

Escritura y viaje en la obra de Michel Butor: el ejemplo de Réseau aérien

INMACULADA ILLANES ORTEGA
USE

La compleja cuestión de la configuración del espacio en el texto narrativo constituye para Michel Butor, desde sus inicios como autor literario, uno de los aspectos fundamentales de la escritura. La experimentación técnica que se manifiesta en sus diversas publicaciones literarias, va acompañada, además, de una reflexión teórica, sobre ésta y otras cuestiones, recogida principalmente en los cuatro volúmenes de *Répertoire* (1960-1974).

La lectura, señala Butor, nos permite trasladarnos imaginariamente a un espacio distinto del lugar físico en que nos encontramos, pero, además, las metáforas de la lectura y la escritura como viajes (desplazamientos) presentan una gran variedad de matices y aplicaciones (Butor, 1964 y 1974).

Por todo ello, nuestro interés en estas páginas se centrará en la consideración del elemento espacial en una obra de Butor, publicada bajo el epígrafe *texte radiophonique. Réseau aérien* es, en efecto, un guión radiofónico, realizado por encargo, y emitido por primera vez el 16 de junio de 1962. Pero *Réseau aérien* es también un libro, un objeto editorial publicado por Gallimard ese mismo año. Es precisamente en dicho texto (y no en su manifestación sonora) en el que nos basaremos para considerar cómo en Butor la reflexión teórica y la práctica de la escritura están íntimamente ligadas.

Aunque, de forma general, Butor establece sus formulaciones teóricas en relación con la novela, es bien cierto que, tanto sus afirmaciones como su propia práctica de la escritura ponen de manifiesto la flexibilidad creciente de los límites genéricos. Tras una primera producción novelesca ciertamente osada, la interacción entre los géneros se hará cada vez más manifiesta en una escritura que deriva progresivamente hacia la polifonía textual.

El medio de difusión —y las limitaciones formales que éste impone— es distinto, pero *Réseau aérien* presenta el que para Butor es el tema fundamental del género novelesco:

Toute fiction s'inscrit donc en notre espace comme voyage, et l'on peut dire à cet égard que c'est là le thème fondamental de toute littérature romanesque; tout roman qui nous raconte un voyage est donc plus clair, plus explicite que celui qui n'est pas capable d'exprimer métaphoriquement cette distance entre le lieu de la lecture et celui où nous emmène le récit (Butor, 1964: 44).

Y no sólo la temática, sino también los distintos elementos que convierten la narración en literatura se encuentran presentes —como pretendemos poner de manifiesto en este análisis— en este texto radiofónico:

Dès que le roman réussira à s'imposer comme langage nouveau, une grammaire nouvelle, une nouvelle façon de lier entre elles des informations choisies comme exemples, pour enfin nous montrer comment sauver celles qui nous concernent, il proclamera sa différence d'avec ce qu'on dit tous les jours, et apparaîtra comme poésie (Butor, 1964: 90).

Por todo ello, muchas de las reflexiones contenidas en ensayos como *L'espace du roman* (Butor, 1964: 42-50) o *Recherches sur la technique du roman* (Butor, 1964: 88-99) están directamente relacionadas con los problemas de representación espacial planteados por un texto como el que nos ocupa.

En realidad, el texto radiofónico no hace sino introducir un nuevo parámetro en el carácter viajero de la escritura. Los nuevos medios de comunicación contribuyen a acercar espacios lejanos al individuo (Butor, 1964: 48) y, además, si el texto escrito permite que el lector desdoble el desplazamiento durante su lectura -leyendo durante un viaje, por ejemplo- el medio radiofónico facilita aún más al oyente esa movilidad física que acompaña al viaje imaginario que el texto le sugiere.

La composición sonora permite además, de forma evidente, la interrelación entre el elemento lingüístico y el musical, tantas veces señalada por Butor (Butor, 1964: 43, 48, 92). En este caso, no se trata simplemente de la estructura musical de la frase hecha con palabras, sino de un auténtico *collage* en el que se mezclan ambas sonoridades. Lógicamente, en el texto escrito que consideramos, la presencia real de la música está sustituida por una limitada presencia imaginaria evocada por las indicaciones técnicas que encabezan el volumen.

