

Escuela de accidentes

“Favor de empujar: la puerta abre hacia dentro”

JUAN VILLORO

La aviación como metáfora o “el accidente es mi copiloto”

El sábado 4 de diciembre de 2010 llegué a las instalaciones de ComRadio, en Barcelona, para hacer mi participación semanal en el programa *Maneras de vivir*. Encontré los estudios transformados en un “cuarto de guerra”. Todos los televisores, todos los cables informativos, todas las llamadas se referían a un solo tema: los controladores aéreos se negaban a vigilar los cielos, condenando al azar a medio millón de pasajeros que pretendía desplazarse durante el puente de la Constitución.

El cese de operaciones llegó sin previo aviso, como un cataclismo natural. Por primera vez desde la transición a la democracia, el gobierno español decretó el Estado de Alarma. El ejército se hizo cargo de los aeropuertos.

Meses antes, en abril de 2010, las cenizas del volcán islandés Eyjafjallajökull habían causado la parálisis más grave en la historia de la aviación civil europea. De manera no siempre necesaria, la vida moderna depende del desplazamiento. Decenas de miles de pasajeros se trasladan a lugares desconocidos. En ocasiones lo hacen por urgencia; la mayoría de las veces, porque las compañías *low cost* ofrecen buenas ofertas. En la sociedad del movimiento, la posibilidad de traslado decide el destino. Los desplazamientos se han convertido en un fin en sí mismos. El viaje es deporte, ocio, y adicción: necesidad adquirida.

Hoy en día un currículum sin viajes se asocia con el fracaso. Los artistas de renombre rara vez se limitan a vivir en una ciudad; están “basados” ahí. La condición nómada es el apellido de la condición posmoderna.

En el Museo de Ciencia de Londres se exhibe un video sobre la chatarra que el hombre ha enviado a la atmósfera. Si esos detritus tuvieran luz propia, las noches de la Tierra estarían alumbradas por su movedizo resplandor, un vasto enjambre de luciérnagas enfermas.

Ajenas al impacto ambiental y las necesidades reales de la población, las sociedades se organizan para moverse. Su dios provisional es la velocidad. ¿Hay un límite para la especie que se desplaza? Suspender el movimiento resulta inconcebible.

Entre las muchas expresiones que los periodistas españoles buscaron para describir el caos provocado por los controladores aéreos, la predominante fue “huelga salvaje”. No es casual que así haya sido. Nada más contrario al progreso y su flecha lineal que el cierre de los aeropuertos. Una revuelta primitiva, negación en bruto de la época. Y, pese a todo, es posible encontrar algo ilustrativo en el caos que obligó a dormir a miles de personas junto a sus maletas.

Paul Virilio ha propuesto la creación de un Museo del Accidente para comprender la tecnología a través de sus fallas, las pausas forzadas de la celeridad. Todo error es pedagógico; representa una excepción en el funcionamiento habitual de un aparato, un organismo, un sistema, un paradigma teórico, una retórica, una circunstancia regulada. Las descomposturas permiten una inusitada vía de acceso.

En el prólogo a su novela *Crash*, escribe J. G. Ballard: “El ‘hecho’ capital del siglo XX es la aparición del concepto de posibilidad ilimitada. Este mandato de la ciencia y la tecnología implica una moratoria del pasado —el pasado ya no es pertinente y tal vez esté muerto— y las ilimitadas posibilidades accesibles del presente”. En los años transcurridos de la licuadora de seis velocidades a twitter, la sociedad de los aparatos incrementó su confianza en pulsar botones. Una consecuencia esencial de este tránsito: la gratificación debe ser instantánea. La especie que evolucionó gracias a los trabajos del pulgar oponente, se desespera si un artilugio no reacciona ante un roce digital. El presente tiene prisa. Las transferencias garantizan la presencia inmediata del dinero en una cuenta bancaria e Internet ofrece satisfacción sexual en línea.

La exigencia de la Era de Acuario, disfrutar Aquí y Ahora, ha vuelto a través del dopaje de la tecnología: del paraíso intravenoso de los sesenta al paraíso virtual del nuevo milenio. No es extraño que numerosos veteranos de la psicodelia se hayan transformado en tecno-gurús de Silicon Valley. Los estados alterados de la conciencia —la “realidad aparte”, como la llamó Carlos Castaneda— habitan en las computadoras.

¿Qué noción de freno se impone en la sociedad de la gratificación exprés? El accidente representa una supresión del tiempo y el espacio, energía en inaudito estado de reposo. No es ajeno al movimiento, pero se alimenta de velocidad rota.

Para indagar su importancia, debemos entender hasta qué punto nos hemos convertido en sujetos transportables.

Los aeropuertos son los santuarios de la sociedad del movimiento. Espacios deslocalizados, responden a un diseño de ninguna parte con marca registrada, es decir, a los lápices multinacionales que se intersectan en los despachos de Norman Forster, Renzo Piano o Jean Nouvell. Desde el punto de vista de su perfil

físico, cada vez se parecen más a los hangares: áreas abiertas, determinadas por las tareas de flujo y almacenaje. La razón de esta transformación es sencilla: los usuarios aceptan el desplazamiento como una molestia urgente; pertenecen a la etapa final del nomadismo, la de confundirse con la carga. En el crepúsculo del correo aéreo, los aeropuertos sustituyen simbólicamente a los buzones; ahí no se entra para viajar, sino para ser enviado.

El diseño de los edificios se ha vuelto progresivamente leve y transparente; prefigura en tierra un destino aéreo. El aeropuerto de Tempelhof, en Berlín, fue edificado por el gobierno nazi en 1930 para glorificar el poder terrestre. Una imponente puesta en piedra de lo que el viajero dejaba atrás, lo que “perdía” al subir al aire.

De 1956 a 1962 Eero Saarinen edificó en Nueva York otro edificio emblemático de la antigua aeronáutica, la terminal de TWA. Aunque las curvas del techo semejan el fuselaje de naves todavía futuras, el interior remitía a un pasado primigenio; era una inmensa gruta, espectacular versión del útero materno. La palabra inglesa para el despegue, *airborn*, ameritaba la placenta de Saarinen.

