetípicamente el primer navegante. En este sentido toda barca es en algo un barco fantasma, y el elemento de su navegación, el agua, el elemento de la muerte por excelencia. El agua es la gran mediadora, el gran *medium*, el camino al más allá.

El agua es verdaderamente el elemento transitorio. Es la metamorfosis ontológica esencial entre el fuego y la tierra. El ser consagrado al agua es un ser en vértigo. Muere a cada minuto, algo de su substancia fluye sin cesar. La muerte cotidiana no es la muerte exuberante del fuego que agujerea el cielo con sus flechas; la muerte cotidiana es la muerte del agua. El agua corre siempre, el agua cae siempre, ella termina siempre en su muerte horizontal (Bachelard, 1992: 13).

Por eso, concluye Bachelard, “la pena del agua es infinita” (13).

En la fantasmagoría de la sociedad industrial, sólo la línea férrea (ya veremos que también, en relación a ella, ciertos tipos de trayectos urbanos) puede ser asimilada al río. En ella el camino se deduce tanto por el contraste de elementos hierro-tierra, como por la paranaturalidad con que el trazado de vía debe adaptarse al relieve, sin cambios ni alteraciones bruscas de cota o peralte que garanticen la estabilidad del vehículo, análogo a su vez de la barca habitáculo. A pesar de la desmaterialización de los carros y de la nueva asimilación al avión que suponen los trenes de alta velocidad, convencionalmente el tren se emparenta con el barco. Tiene envergadura de acorazado, espolón en la locomotora, y sus carros, en su versión ideal, no deben exponer los asientos a la velocidad sino a la comodidad del hábitat sin movimiento. El desplazamiento no es percibido desde el interior como movimiento de avance sino, como en el barco, como cadencia y oscilación lateral. De ahí que el tren sea el único vehículo que, desplazándose por un medio materialmente artificial, es capaz de darle a su terminal, la estación de trenes, una identidad portuaria. El puerto sólo es posible allí donde el mundo se invagina en un contraste de elementos que, abriéndose a un cambio de medio y exigiendo un vehículo especial, establece un punto de contacto con el más allá. En Valparaíso o en Marsella, la ciudad se organiza en un paisaje no humano de la naturaleza (véase Deleuze y Guattari, 1991), en un gigantesco sistema de transición medial que guía el acceso a un plan de agua infinita. No todo borde costero es un puerto. El puerto es la erección ritual de un umbral que los primeros habitantes establecieron donde el horror de los elementos parecía ofrecer una tregua. Un lugar donde el pórtico fuera estable. Después del maremoto del sesenta, Puerto Saavedra pierde su posibilidad por-

tuaria. Como la ruta de navegación, trazada cautelosamente por los pilotos, la vía férrea genera un corredor liso desde la estación de partida hasta la estación terminal, que se transforma de tal suerte en un nuevo más allá. Aunque se marche a pie entre los rieles o se transite en automóvil a lo largo de ellos, no hay ingreso posible al espacio real del corredor ferroviario si no se hace sobre un vehículo que rueda exactamente sobre la pestaña de la línea, el único ducto desde el cual el mundo es otro, la arboleda, el plano, el recodo, el acantilado, el túnel. La Estación Central de Santiago es un puerto atado a su más allá en Puerto Montt, aún cuando los viajes hasta el terminal estén en la actualidad a la espera de su reposición. El proyecto de tren instantáneo de Nicanor Parra satisface plenamente esta noción del camino como viaje. La locomotora está en Puerto Montt, el último vagón en Santiago; para alcanzar su destino los pasajeros sólo tienen que desplazarse al interior del tren con sus maletas. Igualmente la Estación Mapocho, a pesar de su aberrante transformación en un centro cultural, permite aún reforzar el carácter portuario que posee, tensionado por el río, todo el sector de la Vega, el Mercado Central y el Cementerio General. A pesar de la interrupción de las vías que comunicaban la estación con los ramales norcentrales de Chile y de la línea subterránea que la conectaba con la Estación Central, el río sigue siendo el nexo primordial con el mar, y las sustituye como inflexión del flujo simbólico. El río es una línea de agua y el agua es la gran mediadora. En una intervención poética en las riberas de Providencia (véase Castillo, Concha y Corro, 2002), Pablo Corro señalaba que el río Mapocho, a pesar de su estigma de vertedero, es lo que más se asemeja en Santiago al mar, con su brisa húmeda, su rumor acuoso, sus gaviotas. La Vega, como toda feria libre, es un tipo de terminal portuario. Es, simbólicamente, un puerto fluvial. Que su aprovisionamiento venga en camiones o carretelas, y no en lanchones que atracarían entre el puente Independencia y el puente Recoleta, resulta, en la vivencia de la ciudad, una anomalía del imaginario. Y aún en ausencia del agua, la feria, por su analogía con la caleta de pescadores, mantiene su condición terminal. Los frutos de mar adquiridos a quienes los han pescado son la prueba directa de un origen en un más allá natural que se agrega valóricamente a la mera ingesta de productos frescos. De modo análogo, las frutas o verduras compradas al feriante que “recala” en territorio urbano periódicamente e instala su comercio por lo general sobre el mismo vehículo en que ha transportado sus productos, están investidas de la autenticidad que supone su recolección artesanal en un más allá rural mítico, protegido de toda mediación industrial o artificial. La asepsia que requiere un producto óptimo en un supermercado, es reemplazada aquí por los restos de tierra que prueban la cercanía del momento de su sustracción al elemento de origen. En el supermercado es el recinto mismo el origen de sus productos, cuyo traslado desde sus puntos de aprovisionamiento es cautelosamente omitido, ocultado en instalaciones a las que los compradores no tienen acceso. En la caleta o en la feria es la imagen misma del proveedor llegando desde lejos, del mar o del campo, la que se espera, la que se consume. El puerto es un punto de espera, de los que llegan, de los que podrían llegar, o un punto desde donde se parte o se ve partir. Por eso allí se instala un mercado,

