



Viaje contra espacio. Juan Goytisolo y W. G. Sebald

Jorge Carrión

Viaje contra espacio
Juan Goytisolo y W. G. Sebald
Jorge Carrión



NUEVOS HISPANISMOS

DIRECTOR

Julio Ortega (Brown University)

Dedicada a la producción crítica hispanista a ambos lados del Atlántico, esta serie se propone:

- Acoger prioritariamente a la nueva promoción de hispanistas que, a comienzos del siglo XXI, hereda y renueva las tradiciones académicas y críticas, y empieza a forjar, gracias a su vocación dialógica, un horizonte disciplinario menos autoritario y más democrático.
- Favorecer el espacio plural e inclusivo de trabajos que, además de calidad analítica, documental y conceptual, demuestren voluntad innovadora y exploratoria.
- Proponer una biblioteca del pensar literario actual dedicada al ensayo reflexivo, las lenguas transfronterizas, los estudios interdisciplinarios y atlánticos, al debate y a la interpretación, donde una generación de relevo crítico despliegue su teoría y práctica de la lectura.

Jorge Carrión

VIAJE CONTRA ESPACIO
JUAN GOYTISOLO Y W. G. SEBALD

Iberoamericana • Vervuert • 2009

Bibliographic information published by Die Deutsche Nationalbibliothek

Die Deutsche Nationalbibliothek lists this publication in the Deutsche Nationalbibliografie; detailed bibliographic data are available on the Internet at <<http://dnb.ddb.de>>.

Reservados todos los derechos

© Iberoamericana, 2009
Amor de Dios, 1 — E-28014 Madrid
Tel.: +34 91 429 35 22
Fax: +34 91 429 53 97
info@iberoamericanalibros.com
www.iber-america.net

© Vervuert, 2009
Elisabethenstr. 3-9 — D-60594 Frankfurt am Main
Tel.: +49 69 597 46 17
Fax: +49 69 597 87 43
info@iberoamericanalibros.com
www.iber-america.net

ISBN 978-84-8489-413-1 (Iberoamericana)
ISBN 978-3-86527-462-5 (Vervuert)

Depósito Legal:

Diseño de cubierta: Carlos Zamora

ÍNDICE

NOTA SOBRE CITACIÓN

I. RETRATO ROBOT DEL VIAJERO POSMODERNO

Deconstructing Paul
¿La muerte del viaje?
El enigma Chatwin
El viaje imposible
Entre viaje y espacio

2. EL VIAJE EN JUAN GOYTISOLO Y MAX SEBALD

Goytisolo y Sebald comparados
El contra-español de Goytisolo
El contra-alemán de Sebald
La tentación del Sur
La tentación del Este
Contra España
Contra Alemania
Viaje contra espacio (Norte/Sur)
Viaje contra espacio (Oeste/Este)

3. CAMBIO(S) DE SIGLO

Turística y contradictoria posmodernidad

La familia textual

¿Tres vías para un solo futuro?

NOTA FINAL

BIBLIOGRAFÍA

Obra de Juan Goytisolo

Obra de W. G. Sebald

Bibliografía secundaria

To travel becomes the very condition of modern consciousness.

SUSAN SONTAG, «Questions of travel»

En lo que respecta a las literaturas modernas, insisto en que cada texto ha de ser interpretado según el canon estético que él mismo se ha asignado, es decir, en función de las reglas de precisión y de apertura a las que se somete.

JEAN BOLLACK, *Poesía contra poesía. Paul Celan y la literatura*

Esto es lo que llamo lectura estratégica: un crítico que constituye un espacio que permita descifrar de manera pertinente lo que escribe.

RICARDO PIGLIA, *Crítica y ficción*

Tout récit est un récit de voyage.

MICHEL DE CERTEAU

Travel literature is not a simple «genre», that is no more easily defined than is the novel.