De manera apropiada, el edificio fue descrito como el Grand Central de la aviación. Las bóvedas creaban una ilusión no sólo terrestre, sino subterránea. El riesgo de volar se conjuraba con una caverna, un túnel, una telúrica coraza.

La imaginación de Saarinen se dirigía a una especie sedentaria, con nostalgia del inframundo perdido. La cultura mexicana no es ajena a esta idea de pertenencia; todas las cosmogonías prehispánicas ven la tierra como matriz y tumba, alfa y omega del ciclo vital. Chicomostoc, Lugar de las Siete Cuevas, es nuestro origen mítico. No hubiera sido extraño que en los años sesenta del siglo pasado un arquitecto influido por las cúpulas de Félix Candela hubiera propuesto un aeropuerto como un Chicomostoc para subir al cielo, con siete cavernas de despegue.

La terminal de Saarinen recibió los embates de la época y en 2001 fue adquirida por American Airlines. Para entonces, había ocurrido un desplazamiento cultural: las terminales ya no servían para confortar a los terrícolas temerosos de partir sino para atender a millones de prófugos vocacionales. En forma elocuente, se pensó que la terminal de TWA merecía el destino museográfico de restaurante y centro de congresos. Luego se prefirió adaptarla a los usos contemporáneos, que requieren amplios espacios de desplazamiento. Hubo que abrir los muros enconchados. La singular almeja tuvo una muerte natural.

Las transformaciones en la cultura de viajar han traído cambios simbólicos, provocando que se abandone la arquitectura que suponía el predominio de lo sedentario para pasar a la supremacía de lo fugaz, los hangares de la gente en tránsito.

Paul Andreu, que ha construido aeropuertos en China, Dubái y Yakarta, concibió la Terminal 2-E de Roissy, en París, como el más elegante de los hangares, un tubo ciclópeo tapizado de maderas finas. Por su parte, Richard Rogers techó la terminal 4 de Barajas, en Madrid, con ondulaciones de alas (la sala de espera como nave), y Renzo Piano creó una especie de superbodega para esperar aviones en Kansai, Japón. Los antiguos aeroparques, pertenecientes a una civilización del espacio, sosegaban con terrestres metáforas de permanencia. Los aeropuertos contemporáneos, representantes de una civilización del tiempo, tranquilizan con metáforas de transitoriedad.

Aún se crean aeropuertos vinculados a una concepción anterior de la naturaleza, como el de Bilbao, diseñado por Santiago Calatrava. Sin embargo, se trata de sitios decididamente exóticos. Los techos bajos y curvos de Calatrava sugieren el interior de una ballena. Después del mito de Jonás, de Moby Dick y, de Pinocho, llegar ahí genera la sensación de haber naufragado (el único consuelo es que también nuestras maletas hayan caído ahí).

Resumen del mundo, el aeropuerto moderno niega las nociones de “color local”, ofrece productos de franquicias globalizadas y reduce los destinos a letras y números. Una zona de estandarización donde las razas se disuelven en códigos: cuando llega el aviso de abordar, ser un varón, caucásico y católico es lo mismo que ser la mujer islámica que también se dirige a la puerta 37-B.

En ocasiones, esa ciudadela que niega la diferencia y lo individual se humaniza por un desastre. Una tormenta de nieve, un atentado o una falla mecánica suspende la rutina. En las pantallas aparece una ofensa a la religión de la prisa: DEMORADO.

Tan problemático como gestionar un aeropuerto es ponerlo en el mapa. En los países desarrollados, los aviones suelen encontrar la oposición de los ambientalistas; en los países pobres, la de quienes desconfían de una modernidad que los expulsa.

No es casual que en México el conflicto más severo de los últimos treinta años en torno a una obra pública haya tenido que ver con el proyecto para un aeropuerto. El fracaso de las iniciativas de Vicente Fox para lograr una sede alterna al tráfico aéreo de la capital en Texcoco o Atenco, representó un choque entre las necesidades de un país globalizado y un sector de la población ajeno a los beneficios del siglo XXI. La Puerta al Cielo contaba con el apoyo de las cosmogonías transnacionales, pero no tomó en cuenta factores vernáculos, o sólo tomó en cuenta a los propietarios de las tierras para expropiárselas. La ambición nómada desconocía las demandas sedentarias. En 2001 y 2002 dos tiempos históricos entraron en colisión: el aeropuerto internacional fue frenado por campesinos armados de machetes. En Atenco se cultivan flores para los distintos ritos del ciclo vital, del nacimiento a la tumba.

El reloj de ese mercado sigue biografías pausadas, que cada ciertos años requieren de rosas o gladiolos. En cambio, el aeropuerto se regía por relojes divergentes donde el huso horario común es el jet-lag. Dos concepciones totalmente opuestas del tiempo y el espacio entraron en colisión. No hubo la menor previsión para sincronizar relojes.

Fabrizio Mejía Madrid resumió perfectamente la situación en su libro *Salida de emergencia*: “Un pequeño pueblo polvoso combate al Estado de las inversiones millonarias, globales, sólo por una razón: para ser tomados en cuenta. Ése es el reclamo de San Salvador Atenco a unas autoridades que anunciaron la construcción del nuevo aeropuerto por la televisión, que jamás se presentaron a dialogar —ni cuando se destituyó a la alcaldía electa, ni cuando secuestraron máquinas de medición geológica o a empleados de una constructora—, que nunca reaccionaron a sus marchas con los machetes en alto. No es que quisieran llevar los machetes sino que sólo el filo de un arma podía impactar para que fueran escuchados, es decir, televisados”.

Una buena parte del planeta no concibe la vida sin aeropuertos; otra parte sólo se vuelve visible cuando se opone a un aeropuerto, es decir, cuando dispone de un cerrojo local para la expansión global.