Dichas indicaciones técnicas, destinadas en la práctica a facilitar la labor de los realizadores de la emisión radiofónica, cumplen para el lector una función similar a la de las acotaciones en el texto teatral. Sin embargo, en esta ocasión, su disposición es bien distinta: el autor incluye toda la información antes del inicio del texto propiamente dicho, añadiendo incluso alguna advertencia que pretende evitar errores de interpretación, así como sugerencias musicales para la composición. A lo largo del texto, la información técnica queda reducida a una serie de símbolos gráficos —letras, iconos, números, variaciones tipográficas— que constituyen, para el lector, el elemento descriptivo mínimo que le permite componer la escena en que se desarrollan los distintos fragmentos dialogados que componen el texto.

Este sencillo sistema de símbolos, en apariencia externo al propio texto, es, sin embargo, el que dota a éste de la coherencia necesaria para su comprensión, per-

mitiendo al lector situarse en los distintos puntos del complejo entramado espacio-temporal y, de este modo, recomponer la globalidad del relato.

De hecho, *Réseau aérien* constituye un intento de componer con signos visuales (sonoros en la producción radiofónica) un espacio que, además, es múltiple. El texto traza un doble itinerario entre París y Nouméa, realizado por dos aviones que, partiendo a la vez de la capital francesa, rodean el globo terrestre viajando en sentido contrario para alcanzar un destino común en los antípodas. El espacio geográfico abarca, por tanto, la circunvalación del planeta, mientras los espacios interiores se multiplican hasta diez, cuando sucesivos aviones parten de las distintas escalas en dirección a París¹, componiendo una red aérea de compleja estructura espacio-temporal, complejidad que no es en absoluto novedosa en la escritura butoriana².

La temporalidad, en efecto, a pesar de ser lineal, se ve alterada por efecto del desplazamiento espacial, ya que el movimiento rotatorio de la Tierra y la división de los usos horarios implican una progresión distinta según la dirección y el sentido del trayecto realizado por los distintos aviones.

Se crea así una estructura móvil, tan del gusto de Butor, en la que los distintos itinerarios se superponen en lo que no es sino un intento de realismo por parte del autor:

La narration n'est plus une ligne, mais une surface dans laquelle nous isolons un certain nombre de lignes, de points, ou de groupements remarquables (Butor, 1964: 92).

El autor focaliza una serie de episodios (fragmentos de diálogo) significativos, componiendo, mediante la yuxtaposición, un orden cronológico que pretende acercarse lo más posible a lo que constituye la conciencia humana de la temporalidad (1964:92):

Déjà la simple juxtaposition des lieux statiques pouvait constituer de passionants motifs. (...) Mais lorsqu'on traite ces lieux dans leur dynamique, lorsqu'on fait intervenir les trajets, les suites, les vitesses qui les relient, quel accroissement! Quel approfondissement aussi, puisque nous retrouvons alors clairement ce thème du voyage dont je vous parlais tout à l'heure (Butor, 1964: 48).

Estos fragmentos dialogados sirven, además, para trazar el recorrido espacial representado en el texto, marcando, al mismo tiempo, la progresión temporal del mismo.

Por último, son las palabras de los viajeros la única información que se ofrece al lector sobre ellos (al margen de su sexo, indicado por signos convencionales). Un total de 62 personajes, agrupados en parejas, se asoman con sus conversaciones al texto butoriano, según un esquema compositivo previamente trazado:

En los aviones 1 y 2, que realizan el trayecto París-Nouméa, el número inicial de parejas (seis y cuatro, respectivamente) va disminuyendo a razón de una por escala, de forma que tan sólo una realiza el recorrido completo.

¹ La llegada a París del avión número 4, procedente de Montreal, está, no obstante omitida.

² Ya en 1957, su más célebre novela, *La modification*, presenta una superposición de itinerarios ferroviarios entre París y Roma, en uno y otro sentido, realizados en intervalos temporales distintos.

Por el contrario, en los aviones que parten en dirección a París desde los distintos aeropuertos en que toman tierra los dos primeros, el número inicial de parejas (una por avión) se va incrementando progresivamente, sumándose una en cada escala del viaje de regreso.

De esta forma, se crea también un entramado de vidas humanas, apenas esbozadas, cuyos destinos coinciden en un momento concreto en el reducido espacio de un avión. Ninguna relación verbal se establece fuera de esta estructura binaria, si bien algunas de las parejas están formadas de modo aleatorio, por viajeros solitarios que ocupan lugares contiguos, mientras en otras ocasiones se trata de personajes que comparten algo más que este simple trayecto en avión: amigos o familiares. En cualquier caso, se trata en todo momento de adultos, mayoritariamente de mujeres (tan sólo hay una pareja exclusivamente masculina frente a siete femeninas), que han tomado el avión por motivos diversos, y cuyas vidas transcurren por caminos bien distintos.

