

2015

Arte de marear

Julio Schvartzman

Follow this and additional works at: <https://digitalcommons.providence.edu/inti>

Citas recomendadas

Schvartzman, Julio (April 2015) "Arte de marear," *Inti: Revista de literatura hispánica*: No. 81, Article 19.

Available at: <https://digitalcommons.providence.edu/inti/vol1/iss81/19>

This Notas is brought to you for free and open access by DigitalCommons@Providence. It has been accepted for inclusion in *Inti: Revista de literatura hispánica* by an authorized editor of DigitalCommons@Providence. For more information, please contact dps@providence.edu.

ARTE DE MAREAR

Julio Schwartzman
Universidad de Buenos Aires

Variaciones Turner (Buenos Aires: Bajo la Luna, 2013), de Danilo Alberio, puede ser considerada una gran novela ensayo, siempre y cuando se admita al mismo tiempo que se trata de una novela de aventuras, compatibilidad equiparable a la que presenta la obra de W. G. Sebald. Impensadamente, la subjetividad emerge, poderosa, no a través de una “escritura del yo” (sea lo que fuere), sino como efecto del intento de dar cuenta de esa trama intrincada y por momentos indiscernible que damos en llamar mundo. Por lo mismo, podría ser una forma no muy sesgada de la autobiografía.

El desencadenante es un *quid pro quo*: la distorsión, en la tapa del libro de Jorge Monteleone *El relato de viaje: de Sarmiento a Umberto Eco*, de la reproducción de una extraordinaria pintura de Turner. Allí, la imagen de *The Fighting Temeraire tugged to her Last Berth to be broken up*, que presenta un diminuto remolcador de vapor arrastrando un gigantesco velero agonizante rumbo a su desguace sobre el fondo de un celaje incendiado de amanecer, aparece invertida. El accidente es habitual y comprensible si se recuerda que las técnicas de impresión suponen la inversión, procedimiento que las emparenta con el ojo humano y con la cámara oscura, y ha dado lugar a muy productivos equívocos en la historia de la cultura visual.

La incomodidad, el desconcierto, el extrañamiento que el trastrueque genera en la mirada, por la redistribución de las posiciones del Temerario y su remolque y de todo el entorno, parece regir el sistema asociativo que caracterizará toda la novela. Por un lado, una cosa lleva a otra: el gran Temeraire (emblema del poder de la armada británica a comienzos del siglo XIX), al *Great Eastern*, un monstruo de más de doscientos metros de eslora, inspirador de Victor Hugo (*La légende des*

siècles), Whitman (*Year of Meteors*) y Verne (*Une ville flottante*), cuya historia material, técnica, política, social y cultural es convocada por *Variaciones Turner*. Por otro lado –y el problema de la inversión ya venía anunciándolo– se trata de una cuestión en que la forma manda: así, por caso, una sesgada utilización de la noción biológica de *anastomosis* (en su manifestación botánica: “unión de ramas de una misma planta para dar una nueva rama”) permite proyectarla hacia la ramificada sintaxis de la novela de Alberro.

Seguimos la misma pista cuando, muy al comienzo, leemos: “En el principio fue la écfrasis”. Por si estuviéramos por caer en la tentación referencial, desde el momento en que la écfrasis es la representación verbal de una representación visual, estas *Variaciones* nos ponen en otro camino, más afin con el que transita el humor de Borges, cuando el narrador de *Tlön*, jugando con un insólito desplazamiento zoológico del idealismo subjetivo de Berkeley, informa que “A veces unos pájaros, un caballo, han salvado las ruinas de un anfiteatro”: divertida –en todo sentido– interpretación del *esse est percipi*. Quiero decir: a veces, una écfrasis ha salvado la continuidad en la historia de una idea pictórica, como es el notorio caso de “La calumnia” de Apeles, conservada en la descripción de Luciano de Samosata citada por Leon Battista Alberti y leída por Botticelli, de modo que su pintura resulta la representación visual de la representación verbal de una representación visual. No queda ningún original; solo el movimiento, el pase.

La producción anterior de Alberro parece, ahora, una larga rumia de estas apuestas. Me refiero a los relatos de *Estación Borges y otros cuentos* (1994) y *Al mejor cazador* (2000) y las novelas *Confesiones de un dandy* (1997) y *Jorge Newbery el señor del coraje* (2003), menos edificante y apologética, esta última, que lo que sugiere el título. Esas obras interrogan la intersección de épocas, tecnologías, vidas y escrituras, sin hallar comodidad, para imaginar sus cruces, en los géneros consolidados. De hecho, las cincuenta páginas de “El Gran Oriental”, en *Al mejor cazador*, son un amago temprano de *Variaciones Turner*.