PERCY G. ADAMS, *Travel Literature and the Evolution of the Novel*

NOTA SOBRE CITACIÓN

DE JUAN GOYTISOLO:

Campos de Níjar: Campos

La Chanca: idem

El furgón de cola: Furgón

Pueblo en marcha: Pueblo

Libertad, libertad, libertad: Libertad

Disidencias: idem

Paisajes después de la batalla: PDB

Contracorrientes: idem

Las virtudes del pájaro solitario: LVPS

Aproximaciones a Gaudí en Capadocia: Aproximaciones

España y los españoles: España

Obra inglesa de Blanco White: OIBW

Señas de identidad: Señas

Reivindicación del conde don Julián (después retitulada por el autor como

Don Julián): Don Julián

Juan sin tierra: JST

Makbara: idem

Paisajes después de la batalla: PDB

Crónicas sarracinas: Crónicas

Coto vedado: Coto
En los reinos de taifa: Reinos
Cuaderno de Sarajevo: Sarajevo
La saga de los Marx: La saga
Argelia en el vendaval: Argelia
El sitio de los sitios: El sitio
El bosque de las letras: El bosque
Paisajes de guerra con Chechenia al fondo: Chechenia
Estambul Otomano: Estambul
La cuarentena: idem
De la Ceca a la Meca: Ceca
Obra inglesa de Blanco White: OIBW
Las semanas del jardín: Las semanas
Carajicomedia: idem
Pájaro que ensucia su propio nido: Pájaro
Tradición y disidencia: idem
España y sus ejidos: idem
Telón de boca: Telón

DE W. G. SEBALD:

Cito siempre que sea posible en la traducción española; la versión original en alemán aparecerá siempre que sea necesario para la comprensión cabal de la lengua literaria y cuando los textos no hayan sido traducidos a idiomas más próximos, en cuyo caso y si no se indica fuente la traducción entre corchetes será mía. En la bibliografía están las referencias de los originales y las traducciones.

Pútrida patria (selección de ensayos de los libros *Die Beschreibung des Unglücks* y *Unheimliche Heimat*): *idem*
Del natural: idem
Vértigo: idem
Los emigrados: idem

Sobre la historia natural de la destrucción (versión en castellano de *Luftkrieg und Literatur*): SHND

Los anillos de Saturno: Los anillos

Logis in einem Landhaus: Logis

Austerlitz: idem

Campo Santo: idem

For Years Now: idem

CAPÍTULO I

RETRATO ROBOT DEL VIAJERO

POSTMODERNO

DECONSTRUCTING PAUL

La muerte del viaje conlleva su supervivencia. Si el turismo masivo y global nace después de la Segunda Guerra Mundial —la experiencia histórica que cambió para siempre lo que entendemos por *desplazamiento*—, durante la segunda mitad del siglo xx se produjo la extinción del viaje al tiempo que se impuso lo que podemos llamar la *experiencia turística*. Pero admitir eso implica dar por buena una ficción de clase. Una ficción según la cual el viaje aristocrático, minoritario, que es el que por lo general han practicado los escritores (y demás artistas) modernos, es *el viaje*, mientras que el viaje democrático, que es el practicado por todo hijo de vecino que pueda pagárselo, es simplemente *turismo*.

Esa ficción se suele sustentar en el lugar donde quedó fijada, la multicitada tercera página de *El cielo protector* (1949): «No se consideraba un turista; él era un viajero. Explicaba que la diferencia residía, en parte, en el tiempo. Mientras el turista se apresura por lo general a regresar a su casa al cabo de algunos meses o semanas, el viajero, que no pertenece más a un lugar que al siguiente, se desplaza con lentitud durante años de un punto a otro del planeta»

(Bowles 1998: 19). La cita irreflexivamente reproducida acostumbra a llevar al malentendido. Por eso debe ser puesta en entredicho. El subgénero «las siete diferencias entre el viajero y el turista» se neutraliza con una constatación: su perspectiva ideológica y su realización discursiva han sido monopolizadas desde siempre por el presunto viajero. La única diferencia entre ambas figuras es que el viajero se auto-define por oposición a una otredad vaga, sin derecho a réplica. El auto-calificado como viajero, por tanto, gracias a su monopolio de un discurso con alcance público, condena al supuesto turista, alguien sin voz, la extensión de cuyo discurso sobre el viaje es limitada, privada, doméstica.