¿Qué tan necesario es despegar de la corteza terrestre? La mayoría de los aeropuertos están saturados. Al mismo tiempo, la mayoría de las aerolíneas revelan pérdidas. ¿Cómo se ha llegado a una economía donde la sobreventa conduce a la bancarrota? Las ilusiones de la sociedad del movimiento se alimentan con turbosina. La expansión tecnológica, donde los medios muchas veces se convierten en fines, y el imperativo de viajar, han creado una intoxicación difícil de sostener, un dopaje económico que subsiste a base de sobredosis. Para enfrentar la crisis, una aerolínea se fusiona con otra y la quiebra de un aeropuerto se resuelve con la creación de un aeropuerto alternativo; el problema no se resuelve: se agranda el marco en el que ocurre para aminorar su escala.

En la primavera de 2010, el volcán Eyjafjallajökull transparentó la falta de racionalidad de la aviación civil contemporánea. Las cenizas flotaban justo a la altura en la que se desplazan los aviones y los vientos no soplaban lo suficiente. Esa alteración de la atmósfera tuvo efectos inconmensurables.

El paréntesis sin aviones reveló que Europa ha renunciado a alternativas que antes eran eficientes. La navegación comercial se ha suprimido y los trenes no bastan. Un mundo sin Plan B. En esta encrucijada, los expertos en aeronáutica dieron una prueba de integrista tecnológico: pidieron más vuelos, más aviones y permiso para circular a diferentes altitudes. Al ramificar variantes se pretende aminorar

daños parciales, pero eso no descarta otra reacción en cadena, de consecuencias aún peores. El accidente exige un cambio esencial para no volver a presentarse.

Virilio ha explicado que cada tecnología crea su propio accidente: la electricidad produce el apagón. En sociedades que abandonan sus facultades previas, esto causa desgracias en serie. La falta de luz en una papelería de la ciudad de México significa el fin de toda actividad: los encargados no saben cuánto cuestan los productos porque los precios están en la computadora.

Antes de conocerse, los aparatos generan la superstición de que funcionan. Rara vez se prevé la posibilidad de que eso no ocurra. Por otra parte, se delega la corrección de errores en las propias máquinas (o en los modelos de siguiente generación), con el riesgo de que la autorregulación signifique un desperfecto mayor, como ocurre con la computadora HAL en *2001: Odisea del espacio*.

Menos aun se prevé que las personas se comporten como accidentes, al modo de la “huelga salvaje” española. Ese acontecimiento revela dos incapacidades de una sociedad moderna: la de anticipar una eventualidad y la de enfrentarla. El ejército ocupó los aeropuertos con eficacia, pero eso no zanjó el problema de los controladores, creado durante años de una política gremial abusiva. En una circunstancia similar, Ronald Reagan recurrió a despidos masivos. ¿Disponía España de otro esquema de recambio? Ante la falta de alternativas, el gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero prolongó el Estado de Alarma, convirtiendo la emergencia en norma. El accidente humano se enfrentó transformando la crisis en costumbre.

¿En qué medida es posible prever lo intempestivo y garantizar opciones de rescate? Resulta imposible erradicar la posibilidad de accidente. El clima, las sociedades y los aparatos se descomponen. Lo que queda es la avería, el “saldo rojo”, la noción de error.

Recurso publicitario: el triunfo se alimenta de fracaso

Mientras los controladores aéreos optaban por el chantaje tecnológico como técnica de presión, una publicidad del Banco Sabadell cubría las calles de España. Ahí, Pep Guardiola, entrenador del F. C. Barcelona, afirmaba: “Lo que te hace crecer es la derrota, el error”. El elogio de la caída venía del único entrenador que ha conquistado seis títulos en una temporada. Un resultado ulterior, el triunfo absoluto, justificaba ese encomio del fracaso. Sin duda hay fallas de alto valor pedagógico: sirven como advertencia para superar futuros desafíos. En ocasiones, un artista corrige el problema de una obra en su siguiente pieza, del mismo modo en que un médico mejora el tratamiento en su próxima receta.

El accidente no aniquila del todo; para hablar de él hacen falta sobrevivientes o testigos externos. Pero no se trata de un defecto fácilmente superable (la derrota de un equipo que aún tendrá otras oportunidades). De un lado está la vida, del otro la muerte; en medio, el accidente. Las fallas que conducen a esa frontera no tonifican ni son publicitarias.

Una pedagogía basada en esa clase de errores llevaría a un radical aprendizaje. El accidente no admite repetición; es, por naturaleza, único. La lección que aporta es definitiva; cuestiona la cadena causal que llevó a ese punto sin retorno. Esto significa acabar con el proceso que lo hizo posible. El avión supersónico Concorde voló durante 27 años. Fue el máximo alarde tecnológico de la aviación civil. De manera típica en una economía dopada, también fue un mal negocio hasta que se accidentó el 25 de julio del año 2000. El 26 de noviembre de 2003 rompió la barrera del sonido por última ocasión.

El 16 de enero de ese mismo año, la Nave Espacial Columbia explotó cuando hacía su maniobra de entrada a la atmósfera terrestre. Los siete tripulantes murieron.

En el caso del Concorde, las rutas se mantuvieron tres años después del accidente. En el caso de la Nave Espacial Columbia, el siguiente vuelo se pospuso año tras año hasta que en 2010 se decidió acabar con el programa.

A diferencia del cartero, que llama dos veces, los accidentes no ofrecen segundas oportunidades. Estudiarlos no sirve para enfrentar lo mismo en otras condiciones, sino para desechar o modificar de manera extrema el mecanismo que los hizo posibles. En este sentido, se trata de contundentes opciones de autocrítica. No enseñan a ser mejores, sino a ser distintos.

¿Cómo ingresar a una Escuela de Accidentes? No me refiero al examen ni a los requisitos de ingreso, sino a la situación física: la puerta de acceso. Todo umbral representa un símbolo fronterizo; la manera de cruzarlo anticipa lo que se encontrará al otro lado. Los filtros de seguridad inhiben no sólo el transporte de armas sino las conductas espontáneas. En cambio, las puertas giratorias sugieren un continuo, entradas y salidas sin principio ni fin. Otras alientan aún más la bienvenida: se abren con un ojo eléctrico ante la presencia del recién llegado y generan la mística sensación de que poseemos un poder especial para ser admitidos.