La historia que va del Temerario al Gran Oriental no es para nada lineal. Avanza en los retrocesos, retorna en los saltos hacia adelante, recapitula y sobre todo se concatena a través de la digresión, esa fuga hacia el corazón descentrado de la literatura que, por eso mismo, era repudiada por Ricardo Rojas, para quien la literatura importaba poco, desplazada en su interés por una doctrina llamada filosofía de la evolución de la cultura.

Por lo demás, y ya que en este itinerario campea la desconfianza nominalista en la naturaleza de las cosas, cobra relevancia, en la pesquisa sobre el ingeniero inglés Isambard Kingdom Brunel, diseñador del *Great Eastern*, el fragmento de una carta a su mujer, en que le trasmite su vacilación a propósito del nombre que llevará el gran transatlántico, su Leviathan. Copio, en cita de cita, las líneas atribuidas a Brunel, constructor también de la línea ferroviaria Great Western y de puentes impresionantes como el colgante de Crifton:

A riesgo de ser blasfemo te digo: si cambiase el monte Horeb por la Isle of Dogs, me podría sentir como Moisés cuando le preguntó a Dios ‘Si me preguntaren cuál es tu nombre, ¿qué les diré?’. Al igual que Dios a Moisés, la criatura parece responderme ‘Yo soy el que soy’. Porque, al que es el que es, parece que no le gusta su nombre, y lo siento, como si me hablara al oído, cuando lo recorro solo, después de que los operarios se han retirado, el astillero queda vacío y mis pasos retumban por su casco. [...]

Genial. La homología correlaciona a Brunel con Moisés; pero Dios—bueno, el Dios de la parábola de Isambard— es el barco. Y agregaría, de paso —y pido disculpas por el desvío—: la montaña de hermenéutica teológica a que ha dado lugar la metafísica respuesta divina parece ocultar el interés nodal de la pregunta, que enmascara, perversa, la curiosidad impertinente propia, escudándose en la ajena del “si me preguntaren”; de modo que Dios —podría proponerse— le dice a Moisés lo que debe decir a otros, poniendo un filtro metadiscursivo a su decir ser.

Pero antes que eso está la curiosidad, y éste es uno de los motores móviles del texto de *Variaciones*, una curiosidad omnívora que hace de los objetos en apariencia más periféricos al relato (pero de nuevo: ¿cuál sería el centro de esa periferia?) materia de indagación y cálculo. La tesisura se condensa en el epígrafe apócrifo de la segunda parte, atribuido a un autor que, en la mejor tradición macedoniana, Albero pudo pedir prestado a Guillermo Cabrera Infante con el firme compromiso de devolverlo, confusión ontológica mediante, después de usarlo con discreción. La cita propone considerar la ingeniería como parte de las humanidades, “con el mismo derecho que la poesía”. Y esa propuesta de alineamiento, que podría ser atribuida también a Lewis Mumford, deviene en *Variaciones Turner* arte poética. La poesía constructiva y constructivista propuesta se contraponen a otro género, ahora estatal: las llamadas, por el historiador Edmund Morgan (gloso el texto), “ficciones orientadoras”, espejismos destinados a congelar identidades y arriar pueblos: así con Custer, Luis Bonaparte, Julio Argentino Roca.

Materia de indagación y de cálculo, decía. Sea la (calamitosa) carga de la brigada ligera, al mando de lord Cardigan, en la batalla de Balaclava, durante la Guerra de Crimea, en 1854. Y también el poema con el que Tennyson le rinde homenaje. *Variaciones* vuelve una y otra vez a la carga, al poema, a la trama en que se inscriben, a sus efectos reales e imaginarios. Y se pone a conjeturar la velocidad de llegada de las balas de los cañones rusos y, más complicadamente, la de uno de los caballos de la carga, considerando su peso, el del jinete, el de los arreos y armas, las condiciones del terreno, los pasos por minuto, las respiraciones por segundo. Con el mismo gesto —una vocación de mensura y objetivización cuyo valor crítico se revela pronto, y que echa por tierra mucha construcción de heroísmo— se coteja la duración de la carga (veinte minutos) con la de la lectura en alta voz del poema (de siete a nueve minutos). Cotejar objetos de campos de experiencia tan alejados (el inglés descarta la operación bajo el estigma clasificador de *oranges and apples*, olvidando las oportunidades

que brinda la comunidad frutal) depara revelaciones. Y ya no sorprende que un salto mortal lleve de la carga de Crimea a la de los granaderos pintada por Ángel Della Valle.