se festeja, se toma y se come, se baila, se mata, se ofrece hospitalidad. No es raro incluso verificar a veces una extraordinaria similitud formal entre el bote en forma de huso, su entablado, su pintura, y la carretela de feriante con su toldo velamen. Por otra parte, así como los terminales marítimos y ferroviarios dominan la identidad simbólica con el puerto, ésta se disipa en los terminales rodoviaros y aéreos. Ni el bus ni el avión consiguen hacer de su espacio interno un habitáculo, sino a penas una sala de espera cuya falta de confort se disimula con distracciones cosméticas. El pavimento de las carreteras no logra erigirse plenamente en un medio de contraste ante el elemento terrestre sino en su prolongación hipertrofiada. Desde la autopista el paisaje aledaño pierde el relieve y la cercanía que adquiere desde la línea férrea; la pista misma es la que se vuelve un paisaje autónomo, desertificado por la exigencia de una velocidad estándar. Las rutas interurbanas son calles vedadas al transeúnte, gigantescos puentes que las ciudades construyen para omitir el territorio no edificado o para anticipar la posibilidad de su supresión definitiva. El pavimento no soporta al poblado, sino sólo a la urbe. La dignidad del villorrio rural con caminos de tierra adquiere a menudo con la pavimentación, una pobreza nueva, de campamento minero. La carretera prolonga el elemento mismo de la ciudad que sale de ella protegido de todo elemento externo. Por eso la construcción de un rodoviario es, por su omisión de los puntos de contraste elemental, siempre arbitraria. Como el terminal aéreo, depende de la disposición urbana. En estricto rigor, sólo en aquellos lugares en que la tierra entra en contacto con el cielo, puede erigirse un aeropuerto. El adoratorio del cerro El Plomo o la cumbre del cerro El Roble son, auténticamente, aeropuertos.

Hasta el momento no hemos mencionado otros caminos posibles en relación con la ciudad que aquellos que surgen de sus puntos de puerto, como líneas de fuga hacia elementos contrarios, externos y lejanos. No obstante el imaginario del viaje, y del viajero, considera también la existencia de trayectos interiores que permiten el desplazamiento simbólico hacia un más allá concéntrico, o bien, que abren un territorio privativo dentro del territorio, que descubren una ciudad al interior de la ciudad. El hombre de la era industrial percibió tempranamente que la metrópolis podía ser un desierto dentro del cual se hacía urgente crear un campo espacial de supervivencia existencial. Baudelaire, Chesterton, Carroll, abren pasajes secretos a sus personajes, corredores particulares desde donde la ciudad se verifica extraña a sí misma. Para el poeta francés, el Dandy es el héroe de la vida moderna (véase Baudelaire, 1999b), la única actitud ética y estética ante el mundo. Obra de arte viva, el Dandy inventa la moda para resistir a la tragedia.⁴ Crea un estilo al interior del estilo. También encuentra un modo de recorrer la ciudad para encontrar una ciudad propia, extraña a la primera, de la que muchas veces nunca sale. No hay sino ciudad. Nada, ni siquiera la no-ciudad puede existir fuera de ella. Esta es la cualidad del *flâneur*, el errante urbano. De la extrañeza surge, por primera vez, la noción misma de modernidad.