Con todo ello, Butor contruye un material de primer orden para su *itériologie portative*, propuesta irónica de nueva ciencia *étroitement liée à la littérature*, dedicada al estudio del desplazamiento humano, sobre la que apunta algunas ideas preliminares en *Le voyage et l'écriture* (1974: 13). Entre otros aspectos dignos de consideración en relación con los aspectos metafóricos del viaje, la lectura y la escritura, este ensayo describe diversos tipos de viaje físico-literario (nomadismo, éxodo, peregrinaje, ocio, negocios...), algunos de los cuales se encuentran representados en *Réseau aérien*.

En primer lugar, el texto viaja en la onda sonora, invitando al viaje de su escucha o, en el caso del libro, de su lectura. El oyente-lector puede, por su parte, desplazarse a su vez durante el proceso de escucha-lectura.

Dentro del texto, los aviones se desplazan a través de la red establecida por las líneas de navegación internacionales. En su interior, algún viajero lee para entretenerse, superponiendo un nuevo viaje, al que los lectores no estamos invitados, al que físicamente realiza. No obstante, la opción de la lectura como pasatiempo es minoritaria y los viajeros se dedican preferentemente a la conversación o a actividades que no la excluyen.

Finalmente, la información contenida en las intervenciones de los pasajeros traza un amplio espectro de variantes tipológicas del viaje: pareja que emigra a Nueva Caledonia con la intención de crear allí su hogar, viajes de estudio o trabajo, vacaciones, retorno al hogar... En función de los mismos, se ponen de manifiesto una serie de actitudes: nostalgia de lugares habitados en el pasado, atracción de la novedad y el exotismo, deseo de conocer *in situ* lugares anticipados por lecturas u otras referencias, inquietud y/o esperanza ante el futuro...: todo ello completado con alusiones a la situación personal y con comentarios sobre aspectos absolutamente banales de la realidad inmediata, mediante los que ésta se hace presente.

La multiplicidad de personajes permite, además, abarcar un amplio espectro de posibilidades que, como en la vida misma, no son siempre del todo dispares.

En cualquier caso, sin embargo, la brevedad de los fragmentos de conversaciones no permite sino abocetar a los distintos personajes que componen el entramado

del texto. Los diálogos no contienen, en ningún caso, más de seis réplicas, y en ellas no siempre se revelan aspectos del carácter o la vida de los interlocutores (intenciones del viaje, miedo al avión, inquietudes personales, aburrimiento...) En la mayoría de los casos, por el contrario, las intervenciones de los viajeros hacen referencia exclusivamente a los lugares que sobrevuelan en esos momentos.

Es esta función de los diálogos sin duda la más relevante en lo que concierne a la particular construcción del viaje y del espacio en la obra. No olvidemos que para Butor el viaje implica una relación de escritura y lectura del hombre que para Butor el mundo: el primer viajero, el descubridor, da nombre a los lugares que conoce y da a conocer por primera vez, componiendo una toponimia que no es sino una forma de escribir la geografía. Tras él, los sucesivos viajeros releerán dicha escritura recorriendo los distintos puntos (nombres de lugar) en un orden cuyas variantes son tan amplias como significativas (Butor, 1974: 14-15, 20-21). El viaje permite así el ideal de la lectura móvil y abierta que Butor pretende para el objeto literario.

En este sentido, *Réseau aérien* no hace sino superponer, en un esquema simplificado, ambos tipos de lectura. Los viajeros nombran los lugares por los que pasan, componiendo así el itinerario geográfico trazado por el texto. En algunas ocasiones, las referencias a los lugares sobrevolados están aderezadas con información sobre las circunstancias presentes (meteorología, momento del día, visión que ofrecen...) e incluso con apreciaciones personales sobre los mismos, pero el elemento sustantivo es, en todo caso, el topónimo, que permite la localización espacial de la escena, y la relectura, total o parcial y en distintos sentidos, del planisferio narrativo.

Pero, además de trazar el itinerario espacial, los nombres de lugar citados contribuyen, de forma decisiva, a la construcción del eje temporal del relato. En realidad, señala Butor, el espacio es un marcador de excepción de la temporalidad:

En fait pour pouvoir étudier le temps dans sa continuité, donc pouvoir mettre en évidence des lacunes, il est nécessaire de l'appliquer sur un espace, de le considérer comme un parcours, un trajet. (...) C'est en déplaçant le regard sur un espace clairement imaginable que nous pourrions véritablement suivre la marche du temps, étudier ses anomalies (Butor, 1964: 95).