El tiempo del que habla Bowles se compra con dinero. Le Corbusier se pagó el viaje oriental de su juventud escribiendo para la prensa; la estancia de Benjamin en Ibiza se debió en parte a que en la isla podía vivir con muchos menos dinero que en París o en Berlín; las becas, pensiones, ayudas familiares o de amigos permitieron que Goethe, Rilke o Lorca realizaran sus respectivos periplos sin las limitaciones que las vacaciones laborales, regladas por la ley, acortan sin atender a las musas.

Más aún: la afirmación de Bowles, que —recuérdese— fue formulada en el inicio de una novela y, por tanto, por un narrador omnisciente que reproduce las ideas de un personaje de ficción, no en un manifiesto, prólogo ni ensayo, apunta más bien hacia tres figuras que no son la del viajero. La figura del nómada. La del expatriado (estamos en la misma época en que los personajes de Lawrence Durrell, extraviados en Alejandría, persiguen sin demasiado éxito pistas sobre su propia identidad). Y la del *hippie*: todavía no existen, pero pronto —tras los *beatniks*— sí existirán y se definirán precisamente por esa relación de indiferencia respecto tanto del lugar en el que habitan como de los mecanismos capitalistas de productividad en relación a él. Bowles quizá quiso definirse parcialmente a sí

mismo. Pero se cubre las espaldas, en el propio texto: escribe «partly» («en parte») y «generally» («generalmente»). Es decir: sí pero no. No es una teoría general, abundan las excepciones, es sólo la idea de un personaje. Un personaje que será destruido por África. Un personaje que, al contrario que Bowles, que encontró su lugar en Tánger, no encontrará el suyo y se sumergirá en la deriva de la aniquilación.

Incluso se puede ir más lejos: la interpretación según la cual para el viajero el tiempo no es importante atenta contra el que puede considerarse el viajero de ficción por excelencia de la modernidad: Phileas Fogg. Recuérdese que Fogg viaja con prisa, que su periplo es una conquista técnica del espacio global y que, sobre todo, se trata de un viaje condicionado por la economía. La apuesta es —ni más ni menos— que de 20 000 libras y, encima, el inspector Fix, de Scotland Yard, el perseguidor del viajero, está convencido de que Fogg ha robado el Banco de Inglaterra. Su viaje es un viaje contrarreloj: contra el tiempo, devorador de espacio, y agujoneado por el dinero, que desde la baja Edad Media cambió lo que entendemos por temporalidad. La articulación de la novela es absolutamente capitalista —como, por otro lado, las que tienen en el siglo anterior a Gulliver o a Crusoe como protagonistas—. El espacio está mercantilizado. La aventura precisamente consiste en saber aprovecharse de esa mercantilización, optimizar los recursos que los medios de transporte locales te ofrecen. Otro tema es que los plazos no hayan sido fijados por un tour-operador: han sido establecidos por el mismo viajero, según sus reglas personales, minoritarias. Y carísimas. Más que un viajero, Fogg es un deportista. Y un millonario. Pero no hay duda de que no es un turista.

La relación entre viaje y financiación es constante desde siempre. Tanto las expediciones de la Antigüedad como las actuales precisan de una fuerte inversión. Se podría incluso

establecer una tipología del viajero literario moderno, en la línea de la que antes he esbozado, según la relación que establece con el dinero que le permite viajar —y escribir sobre sus viajes—. Tendríamos a los rentistas y becarios (Lorca, Cravan, García Márquez), a los diplomáticos (Alí Bey, Darío, Durrell, Neruda), a los periodistas profesionales (Dos Passos, Orwell, Hemingway) u ocasionales (Gautier, Bellow, Guillén, Valle-Inclán), a los escritores con libros contratados de antemano (Chateaubriand, Dickens, Naipaul, Theroux) y otras categorías que me dejo en el tintero, para no provocar reproducciones fuera de contexto que lleven a nuevos malentendidos.

