

Reseñas de publicaciones

La inseguridad del territorio

Paul Virilio. Buenos Aires, La Marca, 1999. ISBN 950-889-033-9. PP. 222.

Maximiliano E. Korstanje

mkorst@palermo.edu

Existe una relación estrechamente observable entre el turismo y el terrorismo. Para algunos, el primero es la concatenación lógica donde se desemboca el odio de algunos grupos por las inequidades de Occidente y su expansión hegemónica. Para otros, el turismo es el tendón de Aquiles por el cual un Occidente que se presenta asimismo como todopoderoso se hace en-sí vulnerable. Esta dicotomía nos lleva a la siguiente observación. Los medios de transporte que han hecho del turismo una oferta masiva, son una derivada de los procesos tecnológicos que han sido históricamente sustituidos luego de la guerra. Ésta en tanto que ciclo productivo funda las bases jerárquicas de cada sociedad, sus estatutos, valores y cultos como así también los medios técnicos que llevan a la movilidad en épocas de paz. Dentro de este contexto, se inserta el trabajo del profesor Paul Virilio titulado *La Inseguridad del Territorio* la cual es una antología de dos conferencias dadas en 1969 y 1975. Preocupado por la forma en que los hombres co-habitan en un proceso de paz total que sobrevino luego de la Segunda Guerra, Virilio nos explica que la idea de inseguridad urbana es el fin del Leviatán Hobbesiano. Partiendo de la base que el Estado garantizaba en el pasado las relaciones humanas previniendo “la guerra de todos contra todos”, su declinar es

producto de una homogeneización que se da externa a la comunidad y subvierte el temor hacia dentro de los límites de la ciudad.

En este escenario, podemos afirmar que Virilio se encuentra preocupado por la organización territorial y la influencia del ejército en dicho proceso tanto en épocas de paz como de guerra. A diferencia de Foucault quien sostenía que la política en tiempos de paz era la guerra pero por otros medios, Virilio considera que la paz total no es otra cosa que una guerra total camuflada en donde se construye un enemigo interior al cual temer y segregar. Si en el pasado, las murallas de las ciudades hablaban de un límite finito entre el afuera y el adentro por el cual se sustentaban los procesos de pertenencia e identidad, la modernidad y la saturación del mundo tecnológico subvierte esa relación homogeneizando y estandarizando la vida fuera de las murallas. Como resultado, al miedo al otro que caracterizó la vida en las grandes urbes se transforma en terror al propio ciudadano. El miedo al enemigo en la guerra es el miedo al ciudadano en la paz. A la vez que mayor es la dependencia del sujeto a su la imagen panóptica del exterior mayor es el temor interno. La tecnología del desplazamiento no solo se encuentra al servicio de los militares, sino que es ella misma producto de la guerra.

A cada período de paz le antecede un periodo de guerra en donde se ensayan y ponen en practica los adelantos tecnológicos que se utilizarán luego de finalizada la guerra para el comercio y el turismo.

“Nuestra pseudo-civilización materialista no produce más que anti-objetos. Las civilizaciones precedentes eran civilizaciones del desentrañamiento; la nueva civilización mundial lo es del extrañamiento, es decir, odia los objetos de sus deseos. Esta psicosis dirige toda su política de producción: las primeras industrias en los Estados Unidos fueron el automóvil y el cine, después la guerra ocupó ese lugar. Y aquí no se trata de una elección racional, funcional o útil: la elección es enteramente psicológica, o, más bien, psicópatica; proviene del desprecio y del abandono de toda relación productiva con el medio ambiente: toda la inversión se hace en vistas a evadirse de él”. (p. 35).

En perspectiva, el transporte nos hace esperar. Estar-en la espera es relacionarse de alguna forma. La velocidad del transporte vehicular ha crecido exponencialmente en las últimas décadas hasta el punto de desdibujar la tradicional espera. Sin espera, no hay viaje y sin viaje la velocidad hace del movimiento su contralor el no-movimiento. Según Virilio, no será extraño observar a los viajeros postmodernos viajar sin moverse. Asistimos, sin lugar a dudas, a una aristocracia de la velocidad que se mueve en el campo del transporte de la misma forma que lo hacen en el semiótico del mensaje. Al igual que el viaje, el mensaje tiene un interlocutor y un receptor –salida y destino– por el cual se relacionan mutuamente, se conectan. No obstante, en el mundo del mensaje total transmitido 24 horas al día sobre cualquier hecho de significación planetaria, la conexión con ese-otro que nos asusta se desvanece, y el mediador, en este caso la maquina se transforma en receptor y emisor a la misma vez.

“El día que el aparato supersónico, al igual que el aparato fotográfico, nos permita tomar cualquier instantánea del mundo, nos convertiremos en una película sensible que nada puede develar, un rollo fotográfico en el que las sobreimpresiones volverán incomprensible la imagen. ¿Qué espera nos espera para cuando ya no tengamos necesidad de esperar para llegar?” (p. 191). De esta manera, la tesis central en el trabajo del profesor Virilio es que el ciudadano del mundo se transforma en utopía ya que no habita más que en un eterno trasbordo, las ciudades se hacen lugares de tránsito, aeropuertos, salas de espera o lugares de aglomeración transitoria. Los ciudadanos del tránsito ocupan el lugar del aire en vez del territorio. Su viaje los lleva a una constante irrealidad en el espacio aéreo. En su des-habitar, el ciudadano-viajante del futuro provocará la abolición de

todas las fronteras, de todas las diferencias, y con ellas la idea de un “eterno retornar” por el cual siempre se vuelve al punto de partida en donde nosotros mismos somos nuestro propio desconocido.

Recibido:

26/12/10

Aceptado:

07/01/11

Sometido a evaluación por pares anónimos