Así va, corre, busca. ¿Qué busca? Con toda seguridad, este hombre, tal como yo lo pinto, este solitario dotado de una imaginación activa, siempre

⁴ La conciencia trágica en Nietzsche es deudora de Baudelaire en este aspecto.

viajando a través del gran desierto de los hombres, posee un fin más elevado que el de un puro flâneur, un fin más general, distinto del placer fugitivo de la circunstancia. Busca ese algo que se nos permitirá llamar *modernidad* (Baudelaire, 1999a: 517).

La marca de la modernidad es el movimiento que se descubre en el asombro, en el desconcierto. “La modernidad es lo transitorio, lo fugitivo, lo contingente, la mitad del arte cuya otra mitad es lo eterno y lo inmutable” (517). En *El club de los negocios raros* o en *El hombre que era jueves*, Chesterton construye una ciudad llena de espacios interiores vedados para quienes no pertenecen a la comunidad iniciática o no se enfrentan a los hechos del mundo con la inocencia adecuada. Basilio Grant o Inocencio Smith son sujetos verdaderos, hombres vida, que arrastran consigo un territorio propio, una segmentación inhabitual de los trayectos comunes, trayectos policiales, jurídicos, positivos, deductivos, causales. Personajes que anticipan la nueva dimensión espacial abierta a todo aquel que por un momento decide marchar sin pisar las líneas de la vereda, o saltando entre pastelones de un mismo color, o bien al que se concede la opción de escoger entre qué árboles pasar, o a qué costado. El borracho que retorna a casa o el colegial que se desvía de la escuela se desplazan por caminos propios que vuelven a cerrarse tan pronto se regresa al régimen de la sobriedad o de la disciplina reglamentaria. En francés, hacer la cimarra se dice tomar “el camino de los escolares” (*le chemin des écoliers*) o hacer “la escuela de los arbustos” (*l'école buissonnière*).

En la versión de 1939 de *París, capital del s. XIX*, Walter Benjamin precisa el desarrollo del empleo del hierro en la edificación de los pasajes-galerías como una proyección de su utilización como soporte de la locomotora desde 1828.

El riel se revela como la primera pieza montada de hierro, precursor del soporte. Se evita el empleo del hierro para los inmuebles, y se lo alienta para los pasajes, los halls de exposición, las estaciones —construcciones todas que apuntan a objetivos transitorios (Benjamin, 1991: 293).

Pero el carácter de fantasmagoría que adquieren en Benjamin las innovaciones urbanas como alegoría y resistencia del imaginario a la evolución de las fuerzas productivas, en la metrópolis industrial del siglo XIX, se modifica notablemente en las ciudades preindustriales, como Santiago, construidas, demolidas y reconstruidas permanentemente en una representación siempre esquiva de un utópico más allá occidental. Al interior de la ciudad marginal, la proliferación de galerías céntricas y la existencia de tramos de línea circunvalantes, hoy prácticamente abandonados, operan como un campo concéntrico de sujeción y compensación del flujo excéntrico generado por el referente occidental. Como los pasajes de Benjamin, los pasajes de Santiago concentraban antaño a pequeña escala, una representación de la ciudad en miniatura.⁵ Desde la cons-

⁵ En Chile, el mall consigue una representación literal de la ciudad de los 80, estructurada por el consumo. Como galería barroca, monádica, sintetiza al interior una ciudad inexistente al exterior. No hay ciudad, sino sólo un mercado infinito.