Dicho esto sobre *lo que dijo* Bowles, vale la pena detenerse en *el propio* Bowles. Su presunta centralidad en la literatura de viajes del siglo xx debe ser puesta —también— en duda. ¿Qué libros de viajes escribió? ¿Cuáles de ellos son de algún modo canónicos? La respuesta a esas preguntas es desconcertante. No escribió ningún libro de viajes. Bowles fue sobre todo novelista y cuentista, acaso traductor y músico; sus ficciones se nutren sin duda de sus experiencias *abroad* y en ese trasfondo, a menudo, se encuentra su excepcionalidad (sobre todo si se compara su obra con la de sus coetáneos norteamericanos que hicieron de la historia y la sociedad de su propio país la esencia de su literatura). Escribió textos de viaje: crónicas, ensayos, cartas y una autobiografía excepcional que, aunque esté plagada de desplazamientos y de encuentros con artistas famosos, tiene en las páginas de la infancia y la adolescencia, en la Costa Este de los Estados Unidos, en un hogar marcado a fuego por los desórdenes psíquicos del padre, sus mejores líneas. Es decir, la mejor parte del libro quizá sea precisamente la sedentaria. De modo que sus obras de no-ficción, a excepción de sus memorias, siempre tuvieron un formato breve. *Their Heads are Green and their Hands are Blues. Scenes from the non-christian World* (1963) es una antología de los ensayos y crónicas que

publicó en revistas y diarios anglosajones; también sus diarios, su correspondencia o sus artículos se han editado; prologó, además, libros de fotografía, y concedió largas entrevistas sobre temas que van de la música y la poesía a la cultura árabe. Sin duda se trata de textos valiosos, que testimonian la vida y los conocimientos de un gran viajero. Pero eso no quita que no escribiera ninguna obra comparable a *Road to Oxiana*, de Robert Byron, o *En la Patagonia*, de Bruce Chatwin.

El malentendido tiene que ver con la importancia simbólica de Paul Bowles. Nadie como él ha sido «la memoria de la literatura de viajes del siglo xx». Por una cuestión personal: estuvo en el lugar adecuado en el momento idóneo, y conoció a la gente que había que conocer. Su trato personal con Welles, Dalí, Visconti, Capote, Bertolucci o Vidal es menos importante, en el tema que nos ocupa, que el hecho de haber sido un puente vital entre la Generación Perdida y la Generación Beat, entre el París de entreguerras y el Tánger internacional del tercer cuarto del siglo pasado. Es precisamente en la época en que se tomó la célebre foto de Paul Bowles con Burroughs, Ginsberg y Kerouac cuando empieza a configurarse el Mito Bowles, por un sinfín de causas que no viene a cuento analizar, pero que tienen que ver en muchos casos con la preeminencia de la cultura norteamericana en el contexto global a partir de los años sesenta, con la potencia que en esa cultura tiene la industria académica y con el fin de las generaciones literarias. El rastreo de las influencias perdurables seguramente nos llevaría a ver que autores francófonos como Nicolas Bouvier o Blaise Cendrars fueron más importantes para la literatura de viajes contemporánea que Bowles; no en vano, la cita que abre *En la Patagonia* de Chatwin y, por tanto, toda su obra, es de Cendrars. Otra clave de la importante pero sobredimensionada repercusión de Bowles en la esfera del viaje literario fue su longevidad. Vivió la mayor parte del siglo. El padre

simbólico de la Generación Beat murió cuando todos sus hijos ya habían muerto.

¿LA MUERTE DEL VIAJE?

Todos somos turistas. Lo que ocurre es que no todos viajamos igual, por muchos motivos que no pueden reducirse a razones de tiempo, económicas, de sensibilidad o de educación. La literatura de viajes ha invertido una considerable energía en singularizar y legitimar ciertas prácticas del viaje en detrimento de otras. Eso sin duda es defendible. Sobre todo si se tiene en cuenta que se trata de un tipo de literatura especialmente moldeado por la tradición. En ningún otro género —en el caso de que lo sea— encontramos tantas alusiones explícitas a escritores que precedieron al autor de turno en la región que éste visita. De ahí la tesis de Said en *Orientalismo* (1978): el viajero ve lo que ha leído; el viajero escribe sobre los estratos escritos de los que le precedieron; la suma no sólo da «lo oriental», también da «lo patagónico», «lo veneciano» o «lo mexicano», por citar otros tres *topos* ampliamente visitados por la literatura de viajes. Esa extremada conciencia de tradición ha sido la causante de que el escritor de viajes de la segunda mitad del siglo xx haya reaccionado, mayoritariamente, con reservas ante los cambios que en el mundo del desplazamiento se producían. El caso de Bowles es de finales de los años cuarenta. Quince años antes, Lévi-Strauss ya había constatado «el fin de los viajes» mediante la certificación de la muerte del exotismo, como explicará más tarde en *Tristes trópicos* (1955). Desde entonces, prácticamente cada generación ha reincidido: el viaje muere periódicamente, qué vamos a hacerle. Y, sin embargo, todos los escritores siguen viajando.