Las puertas que abren hacia fuera despiertan la suspicacia de lo precipitado. Umbrales voraces, golpean la nariz en su urgencia de ser traspuertos.

La Escuela de Accidentes amerita una puerta sólida, hasta cierto punto incómoda, que exija decisión y fuerza para ser empujada y abra hacia dentro como un ejemplo de lo que alberga. Muchas cosas se han roto en ese sitio. Lo que ardió y se desplomó y se agrietó y fue calcinado tiene una historia que contar. Su misterio

siempre es un “adentro”. Alguien estuvo en medio de la argamasa retorcida. El accidente importa por eso. Nimbado de polvo y de desechos, un cuerpo padeció una circunstancia irrepetible. El accidente es la coraza del caos. Buscar lo que hay adentro es un acto de introspección. El alumno de los accidentes es una víctima aplazada. Como sobreviviente o como testigo entiende que también él podría haber sucumbido. Al advertir lo que se perdió, descubre su extravío; se sabe vulnerable. El primer impacto de una catástrofe es físico; el segundo, psicológico. Lo que ocurre como cataclismo, regresa como examen de conciencia.

Escuela de accidentes: la puerta abre hacia dentro El accidente como estética o “el cisne negro no usa cinturón de seguridad”

Las bolsas de valores se han convertido en centros privilegiados para contemplar accidentes. No es casual que de ahí haya salido uno de los textos más populares sobre el tema, *The Black Swan*, de Nassim Nicholas Taleb, libanés experto en los erráticos flujos del dinero.

Aunque el libro colecciona lugares comunes, también arroja nueva luz sobre ciertos temas que dominan las noticias. Taleb creó el concepto de “cisne negro” para definir acontecimientos que reúnen tres características: son inesperados, tienen repercusión masiva y generan explicaciones retrospectivas destinadas a sugerir que pudieron ser previstos. La primera guerra mundial, el atentado a las Torres Gemelas o la Gripe A son ejemplos de “cisnes negros”.

Vale la pena detenerse en la tercera característica mencionada por Taleb: el accidente suscita infundadas explicaciones tranquilizadoras. Para no enfrentar la aparente falta de sentido que trae lo inesperado, se acepta una responsabilidad difusa pero incriminatoria: el peligro estaba a la vista y pudo haberse evitado. Compartir un sentimiento de culpa ayuda a tratar al accidente como un “descuido” y, por lo tanto, como algo que no hubiera ocurrido en caso de poner atención.

La mayoría de los relatos que otorgan coherencia retrospectiva a los desastres son advertencias para el futuro: “cometimos un error que no debemos repetir”. Rara vez se recupera la lógica interna del accidente. Lo decisivo, lo sedante, es pensar que la falla parcial tiene un paliativo: cuando cinco ciclistas se rompen el cráneo, una ley obliga a usar casco. Así se logra una expiación social (“aprendemos de nuestros errores”) y se le pone una dificultad estadística al destino (a cada ciclista le corresponde un casco).

El enemigo jurado de Taleb es, precisamente, la estadística. En su opinión, no hay manera de predecir ni explicar sucesos que se distinguen por no acatar la norma. La marea de sondeos de opinión, secuencias de flujo, las tendencias y otros

instrumentos de medición sugieren que dominamos el entorno. Sin embargo, una de las paradojas de la abundancia de datos es que dificulta discernir entre ellos. El volumen de la información dificulta la comunicación.

Para evitar el mero estudio de la reiteración, Taleb propone un acercamiento fractal a los cisnes negros. En vez de acumular datos de lo que ocurre del mismo modo hay que vislumbrar excepciones. No se trata de adivinar el porvenir sino de admitir su condición imprevista.

Las nociones de error y fracaso suelen ser poco estudiadas en la era de la reproducción técnica. La tecnología es poco afecta a encontrar soluciones en un periodo anterior. No hay una reserva “clásica” que sirva de permanente fuente de soluciones.

En cambio, el arte se beneficia de recursos previos y admite el error en su proceso creativo. Sujeta a la interpretación, la obra de arte perfecta no existe. “Hay que fracasar mejor”, propone Samuel Beckett como vía de superación en una actividad siempre tentativa.

El accidente ha tenido una fecunda trayectoria artística. La historia de la estética ha sido la de un desplazamiento. Si el ideal pitagórico juzgaba que las cosas eran bellas en sí mismas y respondían a una armonía natural, en su *Filosofía de la composición* Edgar Allan Poe considera que la belleza es atributo de la mirada. El mundo anterior al arte no es hermoso; descubrimos su belleza por medio del arte. Este ejercicio ha pasado por toda clase de alardes y caprichos.

Una vez investigadas las posibilidades del orden, el arte moderno se concentró en las del desorden. En *El Golem*, escribe Gustave Meyrink: “El mundo está aquí para que nosotros lo imaginemos roto”. Todos los géneros artísticos del siglo XX utilizaron los recursos de los fragmentos, la apropiación, los desechos, las grietas, las posibilidades de lo que choca y se deshace: el accidente.

La mirada adoptó nuevas formas de gozar lo imprevisto. Lautreamont canonizó la nueva belleza como el encuentro fortuito de un paraguas y una máquina de coser en una mesa de disección.

Sería imposible resumir las rutas del accidente en las artes. Me detengo, por el momento, en un caso más cercano al testimonio que a la deliberada búsqueda de lo estético.

Durante más de sesenta años, el fotógrafo Enrique Metinides ha logrado un registro único: los accidentes ocurridos en México. Sus más de cien mil imágenes ofrecen un archivo documental de la catástrofe. De acuerdo con una leyenda urbana, cuando las ambulancias y los coches de bomberos pasan frente a su casa, activan la sirena para saludar a su mayor testigo.

Walter Benjamin advirtió sobre la pérdida del “aura” en la obra de arte con la reproducción industrial. Esto se agudizó con los procesos digitales y las ubicuas cámaras en los teléfonos celulares. La inmensa mayoría de las fotografías son testimonios neutros; carecen de “aura”, la presencia invisible del artista que modifica lo real al registrarlos de un modo subjetivo.