trucción de la galería San Carlos, en el último cuarto del siglo XIX, en la actual calle Phillips, y antes, desde el incipiente pasaje de Francisco Brunet de Baines, edificado en 1852 al sur de la Plaza de Armas, como en pocas ciudades del mundo, puede ingresarse en Santiago a una red de accesos alternativos que alteran la trayectoria de la manzana, y la bisectan, generando un sistema de subtrazados autorreferentes. Se puede, por ejemplo, entrar al pasaje Presidente Aníbal Pinto y derivar por una trama de vericuetos que salen a Moneda y a Agustinas, y a Ahumada por Bombero Ossa, si se ha aprovechado el subterráneo. Se puede continuar también por la Galería Crillón, desde Agustinas, y atravesar entre patios de luz y hiedra trepadora hasta Huérfanos, si es que no se ha preferido quebrar la marcha hacia Ahumada por una tercera boca bautizada Pasaje Roberto Mac-Clure. No hace mucho, la visita en su nicho circular al desaparecido café Santos, implicaba el cruce de Huérfanos hacia el norte entre los túneles perpendiculares y diagonales del Pasaje Agustín Edwards, que se asoman múltiples hacia Bandera, Compañía y Ahumada, ofreciendo además una variante bajo nivel, donde conviven peluquerías y compraventas de oro; y algo más: una segunda salida hacia Huérfanos desde el subterráneo, casi secreta, indicada por la escala estrecha, que emerge semi invisible desde un taller de llaves. Si desde este punto quisiera cortarse al poniente, bastaría con cruzar Bandera, de manera levemente oblicua, para sumergirse en el canal de la Galería Pacífico, que reaparece por Huérfanos casi en frente de la Galería Alessandri, que a su vez se reparte con una amplia gama de agencias viajeras, sucuchos de dactilografía, venta de tabacos y artículos de escritorio, hacia Morandé, Agustinas y Bandera al sur. Si la dirección escogida es el oriente, existe desde hace mucho el casi primigenio Pasaje Matte, que horada el interior de la manzana al sur de la Plaza de Armas, por sus cuatro flancos: Ahumada, Compañía, Huérfanos y Estado. Siempre hacia la cordillera, la Galería España con sus dos niveles que dan a Huérfanos, Estado y San Antonio, tiene continuidad, desde esta última calle, en la Galería Victoria. Muy cerca y muy pequeña, por Huérfanos, entre San Antonio y Mac Iver, la Galería del Ángel y su homónimo teatro, se enfrentan a la Galería Juan Esteban Montero, la del cine Huelén. Retrocediendo por Huérfanos, en el área, se sitúa la Galería Salustio Barrios, y un poco después, la entrada de otro laberinto madre. La Galería Imperio, antigua y remodelada frente al Edificio Ópera, con su verde armazón metálica, sus dos niveles y sus cuatro salidas, por Huérfanos, San Antonio, Agustinas y Estado. Hasta antes de la construcción de la línea cinco del Metro, en la última década del siglo XX, una estructura semejante era reproducida por un trazado circular de vía férrea. En la Maestranza San Eugenio, al final de Exposición, comenzaba el rodeo de la vía que circunvala, por una periferia intermedia, la ciudad de Santiago. En el lugar hay un triángulo de inversión, “la pera”, donde los trenes dan una vuelta completa y regresan al mismo punto enfilados en dirección contraria. La línea está semioculta por la tierra, la maleza y la basura, pero automotores y autocarriles podrían aún transitarla. El tramo va por la ribera norte del Zanjón de la Aguada, tierra de primigenias callampas y albergues de matarifes, frente a Isabel Riquelme, “la costanera de los pobres”, y del Matadero Lo

Valledor. Avenida Cuarto Centenario, cortando Bascuñán. El Parque de Las Américas, un “Club de Rayuela el Riel”, Club Hípico, el patio trasero de la Penitenciaría y de Famae. La línea no se usa para pasajeros desde el gobierno de Allende y su proyecto de Tren Popular. En Gran Avenida se oculta la antigua y considerable Estación San Diego, con seis líneas vigentes aún para carga. Algunas de sus dependencias fueron utilizadas luego como albergues particulares. La línea cruza San Diego y Santa Rosa y continúa por Placer, intersectando Carmen, Sierra Bella, Santa Elena y Vicuña Mackenna. La curva se pronuncia sobrepasando en alto Carlos Dittborn. Al fondo, a un costado de San Eugenio, casi al llegar a la confluencia de Grecia y Avenida Matta, acercándose al centro de la ciudad, aparece la Estación Ñuñoa, antaño penúltimo punto de detención antes de la bellísima Estación Bustamante, en la confluencia de Plaza Italia, demolida en la década del cincuenta. Estación portuaria de montaña, su línea se internaba en el Cajón del Maipo. Hacia el norte, partiendo de la Maestranza, el trayecto se sumerge en el túnel Matucana, pasa por una extraña Estación Quinta Normal, a tajo abierto a la altura de Portales, y emerge luego en la siniestrada Estación Yungay, en Mapocho con Balmaceda. Allí la línea se bifurca. Un tramo, cortado hoy, llegaba a la Estación Mapocho. El otro atraviesa el río y enfila rumbo a Renca, Quilicura, Batuco, Polpaico, Tiltil. El ramal tiene 134 años.