Evidentemente la muerte es una metáfora. Como dice el historiador Alfred W. Crosby, lo que cambia con cada

generación no es tanto el paradigma como *el escenario* (2006: XV), es decir, tanto la realidad como nuestra forma de enfrentarla. Y ésta, en la mayoría de los miles de escritores que han viajado desde el fin de la Segunda Guerra Mundial, es pesimista. Existe un consenso de que la progresiva reducción del margen de viaje se debe a la invasión del espacio que tradicionalmente éstos tenían por parte de una dimensión cada vez más turística de la realidad.

Si algo tienen en común las obras de la Generación Beat norteamericana y la de los escritores viajeros franceses contemporáneos es precisamente la búsqueda de nuevos horizontes ante esa sensación de agotamiento. Porque la exagerada auto-conciencia del género —si existe—, que encontramos desde el nacimiento de la modernidad («el viaje escrito», escribe Sarmiento en el ecuador del XIX, «es materia muy manoseada ya» [1993: 3]), lo que dificulta es la escritura de «libros de viaje» de no-ficción, testimoniales, periodísticos, informativos o ligeramente ensayísticos, según un esquema que participa tanto de la novela romántica como de la realista (no en vano Dumas, Chateaubriand, Dickens o Flaubert cultivaron *el género*), no la práctica del viaje y su escritura en forma de textos que lo exploren como tema y como forma. Como espacio. Recuérdese que *On the Road* (1957), en su forma original, fue una novela-rollo, un objeto mecanografiado que, al desenrollarse, se convierte en una alfombra, en un camino. Los libros de Michel Butor, en su trabajo del espacio en blanco, la tipografía, el sentido (de derecha a izquierda, o viceversa; de arriba abajo, o al revés), las señales de circulación o los topónimos (*Mobile*, de 1962, juega con la bisemia: móvil en francés, el nombre de un pueblo de los Estados Unidos, pues se trata de un estudio para comprender mediante la textualidad al país norteamericano, que en aquel momento ya es percibido como paradigmático del momento histórico), con su aliento

poético y visual, abrieron nuevos caminos en la literaturización del viaje, en una época en que ya se tiene claro que la realidad es semiótica, en que el mundo es un sistema de signos, cultural, cada vez más complejo y sobresignificado. En un libro de esa época, *Mitologías* (1957), Roland Barthes dedicaba varios artículos al tema del turismo; especialmente en el que versa sobre *La guía azul* se observa que para entonces la realidad del viaje ya ha sido suplantada por un simulacro codificado, en el que la guía oculta en vez de mostrar: «sólo conoce el paisaje bajo la forma de lo pintoresco» (Barthes 2003: 124).

Para entonces Jean Cocteau ya había escrito su *Vuelta al mundo en ochenta días (mi primer viaje)* (1937), señalando algo que va a ser fundamental en el resto del siglo y sobre todo en la posmodernidad: el viaje como reescritura explícita del espacio literario; viaje y relectura. El mundo de un escritor enfrentado al del que se persigue.

¿Qué ocurre entre la vuelta al mundo de Cocteau y la *Vuelta al día en ochenta mundos* de Cortázar? O mejor aún: ¿qué ocurre entre *Mobile* y *Los aeronautas de la cosmopista* del propio Cortázar? Además de pasar de la expansión (el globo, los Estados Unidos) a la condensación (un día, una autopista francesa), asistimos a la elaboración posmodernista de la tradición artística más poderosa en lo que a la representación del viaje se refiere. La que, viniendo del romanticismo, se formaliza en el surrealismo y en el dadaísmo, y se extiende después en el situacionismo. No en vano, en su versión del subgénero «la vuelta al mundo», Cortázar juega con los nombres de otros Julios de la historia literaria, como Verne o Laforgue, y se sitúa conscientemente en la estela del viajero conceptual por excelencia, Marcel Duchamp, en Nueva York o en Buenos Aires.

