

Estaciones: Imagen-metáfora y líneas de la historia en Heller y Arendt

Daneo Flores Arancibia*

Iván Flores Arancibia*

RESUMEN

Estamos “En la estación del ferrocarril”, último capítulo del libro *Una filosofía de la historia en fragmentos*, de Ágnes Heller. Nosotros, pasajeros en tránsito, combinamos el pasaje por vagones de diversas vías del pensamiento: de la propia Heller y de Arendt, y de otras vías franco-alemanas. En estos cruces, sugerimos varios temas: espacio y localización; (in)movilidad y velocidad; el agente de la historia; el accidente de la imagen-metáfora; la tensión entre imagen-mental e imagen-objeto, entre historia, política y técnica.

Palabras claves: En-dónde, velocidad, historia, agente, imagen-metáfora, imagen-técnica

ABSTRACT

We are “In the railroad station”, the latest chapter in the book *A philosophy of history in fragments*, of Ágnes Heller. We, passengers, combine the passage of wagons of various tracks of thought of Heller and Arendt's own, and other Franco-German routes. In these crosses, we suggest several themes: space and location, (in) mobility and speed, the agent of history, the accident image-metaphor, the tension between image and image-mental-object of history, political and technical.

Keywords: In-where, speed, history, agent, image-metaphor, image-technical

En-dónde

Habría que hacer la historia de las diversas entonaciones metafóricas del estar-en. Estas entonaciones están relacionadas con el privilegio inmemorial que el “lugar” ha tenido en Occidente. Tal privilegio ha sido erosionado, desplazado, retirado paulatinamente de nuestra conciencia. Lo que Heller llama la “promiscuidad geográfica”, el abandono en la modernidad de la prerrogativa emotiva y cognoscitiva del “lugar”, es un efecto de la contingencia, la globalización y las tecnologías. Es justamente este desplazamiento el que nos ha hecho replantearnos la pregunta “¿dónde estamos?”. Este dónde es también una política del tiempo, quizá, más que nunca, la del nuestro. Política y estética del ‘dónde estamos cuándo’¹.

* Universidad de Murcia/PUC-Chile, becario de investigación CONICYT. Calle Agüera, 5, 4ºA, C.P. 30001, Murcia. Email: daneof@yahoo.com

*Universidad de Valladolid/Universidad de Chile, becario de investigación Erasmus Mundus ECW. Mozarbez 1, 4c izquierda, C.P. 37007, Salamanca. Email: paralajes@gmail.com

¹ Desde la pregunta de los gnósticos (¿Dónde estamos, cuando estamos en el mundo?) hasta la pregunta deslocalizada de Michel Serres o la aérea-auricular de Sloterdijk (¿Dónde estamos, cuando escuchamos música?), pasando por la pregunta por la ‘orientación del pensamiento’ de Kant y su reactualización por Arendt (¿Dónde estamos, cuando pensamos?), el *dónde* es indisociable de ese *cuándo*. De modo que la querella entre ‘espacialistas’ y ‘temporalistas’ es algo morosa, aunque hay que reconocer que la revancha del espacio de las últimas décadas hizo

La trilogía Esferas de Sloterdijk, por ejemplo, se propone como una restauración de la pregunta “¿dónde estamos?”, una búsqueda de lo que el autor llama la “localidad absoluta”; en definitiva, una protohistoria de la innidad o cualidad de estar-en². En su obra formula un conjunto de nuevas metáforas sobre la estancia humana que se reducen a una: estar-en-esferas. La localidad absoluta del estar-en según Platón, era la caverna. Según Kant estamos en un mundo, aunque eso no significa que tengamos un mundo. Hegel diría que ante todo estamos en la Historia. Heidegger señala que somos-en-el-mundo, casi en el mismo sentido que Husserl afirmaba que estamos en el mundo-de-la-vida.

Ágnes Heller afirma que estamos en un mundo y que ese mundo tiene la forma de una estación de ferrocarril. Los posmodernos, dice Heller, perciben o tienen conciencia de su presente como una especie de estación de ferrocarril. “Mientras prevalezca la modernidad, vamos a vivir en la estación de ferrocarril metafórica”³. Heller habla de una “estación de ferrocarriles”, no de los ferrocarriles, como si esta conciencia del presente hubiera decidido abandonar el viaje sin abandonar el lugar de los viajes.