Líneas de periferia o pasajes céntricos, en ambos casos se establece una hendidura desde donde el territorio puede ser revisitado como un territorio extraño, como nostalgia de una ciudad que se está a punto de recordar. En ambos casos se simula, en un flujo circular, la posibilidad del viaje que abre el río como fuga al mar, pero también como canal mediante el cual llega el mar a la ciudad, o vuelve a ella, si es que Santiago, proyectando la hipótesis de Reyes, reproduce a escala la clausura del territorio nacional ante el agua. Por eso los habitantes de la costa buscan un centro abriendo una ruta de navegación terrestre. La travesía fundacional emprendida en 1965 por el grupo *Amereida*⁶ comienza en Punta Arenas y avanza hacia el norte en diagonal, por el “mar interior”, siguiendo una proyección de *la cruz del sur* sobre el territorio continental hasta Santa Cruz de la Sierra, en Bolivia, “capital poética de América”. No es raro que, recíprocamente, los habitantes de la capital sueñen que descubren un acceso interior a la costa, una entrada de playa desapercibida entre los suburbios, el horizonte marítimo del otro lado de los cerros metropolitanos, o incluso un océano tempestuoso que convierte la pared cordillerana en un formidable acantilado. En la recuperación del mar se salda la deuda de un imaginario histórico construido tanto en el desproporcionado esfuerzo que, dada la estrecha distancia que existe entre los límites transversales, implica sortear la geografía desde los Andes hasta el Pacífico, como en el drenaje permanente del interior desde la supresión colonial del triángulo de agua dentro del cual Santiago fue erigida. Drenaje que no sólo implica el cierre del canal de García Caceres y del brazo sur

⁶ Al viaje que dirigen Alberto Cruz, Godofredo Iommi, Claudio Girola y Fabio Cruz, se suman entonces el filósofo François Fédier, los poetas Edison Simons, Jonathan Boulting y Michel Deguy, el pintor Jorge Pérez Román, y el escultor y diseñador Henry Torqoy.

del Mapocho, sino también la inhabilitación de su brazo norte. Convertido en vía de evacuación y descarga de alcantarillas y desechos tóxicos, el Mapocho es también el vestigio del horror al río, del pánico a la abrumadora cercanía del mar que este verifica y a la exigencia del centro que el centro omite. En la ensoñación, no obstante, la contaminación no impide el avistamiento de los barcos que logran abrirse paso hasta la ciudad.⁷ Desde que reside en Santiago, la artista plástica argentina Sofía Donovan ha experimentado una fragmentación progresiva de su obra que reproduce figuras pintadas de madera, que se adosan al muro como partes inconexas de un enorme rompecabezas. En ella traduce conscientemente la homogeneidad fragmentada e imposible de la nueva habitación; la habitación de la casa o el departamento, pero también la habitación del territorio al que se migra, con sus descalces y sus desfases, su alteración de recursos propios y apropiados, el espesor de los que faltan para decir buenos días en el registro de infancia, la extrañeza de los modos de los que están pero que son “otras gentes” al decir de García Lorca, el excedente semántico incierto entre “eres” y “sos”, la opacidad, en fin, del nuevo espacio que toma la iniciativa, en el lugar de la artista, de cortar y pegar maderas coloreadas en la pared, que ella percibe descentradas y sin jerarquía, pero que deben buscar a su vez la “imagen corporal alusiva y fragmentada propuesta en las series anteriores” (Donovan, 2005). Sofía Donovan intuye bien que como en el sistema al mismo tiempo nítido y enigmático de diseños de *La mariée...*, la abstracción vive en la nostalgia de la figura y concibe de pronto sus disposiciones de elementos como formas antropomórficas que accionan proyecciones. “Son abstracciones pero que son algo” (Donovan, 2005). Intuición de archipiélago, geografía e imaginario son aquí uno solo y aportan el principio mítico del viaje a Chile desde Argentina, periplo ancestral que culmina en el desmembramiento de las islas desiertas. El primer encuentro con lo que sería más tarde el territorio nacional no se hizo desde los desiertos del norte, sino desde los archipiélagos del sur, aun cuando se haya tratado de una visión accidental, sin posición ni posesión definida. La experiencia del desmembramiento paulatino de la costa coincidió además con