También Breton o Debord son viajeros urbanos, pero sus lecturas de la práctica espacial, de connotaciones subversivas, revolucionarias, políticas, son aplicables a

cualquier ámbito y tipo de desplazamiento. Así lo entendieron sus herederos, entre los cuales destaca de nuevo Cortázar, quien en *Los aeronautas...* (1983) propone una autopista paralela, que se sobreimprime a la real (París-Marsella) y que, al contrario de ésta, es recorrida lentamente, durante días, en contra de las horas que usualmente bastan para atravesarla. El tiempo mercantil se dilata hasta devenir tiempo de ocio y, por extensión, de arte. El libro, como la *Vuelta al día...* o *Último round*, es un collage (como *Nadja*), en el que el movimiento corre en paralelo dentro y fuera del espacio textual, en la páginas y en el asfalto y las áreas de servicio. «No-lugares» que, mediante la lentitud y la escritura (en colaboración con Carol Dunlop y los dibujos de su hijo), devienen lugares. En otras palabras: la subversión del tiempo, en un contexto de hiperrapidez, altera la percepción del espacio (de no-lugar a lugar de márgenes habitados y habitables).

Esas reescrituras textual-espaciales tienen lugar en el marco de lo que se puede llamar la posmodernidad última o posmodernidad estricta (entiendo que en la ruptura ontológica de 1945 comienza la era posmoderna), caracterizada por la apertura hermenéutica, la intertextualidad en todas las artes, la conciencia del agotamiento, etc. En 1962 Umberto Eco había publicado *Obra abierta*. Justo diez años más tarde, en 1972, Robert Venturi, Denise Scott Browns y Steven Izenour dan a conocer *Learning from Las Vegas*, suerte de manifiesto en que se aboga por una arquitectura de la inclusión. Venturi formuló entonces lo que la crítica ha considerado el primer credo posmoderno: en vez de lo universal de Mies van der Rohe y sus seguidores, lo local, en un diálogo con el pasado que conduce al pastiche y a la cita (Jameson 1999). También en 1972 una pareja australiana realiza un largo viaje por Europa, Asia y Australia, tras el cual decide que no existen guías que satisfagan la necesidad de información que reclama ese tipo de joven trotamundo, cada vez más

creciente, superación sin etiqueta del *hippie* y del *beatnik*. Por eso escriben la primera guía Lonely Planet, llamada a convertirse en la más importante de la posmodernidad última. Hasta entonces las guías alemanas Baedeker y el Guide Bleu francés habían ostentado el prestigio que Lonely Planet les robaría¹.

Las narrativas turísticas de las guías, como las excursiones reales que amparan, desde el siglo XIX han sido percibidas como anti-viaje (Cusatelli 2001). Algo cambió en el mundo y la industria del viaje durante la década de los setenta; MacCannell lo ha definido como «la invasión agresiva del área turística por parte de los intereses corporativos de la industria del entretenimiento» (2003: 250). Catalizó en aquellos años lo que llamamos globalización, cuyos motores son la deslocalización y el turismo, que a su vez generó nuevos relatos del desplazamiento —global.

La posmodernidad última se basa conceptualmente en la mutación; nada es estable. De ahí la acertada etiqueta de Bauman «modernidad líquida», porque la liquidez y la fluidez son las metáforas (circulatorias) más adecuadas para definir la fase actual de la modernidad (2004: 8). Como afirma en *La globalización*, el fenómeno económico y sociológico por excelencia de la posmodernidad última, «todos somos viajeros» (Bauman 1999: 104), la quietud perdió sentido. Por eso entre los estudios existentes acerca de la definición de las narrativas de viajes (Carrizo Rueda 1997, Ette 2001, Kaplan 1996 y un largo etcétera), destaca Adrien Pasquali, autor de uno de los mejores estados de la cuestión sobre el tema. En *Le tour des horizons. Critique et récits de voyages* (Pasquali 1994), habla de la imposibilidad de definir el *género* mediante presupuestos normativos o esencialistas: la multiformidad intrínseca al relato de viaje se resiste a una forma mínimamente estable, en sintonía con nuestro presente gaseoso. Pasquali, además, hace