La serie de conexiones entre acontecimientos y procesos heteróclitos es desconcertante... ¡y funciona!, como funcionaba en la mítica serie televisiva *Connections*, una historia de la ciencia y la tecnología guionada y presentada por James Burke, a fines de los 70, o a veces en la *Historia social de la ciencia* de John Bernal. La era de los grandes buques de vapor remite a la revolución industrial en Inglaterra, y ésta a la revolución en el transporte: velocidad, eficiencia, grandes inversiones; al desplazamiento de la mano de obra desde las zonas rurales a las ciudades; a las grandes obras de infraestructura para abrir camino, casi sin máquinas, a las grandes máquinas: trabajos rudos, insalubres y bien pagos de los “*navvies, dockers y workmen* en general”:

Por eso no es de extrañar que, ni bien desempleados, estos hombres, buscando mantener el nivel de vida adquirido, resolvieran el problema del desequilibrio del ingreso per capita y de la concentración de la riqueza –marca de fábrica de la moderna sociedad industrial– echando mano a la iniciativa privada –uno de los dogmas del capitalismo– pasándose a las filas de los delincuentes urbanos más violentos.

Remate: varios de esos *navvies* habrían recalado en la Argentina, con lo que ya tenemos, en la novela del *Great Eastern*, la genealogía del inglés zanjeador del *Martín Fierro*. Hernández habría dado lugar, entonces, a un matrero británico, a un *navvy* cimarrón que debía terminar, lógica implacable, guareciéndose en la sierra, objeto de estudio ofrecido a algún Hobsbawm de la pampa.

Estos sistemas asociativos van armando un puzle de la modernidad, y a la vez del propio texto: el capítulo titulado “El escollo *Great Eastern* y Tecumseh Sartorius” comienza aplicando, para la novela, el procedimiento poético llamado diseminativo-recolectivo: la construcción del *Great Eastern* habría capitalizado el diseño, los materiales y sistemas del Palacio de Cristal, de las terminales de ferrocarril, del hospital prefabricado de Crimea. El penúltimo capítulo, “El telégrafo submarino”, vuelve a esta técnica (de la vida y del texto); al ocuparse del gran corresponsal de guerra William Howard Russell, cuyas notas se potenciarían con el uso del telégrafo, que a la vez se desarrolló gracias al tendido submarino del cable de cinco mil toneladas transportado por el *Great Eastern* (acontecimiento cubierto por el propio Russell), un mismo eslabón aparece como causa y efecto, en amalgama indiscernible, del encadenamiento de los procesos técnicos de que ha venido ocupándose la novela:

Sus asoladores comentarios sobre el maltrato dado a enfermos y heridos en la guerra de Crimea resultaron más eficaces que la artillería rusa en Balaklava. Sus artículos periodísticos estuvieron a punto de desarzonar a la Plana Mayor de generales del Reino, provocaron una reacción en cadena entre las personalidades

del reino e impulsaron a Isambard Kingdom Brunel a diseñar su hospital prefabricado, a Florence Nightingale a organizar un cuerpo de enfermeras para la atención médica, a Tennyson a escribir su “The Charge of the Light Brigade”, al mariscal de campo Garnett Wolseley a escribir su *The Soldier's Pocket Book*, donde denostaba a los corresponsales de guerra, y al mismo Bull Run a contestarle al mariscal en un diálogo literario: “No podría decir mentiras para que los hechos parezcan más agradables”.

La forma manda. O, como sugiere Albero, la realidad se somete a la tiranía de la métrica. Tennyson deja intacto el conteo de los *noble six hundred* de la carga de la brigada, aun cuando ya se ha enterado de que fueron 673. Ya redondear en *seven hundred*, que habría sido menos inexacto, estropeaba la medida del verso; por motivos similares, Whitman habría acertado en treinta metros, en *Year of Meteors*, la eslora del *Great Eastern*.

Cuando, llegada la hora última del inmenso navío, su casco está intacto pero abrumadoramente cubierto de moluscos, el biólogo que acude a estudiar el fenómeno concluye, tras inspecciones de buceo, que habría por lo menos trescientas toneladas de animales y vegetales marinos adheridos al cuerpo del barco. Un retorno posapocalíptico de la naturaleza sobre las grandes máquinas humanas.

Viéndolo a la distancia es posible captar que algo anormal y tosco hubo en el *Great Eastern*, porque su imagen sintetiza, como pocas, un *design* postmoderno, en el sentido de mezclar concepciones, gustos o cánones, a veces muy diferentes, en aras de la funcionalidad. Y este tipo de mezclas—como cualquier *cocktail* fuerte—suele provocar una especie de vértigo referencial, por la descontextualización de los conceptos históricos, geográficos o culturales que provoca.

La lectura de *Variaciones Turner* depara un vértigo similar.