⁷ “Camino un atardecer de verano u otoño, por las calles mugrientas de la periferia sur occidental de Santiago, quizás entre Estación Central y General Velásquez, o tal vez algo más al oriente. Viejas usinas, sitios eriazos, escombros, desechos industriales. A mi diestra muere el extremo de un canal, tipo Zanjón de la Aguada, cuyas aguas a bordetierra emiten vapores y destellos químicos que se funden con los arboles rojizos del cielo como en cualquier bello atardecer muy contaminado. Las chimeneas del entorno ya han encendido sus luces, el sol acaba de ponerse. De pronto diviso, un poco más hacia las afueras, y en dirección del horizonte luminoso, los cascos de dos gigantes barcos de carga en plena faena (¿de descarga?) que parecieran, desde mi perspectiva visual, varados en tierra, entre los cerros. La visión confirma mi intuición permanente, desde niño, de que en algún lugar secreto de Santiago hay un acceso directo al mar. Y claro, se trata en este caso de un canal, muy poco conocido, o muy poco divulgado, que debe conectar el enclave industrial con un puerto (¿San Antonio?) del litoral central. Al cabo me despierto, y demoro varios minutos en caer en cuenta de que aún la evidencia resulta improbable”. Tomado del capítulo “Los sueños de mar en Santiago”, de mi libro en estado de manuscrito, *Diagonales de Santiago*.

el primer avistamiento occidental de un habitante del más allá, del nuevo océano al otro lado del Estrecho. Pigafetta registra este acontecimiento en 1520, un año después de la llegada de Cortés a Tenochtitlán y dieciséis antes de que Almagro entrara al valle del Mapocho. Cuando creía que alcanzaba el fin del mundo, la tripulación de Magallanes dio entonces con “un hombre de una estatura de gigante que estaba sobre la playa casi desnudo cantando y danzando y lanzándose arena sobre la cabeza” (Pigafetta, 1522). No importa que el viaje se haga ahora en línea recta de este a oeste, sin necesidad de circunnavegar el continente, sino más bien cruzando la cordillera o sobrevolándola; el trayecto es el mismo, desde el plano sólido de Sudamérica oriental y atlántica hasta la faja inestable de tierra del extremo occidental pacífico. Rodeado de cercos y desiertos —de tierra, agua y hielo—, Chile es en sí un bordemar insular sin dominio sobre el horror de los elementos —el combate de *trenten* y *caicai vilú*—, una playa provisoria desmembrada interior y exteriormente que festeja un mundial de fútbol y sonríe ante el televisor después del mayor cataclismo geológico que registra la historia de la sismografía planetaria.

Gilles Deleuze recuperó para la filosofía contemporánea la distinción que hace la geografía entre dos regímenes de islas. Por una parte las islas continentales, accidentales, derivadas, separadas de un continente, nacidas de su desarticulación. Por otra las islas oceánicas, islas esenciales que brotan en medio del desierto acuoso como acumulaciones orgánicas de coral o como resaltes porosos de erupciones submarinas. En ambos casos, dice Deleuze, lo que está en juego es una oposición profunda entre el agua y la tierra. Unas recuerdan que el mar está sobre la tierra, otras, que la tierra está aún bajo el mar; es por ello que las islas desiertas son filosóficamente normales: no se puede vivir allí, en seguridad, a menos que se suponga dominado el combate vivo de los elementos.

El impulso del hombre que lo lleva hacia las islas retoma el doble movimiento que produce a las islas en sí mismas. Soñar las islas, con angustia o felicidad poco importa, es soñar que uno se separa, que se está ya separado, lejos de los continentes, que se está solo y perdido —o bien, es soñar que se parte nuevamente de cero, que se recrea, que se vuelve a comenzar. Había islas derivadas, pero la isla, es también aquello hacia lo que se deriva, y había islas originarias, pero *la isla, es también el origen*, el origen radical y absoluto (Deleuze, 2002: 12).