Desde que comenzó a fotografiar a los 12 años, ganándose el mote de El Niño, Metinides vio los desastres en forma peculiar. Sus imágenes ponen en juego lo que Milan Kundera llama “belleza por error”: elementos destinados a rechazar el gusto generan una extraña atracción. Sin embargo resaltar sólo la estética de estas imágenes periciales significa desvirtuarlas.

Es obvio que el morbo y la perversión pueden desempeñar un papel en la contemplación de cadáveres. La colección de atrocidades de Metinides, ¿es obra de un sibarita de la tragedia o de alguien que mira con candor infantil? En un sentido profundo, el fotógrafo no ha dejado de merecer su apodo de El Niño. Coleccionista de ambulancias y patrullas en miniatura, monta accidentes de juguete para retratarlos. Sus fotos no dependen de una composición estética, sino de transformar la realidad en una historia natural, ajena al juicio. Una de sus fotografías más conocidas es la de Adela Legarreta Rivas. La periodista salía de un salón de belleza cuando fue embestida por un coche. Quedó prensada bajo un poste de luz, con serena actitud de maniquí. Recién maquillada, esa víctima no posa para la eternidad por voluntad propia o del fotógrafo, sino del caos. Si la protagonista de “Un sueño realizado”, de Juan Carlos Onetti, busca poner en escena una muerte real, la mujer retratada por Metinides cautiva con la ambigüedad de quien, sin saberlo, se arregló para morir.

J. M. Servín ha llamado al fotógrafo “el paparazzo del infierno”. La expresión es exacta. Estamos ante un voyeur de lo improbable. No necesariamente le gusta lo que ve; le gusta mirar por excepción lo que podría no ser visto.

Esta gramática del desastre alcanza momentos singulares en un Mustang que se hunde en un lago, la chica que llora junto a su novio muerto en Chapultepec, un cuerpo que se lanza al vacío desde la Torre Latinoamericana, la mujer ahorcada en un parque, el Hotel Regis convertido en un montón de escombros después del terremoto de 1985, un vagón de metro partido a la mitad. En todos estos casos sorprende la oportunidad de la mirada: lo improbable en el momento de ocurrir. Aunque Metinides llegue al escenario después del suceso, su cámara le otorga una ilusión de presente. Su mérito no es el de una suma (la mirada agregada del artista) sino el de una resta (al evitar todo gesto ajeno a la catástrofe, preserva el instante antes de que tenga historia y sea normalizado por la interpretación: estamos

ante lo insólito que no deja de serlo). El “aura” de estas imágenes proviene del accidente mismo, lo que el sinsentido comunica al poner en duda la realidad.

Es absurdo entender estas imágenes exclusivamente como un proyecto estético. Aunque se vendan en galerías y sean objeto del esnobismo crítico, también pertenecen al dominio de la criminología: son evidencias de la mirada.

Las fotografías de Enrique Metinides combinan la truculencia de lo real y el testimonio impávido: choques, intersecciones, accidentes de la vista.

Catástrofes edificantes

“Todas las rubias tienen lo suyo”, escribió Raymond Chandler. Luego levantó un inventario de los peligros que provocan. Con el desastre ocurre lo contrario: el peligro dificulta entender que cada accidente tiene lo suyo y puede seducir.

De manera rutinaria, Hollywood ha filmado fotogénicas catástrofes (los mexicanos no podemos olvidar *Terremoto*, superproducción de 1974, con sonido sensaround, que prefiguró la caída de nuestra capital once años después). El planeta se ha acabado numerosas veces en la pantalla sin matar al operador de cámara. Rara vez esas costosas conflagraciones sirven para explorar las lecciones positivas del espanto.

El registro de lo catastrófico ha tenido interpretaciones más generosas en la literatura, donde las fracturas generan relatos resistentes. Daniel Defoe hace que el naufragio sea un bautismo que permite iniciar otra vida en la isla desierta (Robinson Crusoe). Al recorrer el campo de batalla en Borodino, los personajes de Tólstoi advierten que la metralla no interrumpe la torrencial energía de la vida cotidiana (*Guerra y paz*). En una ciudad abatida por una epidemia, Camus descubre redes de solidaridad impensables en los momentos de salud (*La peste*). Primo Levi conoce en Auschwitz momentos de indeleble dignidad (*Si esto es un hombre*). John Hershey recupera con minucia los relatos de seis testigos de la bomba atómica: seis maneras de sobrevivir en el aire calcinado (*Hiroshima*). Ballard conjetura que la supresión total de la violencia en los fraccionamientos de los ricos lleva a la agresión recreativa (*Milenio negro*). Heinrich von Kleist aprovecha un sismo para sondear las paradojas del destino: al derrumbar los muros de dos cárceles, el temblor libera a unos amantes injustamente encerrados; ellos entienden esto como una señal de la Providencia y creen que han sido perdonados; ignoran que el tribunal de los hombres no suspende su sed de venganza y que el sismo puede ser visto por los demás como un castigo divino por los pecados de la pareja que procreó fuera del matrimonio (*El terremoto de Chile*). Cormac McCarthy inventa una ecología póstuma y narra lo que sucede cuando se acaba el mundo (*La carretera*).

Sobrevivir a la tragedia puede despertar la culpa de no haber seguido el camino de los otros o, por el contrario, la vanidad de sentirse elegido para seguir adelante. ¿Es esa segunda oportunidad una exigencia de autocrítica y enmienda, o un premio que llega como un cheque en blanco?

La literatura ha explorado las complejas y contradictorias reacciones de quienes descubren con asombro que están vivos.

En algunos casos el horror se transforma por escrito en fuente de gozo. J. G. Ballard indagó con lente de aumento los placeres del depredador. Su principal aportación a la ciencia ficción consistió en ubicarla en el presente, sugiriendo que la tecnología moderna está habitada por más fantasmas que las mansiones victorianas. Al respecto comentó: “La ficción ya está ahí. La tarea del escritor es inventarle la realidad”.