Así, son las referencias a la climatología y a la luminosidad exterior, unidas a la cita de los nombres de lugar, las que ponen de manifiesto el intervalo temporal que separa los fragmentos de diálogo de una misma pareja de viajeros. Esta técnica —ya experimentada en *La modification*, donde la referencia a las estaciones contribuye a marcar la progresión temporal del viaje— sufre en esta ocasión una nueva vuelta de tuerca, puesto que los distintos viajes no son narrados más que como una sucesión de pequeñas escenas que el *narrador* focaliza intermitentemente:

La narration n'est plus une ligne, mais une surface dans laquelle nous isolons un certain nombre de lignes, de points, ou de groupements remarquables (Butor, 1974: 92).

En esta focalización, determinados lugares tienen un papel significativo: París³, Atenas, Teherán, Karachi, Nouméa, Montreal y Honolulu marcan los puntos de contacto con el suelo de los distintos aviones: son los aeropuertos, las etapas, los nudos de la red aérea del texto.

Ni éstos, ni otros espacios, están, sin embargo, descritos. Basta con nombrarlos para hacerlos presentes, para trasladar hasta ellos al lector y abrir las puertas a su imaginación⁴.

Superpuestos a los espacios geográficos se encuentran los espacios móviles de los distintos aviones, especie de mini-escenarios donde se desarrolla la actividad oral que constituye la base del texto. Si los lugares sobrevolados no están descritos, tampoco lo está el espacio interior de los aviones: tan sólo un dibujo y un número sirven de telón a los distintos escenarios. Dentro de ellos, además, se focaliza un único sector (los viajeros cuyo diálogo se escucha) y esta focalización es, además, estrictamente auditiva. El lector no *ve* lo que ocurre, sólo lo oye y, además, parcialmente:

Le monde, dans sa majeure partie ne nous apparaît que par l'intermédiaire de ce qu'on nous en dit (Butor, 1964: 88).

Como ocurre con el viaje en sí, las otras actividades de los viajeros (leer, tricotar, comer, hacer crucigramas...) son dadas a conocer exclusivamente a través de las referencias verbales a las mismas. Igual ocurre, lógicamente, con las condiciones meteorológicas.

Tan sólo un aspecto del elemento espacial está representado de forma externa al diálogo, aunque también hay referencias al mismo dentro de él. Nos referimos a la nocturnidad, indicada por un elemento tipográfico tan arbitrario como la letra cursiva, a la que corresponde una variación sonora en el texto radiofónico: *enregistrement sourd avec réverbération* (Butor, 1962: 7).

Espacio y tiempo parecen construirse, pues, de forma paralela, aunque este paralelismo no es sino aparente. En realidad, el desplazamiento espacial supone, en razón de los usos horarios, una alteración de la cronología. El tiempo es lineal dentro del avión, pero éste viaja espacial y cronológicamente, ya sea adelantando o remontando la corriente de la sucesión horaria. Además, la focalización de los distintos aviones supone una ruptura del espacio en una misma unidad temporal. En un mismo intervalo del eje temporal del relato, por ejemplo, dos aviones salen de Karachi mientras otros sobrevuelan distintos espacios en horarios igualmente dispares. La linealidad de la escritura inscribe así en la bidimensionalidad de la página una estructura de múltiples caras, donde espacio y tiempo se descomponen para ser recompuestos en la conciencia del lector.

³ Único punto común de todos los itinerarios, París es el espacio de la fijación a partir del cual surgen la nostalgia del éxodo y el desecho de retorno a las raíces (Butor, 1964: 15-16).

⁴ En *Mobile* (1962) la mención de los topónimos constituye igualmente la base para el *essai de représentation des États-Unis*.

De este modo, la disposición de la impresión en tinta negra sobre papel blanco, siguiendo un esquema preconcebido en cuanto al orden y la disposición, está al servicio del viaje de la lectura. En un efecto especular, dicha lectura nos embarca como lectores en una multiplicidad de viajes imaginarios, encajados unos en otros, invitándonos a dar la vuelta al planeta desde un punto de lectura que, lógicamente, también puede ser móvil, especialmente en el caso de la escucha radiofónica. Nos corresponde como lectores continuar el juego. ¿Qué tal si leemos *Réseau aérien* durante un vuelo intercontinental?

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BUTOR, M. (1962). *Réseau aérien*. París: Gallimard.
— (1964). «L'espace du roman», «Recherches sur la technique du roman», *Répertoire II*. París: Les éditions de minuit.
— (1974). «Le voyage et l'écriture», *Répertoire IV*. París: Les éditions de minuit.