Desde el valle del Mapocho, el restablecimiento de la posibilidad del viaje depende de la rehabilitación del río, de su redención como canal, como *medium* de recomposición territorial. Una navegación al menos, entre otras quizás, ha intentado purgar su condición de torrente espúreo, descendiendo por su cauce desde el centro urbano en dirección al océano. Desde el primer momento del zarpe en el puente Bulnes, hasta su naufragio en el sector rural de Lo Aguirre, la expedición fue testigo entonces de una recomposición permanente del territorio ribereño, cruzó entre rápidos bajo dos puentes ferroviario oxidados, vio desde otra altura la cumbre del cerro Renca, la imagen velada y pasajera de una escenografía descompuesta, basurales, cloacas, descargas, escondites, en Quinta

Normal, Cerro Navia, Pudahuel, que no obstante se trocan también en girasoles, en un rehue abandonado en el medio de un pastizal y, luego, en un río sin habitantes; tal vez, incluso, en el río antes de sus habitantes, en su primer trazado, su hondura original, su vegetación exuberante, sus garzas blancas, sus guairabos de mal agüero. Y he aquí que se regresa a las islas desiertas, en una propia *Navigatio sancti Brendani*, una propia *imrama*, a preguntar como Jasón o como Odiseo, como Próspero ante Calibán, o como Pigafetta ante el gigante del archipiélago patagónico, ¿qué seres existían sobre ellas en un origen?

La única respuesta es que el hombre existe ya allí, pero un hombre poco común, un hombre absolutamente separado, absolutamente creador, en síntesis una Idea de hombre, un prototipo, un hombre que sería casi un dios, una mujer que sería casi una diosa, un gran Amnésico, un puro Artista, conciencia de la Tierra y del Océano, un enorme ciclón, una bella bruja, una estatua de la Isla de Pascua. He ahí el hombre que se precede a sí mismo (Deleuze, 2002: 13).

REFERENCIAS

- BACHELARD, GASTON. (1942). *L'eau et les rêves*. París: José Corti.
- BARTHES, ROLAND. (1957). "Nautilus" et "Bateau ivre". En *Mythologies*. París: Seuil.
- BAUDELAIRE, CHARLES. (1999a). El pintor de la vida moderna (1860-1863). En *Écrits sur l'art*. París: Librairie Générale Française.
- . (1999b). Sobre el heroísmo de la vida moderna (1846). En *Écrits sur l'art*. París: Librairie Générale Française.
- BENJAMIN, WALTER. (1991). *Écrits français*. París: Gallimard.
- BOLAÑO, ROBERTO. (1998). *Los detectives salvajes*. Barcelona: Anagrama.
- CASTILLO FADIC, GABRIEL. (2001). Santiago, lugar y trayecto: la dialéctica del centro. En *Aisthesis* 3: 60-78.
- CASTILLO FADIC, GABRIEL, PABLO CORRO Y JOSÉ PABLO CONCHA. (2002). Intervención en la ribera del río Mapocho. Proyecto *La sangre de la tumba de la momia*. Registro audiovisual.
- DELEUZE, GILLES Y FÉLIX GUATTARI. (1991). Percept, affect et concept. En *Qu'est-ce que la philosophie?* París: Les Éditions de Minuit.
- DELEUZE, GILLES. (2002). Causes et raisons des îles désertes. *L'île déserte et autres textes*. París, Les Éditions de Minuit.
- DONOVAN, SOFÍA. (2005). Catálogo de la exposición *Cruce* (Buenos Aires, marzo-abril, 2005). Buenos Aires: Elsi del Río, Arte Contemporáneo.
- DURAND, GILBERT. (1992). *Les structures anthropologiques de l'imaginaire*. París: Dunod.
- MALVERDE, MARIANO (1992). Introducción. En Apolonio de Rodas, *Argonáuticas*. Madrid: Gredos.
- PIGAFETTA, ANTONIO. (1522). *Il primo viaggio intorno al mondo*.
- VALLEJO, CÉSAR. (1988). *Poesía Completa*. Trujillo: Cicla, 1988.
- VICUÑA MACKENNA, BENJAMÍN. (1940). *De Valparaíso a Santiago. Obras completas. Vol XVI*. Santiago: Universidad de Chile.