Convencido de que el homo sapiens requiere de cierta dosis de violencia funcional, Ballard revisó las asépticas ilusiones del bienestar, la seguridad, la vida “resuelta”. *Milenio negro* se ocupa de las *gated communities*, donde la ausencia de miedo hace que la violencia se convierta en deporte. Esta idea se expande a una lujosa comunidad en el sur de Francia en *Noches de cocaína*. En ese cuidado ecosistema, todo es agradable; sólo hace falta crueldad para que también sea humano.

En la novela *Crash* Ballard cruza una frontera decisiva en la imaginación literaria. La trama revela poco de la vida interior de los protagonistas; marionetas de la técnica, están sobredeterminados por un deseo esencial: tener accidentes. El autor señaló que había logrado en esas páginas el primer encuentro narrativo entre tecnología y pornografía. *Crash* describe las posibilidades eróticas de los cuerpos lastimados. Las carrocerías se comprimen como una lujosa envoltura de la era industrial; los parabrisas saltan en astillas; la palanca de velocidades penetra la carne del piloto. Esta gramática del deseo no es ajena a las tentaciones mediáticas: en la sociedad del espectáculo, la fama es una extensión del erotismo. Hay accidentes célebres que otros tratan de reproducir. Morir siguiendo un código de gestos es un hecho cultural: el accidente como cita, el montaje del impacto como tradición, las víctimas previas como precursores.

El peligro puede ser un componente esencial de la atracción. En Japón, el pez fugu atrae porque su vejiga venenosa es letal; un cocinero experto la extrae; lo interesante es que puede fallar. Esta ruleta rusa gastronómica combina el placer con la muerte, o mejor dicho, permite que el placer surja de la proximidad de la muerte. Lo mismo ocurre con numerosos deportes extremos o con la afición a criar arañas venenosas. *Crash* asocia las fallas de la velocidad con el deleite; los personajes se atraen por sus lesiones. Son las contrafiguras de otra obsesión tecnológica: la

juventud eternizada por el colágeno, la liposucción y el bisturí. Ballard encuentra una rara humanización tecnológica en los cuerpos rotos. El bótox congela rostros homogéneos; en cambio, las lastimaduras singularizan. Una herida es una prueba de carácter. En el siglo XVIII escribió Lichtenberg: “Basta que alguien tenga un defecto físico para que cuente con una opinión propia”.

Crash despliega el alfabeto de la carne accidentada: cada cicatriz cuenta una historia. El éxtasis es ahí accidente compartido. Eros y tanatos con exceso de velocidad.

En forma reveladora, Ballard elogió la pornografía de su novela, no el erotismo. Sus personajes se someten a una exhibición mecánica: cuerpos como “máquinas suaves”, para usar la expresión de Burroughs. Esclavos de la velocidad y de la técnica, cortejan su aniquilación hasta lograrla. En su peritaje narrativo, Ballard critica el fetichismo de la maquinaria, los espectros de estatus y sensualidad que de ahí emanan.

El mismo afán crítico llevó a la artista mexicana Teresa Margolles a elaborar joyas con vidrios de coches acribillados por las balas. La escarcha de cristales del parabrisas puede entrar en los cuerpos de las víctimas o quedar sobre el asfalto como un violento resplandor. Al transformarla en collares y brazaletes, Margolles muestra la obscenidad de la violencia, el horror como lujo, su posibilidad de fetiche. ¿Cuántos placeres que disfrutamos provienen del oprobio?

El accidente puede ser el tema de una obra, pero también su método. Los cazadores del azar han creado dispositivos combinatorios para escapar al papel censor de la conciencia, de las máquinas de pensar de Ramon Llull, en el siglo XIII, a las vanguardias del XX: del dadaísmo al surrealismo, pasando por el Taller de Literatura Potencial (Oulipo) y el cut-up (montaje accidental de textos) de William S. Burroughs.

Cada tecnología posibilita apropiaciones azarosas de materiales previos. En 1986, el grupo hip-hop Beastie Boys grabó *No Sleep Till Brooklyn*, videoclip que anunciaba un nuevo reciclaje. Los músicos se presentan en un antro y el manager les pregunta: “¿Dónde están sus instrumentos?” Ellos muestran un LP: “Éste es nuestro instrumento”. El sampleo de los disc-jockeys se había transformado en arte.

La fotografía digital ha permitido la escultura plana en photoshop; los teléfonos celulares, el cine en micropantalla, y los blogs, el periódico de una sola persona. Cada nuevo artilugio hace una apropiación accidental de una artesanía anterior. En un acto simultáneo, la consume y la prestigia. Lo digital transformó a lo analógico en un método clásico, del mismo modo en que el plástico prestigió al acero, el acero al ladrillo y el ladrillo a la piedra.

Agustín Fernández Mallo, autor de *Nocilla Dream*, ha propuesto la creación de la exonovela, una trama cuyo esqueleto esté fuera del libro (en cuentas de twitter, redes sociales y blogs creados por los personajes). El primer efecto de esta articulación

múltiple de historias que avanzan en tiempo real consiste en recordar que el Quijote logra lo mismo sin electricidad. Fernández Mallo permite un interesante juego de perspectiva, un ejercicio de paralaje donde el objeto estudiado cambia por el desplazamiento del espectador. Su propuesta de futuro provoca un accidente en el pasado: la innovación descubre otra novedad en Cervantes.

En el entorno de las apropiaciones plásticas, Carlos Amoraes ha propuesto usos creativos de la copia y la piratería. El artista hace circular diseños con la esperanza de que sean explotados por otros y que el azar le permita recuperarlos una vez intervenidos. Así colectiviza diseños. El proceso depende de asociaciones accidentales. Tal es el caso de sus mariposas negras, creadas como una plaga dispuesta a escapar de las galerías para invadir otros espacios. Las mariposas de Amoraes han sido copiadas para decorar boutiques en diversas partes del mundo y conformaron una línea de ropa interior. El artista incorpora estos ecos y distorsiones en nuevas piezas. El oleaje es incesante: un diseño simple (y en esa medida apropiable) es enviado al océano de las imágenes en espera de que regrese a la playa con la aportación de otro naufrago.

Los ejemplos del uso creativo del azar son inagotables. Como recurso estético, el choque violento y fortuito es un proceso incruento. Como experiencia de vida, provoca discursos de permanencia. La catástrofe reclama frases que la digan. Sólo sabemos que en verdad sobrevivimos cuando encontramos la forma de decirlo.

El accidente como ética: carnaval, apocalipsis, atentado (la diferencia está en la causa)

“Quizá sólo tenemos palabras para los estados extremos”, escribió Nietzsche. Cada tragedia, cada momento exacerbado, crea su retórica. Maurice Blanchot escribe al respecto en *La estructura del desastre*: “La pregunta acerca del desastre es parte del mismo: no es interrogación, sino ruego, súplica, grito de auxilio”. El sinsentido desata búsquedas de signos, literatura de emergencia.

¿Qué rige al relato de los accidentes? Un hecho curioso califica como anécdota. Una anécdota que tiene sentido de la consecuencia (las cosas suceden por una razón) califica como historia. No todas las historias califican como “sucesos” o acontecimientos.

Roland Barthes estudió la estructura de los hechos noticiosos. ¿Cómo se definen esas tramas de lo real? Para empezar, por su carácter verídico y el impacto que provocan. Pero lo decisivo es su debilidad causal. Mientras más absurda, improbable o degradada sea la motivación de un “suceso”, mayor será el asombro que suscite: “la causa revelada” debe ser más pobre que la “causa esperada”: “La causalidad es más notable cuanto más decepcionada queda”, comenta Barthes.

La ficción también aprovecha esta desproporción entre la inmensidad de la fábula y la fragilidad de la motivación: a fin de cuentas, la *Odisea* es la historia de un hombre que quiere volver a su casa; *El jardín de los cerezos* surge de la venta de un terreno; *La metamorfosis* es la versión literal de un lugar común: el protagonista se siente un bicho.

Las noticias que se convierten en “sucesos” depende de una causa que fascina por prosaica, estrafalaria o débil. El impacto de la trama no proviene de las espectaculares consecuencias sino de su tenue pretexto. La película de Sidney Lumet *Dog Day Afternoon (Tarde de perros)*, basada en un hecho real, representa un buen ejemplo del efecto que causa la inesperada motivación de un “suceso”. Dos personas asaltan un banco y son sitiados por la policía; toman rehenes e inician una larga negociación. Resulta obvio que buscan dinero. Esto es demasiado común para calificar como “suceso”. La revelación llega cuando Sonny, el protagonista encarnado por Al Pacino, explica que desea pagarle una operación de sexo a su cómplice. Necesita una fortuna para que su cómplice asaltante sea mujer. El motivo insólito exagera la trama.

Cuando las causalidades son extremadamente frágiles, siempre queda el recurso de atribuir las a ese inconstante demiurgo, el azar.

Un atentado es una tragedia pero no un accidente porque tiene una causa discernible (aunque ésta sea irracional o reprobable, otorga significado a una acción extrema).

En ocasiones, se atribuye una muerte violenta a una circunstancia fortuita para evitar implicaciones políticas. El 4 de noviembre de 2008, Juan Camilio Mouriño, secretario de gobernación, murió al desplomarse su avión en plena ciudad de México. Estaba al frente de la política interna de un gobierno cuya principal y casi única estrategia ha sido la guerra contra el narcotráfico. La sospecha de un atentado fue inmediata. Las versiones oficiales sostuvieron la tesis de un accidente.

Si un avión cae por una falla humana o mecánica, se despeja la amenaza de que haya sido abatido por enemigos. A primera vista, la intervención de la casualidad en un contexto político es tranquilizadora. Sin embargo, todo accidente tiene, en sí mismo, una dimensión política; representa la falla de un modelo establecido y de la comunidad que confía en él. Esto se agudiza si el tripulante de un avión es un alto mando del gobierno. Desafía a la razón que el secretario responsable de ejercer el control muera por una falta de control. La hipótesis del accidente ofrece en este caso una metáfora de desgobierno. Del mismo modo en que la explicación política de un atentado lo priva de ser un accidente, un accidente en un entorno político se convierte en un autoatentado.

El apocalipsis motivacional

Volvamos a lo azaroso como parte constitutiva de la vida. Si Ballard indaga los aspectos hedonistas y necrófilos de la catástrofe, Carlos Monsiváis encuentra en la ciudad de México y sus rituales del caos una extraña concepción del desastre. Una de sus más importantes formulaciones es la de “post-apocalipsis”. ¿Qué explica la vitalidad de esa prefiguración del inframundo llamada “Distrito Federal”? El tráfico que no avanza, la demasiada gente, la contaminación, el plomo en la sangre, la criminalidad, los temblores, el hundimiento progresivo del subsuelo sugieren un sitio digno de ser abandonado. ¿Nadie ha informado a los capitalinos de lo que pasa aquí?

No es la ignorancia lo que retiene a los habitantes en el Valle de Anáhuac. El chilango promedio es un ventajoso especialista en calamidades. Si le dices que estuviste tres horas en el tráfico, él estuvo seis. Si le hablas de un atraco, él padeció tres. Si le muestras tus ronchas, él expone un chancro de buen tamaño. Un sibaritismo de lo atroz nos lleva a presumir los defectos de la ciudad como un patriotismo al revés. ¡Qué nadie diga que hay sitios más tremendos! Lo que hace atractiva, dramáticamente habitable a esta monstruópolis, es que los desastres urbanos no se perciben como el anuncio de lo que va a pasar, sino como el resultado de lo que ya pasó. Un eficaz engaño colectivo nos permite sentirnos del otro lado de la tragedia, en la arruinada pero a fin de cuentas venturosa situación del post-apocalipsis: “Estuvo del carajo, pero la libramos”.

En este territorio de la supervivencia accidental no hay costumbre más arraigada que el festejo. El que se salvó por un pelito, destapa una botella. En su Fenomenología del relajo, Jorge Portilla comenta que lo menos importante de una fiesta mexicana es su causa. El desmadre no necesita origen. Cualquier fecha, religiosa o cívica, sirve de insinuación. Una vez lograda la reunión, el pretexto que la motivó se borra para dar rienda suelta a la dinámica operativa del relajo.

En Chilangópolis, las noticias del fin del mundo se compensan con la algarabía de estar juntos. El apocalipsis y el carnaval se asumen como actividades simultáneas y en cierta forma indistinguibles. Monsiváis creó un neologismo para fundir ambas categorías, la dialéctica de infierno y paraíso, el Yin y el Yang de nuestros días: Apocalipstick, sensual beso del fin de los tiempos.

Para divertirse, el mexicano mezcla el placer con el dolor. Recibir toques eléctricos, comer chiles que perforan el duodeno, beber seis litros de pulque o gastar todos los ahorros en un borrego, son molestias que nos emocionan. Distinguir el momento en que la fiesta se degrada en tragedia resulta tan complejo como oír el aplauso de una sola mano. El ciclo de deterioro y resistencia de la celebración mexicana: primero se acaba el hielo, luego el agua mineral, después los refrescos;

dos compadres se buscan para aniquilarse; el fin es inminente cuando descubrimos, con ilusión redentora, que todavía hay chupe.

En el episodio que filmó para la película colectiva *Revolución*, Carlos Reygadas registra un descomunal festejo, es decir, una gozosa versión de la catástrofe. En el momento climático, un coche arde en llamas mientras uno de los asistentes (el clásico “colado”) orina satisfecho.

El apocalipsis, que en otras culturas sólo existe como augurio de un fin inapelable, es entre nosotros una experiencia de la que se sale con *souvenirs*. Cortejamos la aniquilación y al mismo tiempo asumimos que ya la superamos. Los niveles de plomo en la sangre, los casos de placenta previa, la recurrencia del delito, los embotellamientos que compiten con la eternidad no nos alarman porque son vistos muestras de supervivencia, señas de que en otro momento sucedió algo peor. El deterioro se ha transformado en conservacionismo ambiental: lo que deja de servir se vuelve adorno, la ruina es una oportunidad turística, la mala noticia despierta el optimismo de no haber estado ahí.

Esta ecología de la calamidad ha creado una cultura de la resistencia o, más precisamente, del aguante, que desafía las nociones tradicionales de caos urbano.

La moral de lo que se destruye

En *Discurso sobre el horror en el arte*, libro de conversaciones con el artista Enrico Baj, Paul Virilio distingue entre apocalipsis y accidente. En su aplicación rigurosa, el apocalipsis impone el fin del mundo. El accidente, en cambio, suspende el flujo del tiempo sin aniquilarlo; así revela algo de la época, su reverso inesperado, el error que la constituía al no manifestarse. El accidente permite comprender la lógica de un sistema a partir de su momento de excepción. Encandila, asombra y pide explicación. Es por ello que puede ser visto como un “milagro invertido”.

El accidente desata energías novedosas y disruptivas; desafía la mente y estimula al arte, pero también y sobre todo obliga a una reflexión ética. No hay accidente sin pérdida, no hay colapso sin víctima.

Virilio ha propuesto un significativo viraje cultural. Después de siglos de espiritualizar la materia a través del arte, la religión y el pensamiento, la sociedad de la técnica reclama otra respuesta; situar lo humano del lado de la vida, del cuerpo: “Toda nuestra cultura ha consistido en limitar el cuerpo en favor del espíritu. Hasta el horror de los campos de concentración tiene que ver con esa voluntad de eliminar lo corporal. Hoy en día, nos enfrentamos a la necesidad opuesta: rehabilitar el cuerpo [...] La invención del siglo XX es el S.O.S. lanzado en 1912 por el Titanic: ‘Save our Souls’, salven nuestras almas. La invención del siglo XXI es el S.O.B.,

“Save our Bodies”, salven nuestros cuerpos, amenazados por los transgénicos y las grandes manipulaciones”.

Al hablar de “cuerpo”, el autor de *La estética de la desaparición* no sólo se refiere al cuerpo físico, sino al cuerpo social, al *corpus*, el acervo del que disponemos.

El poder del arte proviene de preservar lo que ha muerto o lo que puede morir. Su afrentosa audacia consiste en refutar las pérdidas y brindar una ilusoria posibilidad de permanencia: “Detente, instante: eres tan hermoso”, se atrevió a escribir Goethe.

La violencia y la destrucción sólo pueden ser enfrentadas en plan creativo con una ética de la representación. ¿Qué hay dentro del accidente? Una víctima.

En la Bienal de Venecia de 2009, Teresa Margolles presentó una notable instalación con curaduría de Cuauhtémoc Medina. El título fue *¿De qué otra cosa podríamos hablar?* En esta pieza, los cuartos lóbregos de un palacio abandonado eran “limpiados” con sangre de las víctimas de la violencia en México. Sólo al final una cédula informaba al visitante lo que había experimentado. Esta demoledora puesta en valor de una ausencia refleja el cometido del arte en un país con más de 34 mil muertes violentas en los últimos cuatro años.

El accidente es siempre una llamada de alerta, desgracia en busca de sentido. A diferencia de la masacre, el exterminio, la ejecución y otras formas de la muerte en serie, exige una respuesta para no repetirse: impone una autocrítica.

Aprender de los accidentes no significa incorporar los errores a una dinámica, sino prescindir de ellos. Los grados de reacción son variables; es más fácil dejar de producir un aparato o un avión que modificar conductas sociales o cataclismos naturales. Con todo, lo imprevisto obliga a reconocer un fracaso radical. Para usar la expresión de Jorge Ibarguengoitia, todo accidente es una “autopsia rápida”: revela en forma instantánea lo que tiene dentro.

Benjamin advirtió que lo que llamamos progreso es un vendaval avasallante. La acumulativa sociedad del consumo y de la técnica encuentra en el accidente una ética del despojo. No todo es realizable y siempre hay algo que salvar. Al interior del accidente palpita, desafiante, una vida. Se trata de una llamada de emergencia, un S.O.B.: “Salven nuestros cuerpos”.

El reclamo adquiere especial dimensión histórica en el país que ha comenzado a decir: “No más sangre”.