¿Qué tipo de metáfora sobre la estancia es la estación de ferrocarriles? En un escrito anterior, Heller se pregunta “¿Dónde estamos en casa?”, una pregunta que surge al desarrollar cuatro maneras de estar-en: el hogar en el espacio, una estancia ligada con la monogamia geográfica; el hogar en el tiempo, una estancia asociada a la promiscuidad geográfica; el hogar metafórico, un hogar que Heller relaciona con el Espíritu absoluto, vale decir, con cierta consideración (europea) de la Historia; por último, el hogar en la democracia, una residencia que según Heller ha surgido en Norteamérica⁴. De acuerdo con estas precisiones, la metáfora de la residencia en una estación de ferrocarriles tiene que ver con la tercera forma de estar-en-casa, pero la entonación es diversa: la estancia en el Espíritu absoluto es distinta a la estancia en una estación de ferrocarriles y esta diferencia debe ser reflexionada.

Heller desarrolla en ¿Dónde estamos en casa? la tesis sobre el “abandono de la que quizá sea la más vieja tradición del Homo sapiens, el privilegiar un lugar o determinados lugares frente a todos los demás”⁵. Este abandono se produce como consecuencia de la diseminación de las telecomunicaciones. La causa profunda es la contingencia como efecto constitutivo de la modernidad. La primera contingencia fue la que afectó al hogar cósmico; la segunda es la contingencia social y existencial que afecta la espacialidad fija. El espacio es un futuro indeterminado, y, en esa precariedad, los sujetos contingentes toman un “lugar autoelegido contra uno señalado”, lo que introduce “el elemento de tiempo como uno de los determinantes esenciales en la experiencia de la contingencia”⁶. La experiencia del hogar espacial se ve envuelta en una tendencia general a desplazarse hacia la experiencia temporal del hogar. Un desplazamiento que va desde la monogamia hacia la promiscuidad geográfica.

En el contexto de este abandono del arraigo, Heller incorpora un tercer hogar: “un topos, un lugar metafórico, que los modernos empezaron a denominar ‘alta cultura’; yo prefiero la expresión de Hegel y me referiré a él como el territorio del espíritu absoluto [...]. Cuando la experiencia temporal del hogar pierde su densidad, los hombres y las mujeres aún pueden

posible actualizar y poner en primera línea una pregunta por mucho tiempo sometida al doble imperio de la interioridad-temporalidad.

² Véase: P. Sloterdijk: *Esferas I*, Madrid, Siruela, 2006, pp. 35-36.

³ Á. Heller: *Una filosofía de la historia en fragmentos*, Barcelona, Gedisa, 1999, p. 295.

⁴ Á. Heller: “¿Dónde estamos en casa?”, en Á. Heller: *Una revisión de la teoría de las necesidades*, Barcelona, Paidós, 1996.

⁵ *Ibídem*, p. 124.

⁶ *Ibídem*, p. 130.

encontrar su hogar ‘allá arriba’, en las altas regiones del arte, la religión y la filosofía. Cuando digo hombres y mujeres me refiero a los habitantes del continente europeo. Porque este tercer hogar, como lo denomino, es un espacio habitable esencialmente europeo”⁷.

Habitar en el espíritu absoluto es habitar en la historia, en la memoria, en la recolección, en la restauración. Quien habita en este escenario metafísico habita en “el devenir lento de la historia” (Hegel). Habita en el tiempo, desde luego, pues la historia del espíritu absoluto de Hegel no es otra cosa que la historia de la emancipación de la conciencia respecto de la exterioridad. Como figura hegeliana, el espíritu absoluto expresa también una residencia de la que se sale para retornar siempre.

La metáfora de la residencia en una estación de ferrocarriles ha de ubicarse en esta tercera categoría del hogar. ¿Cómo comprender esta diversa entonación de la metáfora de la estancia humana? Lo primero que advertimos es una “materialización” del hegeliano “espíritu del mundo”. Heller señala que el “espíritu absoluto” es enlazado y puesto en una linealidad progresiva e impetuosa para la cual la “imagen” del tren resultaba apropiada. El espíritu deja de tener estaciones de manifestación, y procede a ingresar en la historia material e industrial de la modernidad.

Espíritus veloces

Recuerda Heller que el mismo año de la muerte de Hegel nace el ferrocarril. Si Hegel pudo ver por su ventana el espíritu del mundo sentado a caballo, después de Hegel el espíritu sólo se podía ver ‘encarnado’ en una locomotora. Transferencia de la metáfora espiritual a la objetual, materializada. Koselleck ha llamado la atención sobre cómo el pathos de la Ilustración es soplado por la aceleración industrial, incluso antes de la Revolución Industrial. Acortar el tiempo y acelerar el progreso del espíritu, cuestiones relacionadas con la técnica, se integran al sentimiento ilustrado y operan práctica y metafóricamente una integración de la historia metafísica en la historia mundana. Del mismo modo que Heller, Koselleck considera significativa la “imagen” del ferrocarril en este proceso de materialización del espíritu, en esta mundanización de la narratividad metafísica y de las metas escatológicas⁸.

El transporte transforma, decía Debray. No es lo mismo un espíritu a caballo que uno en tren. Mirar el mundo cabalgando es distinto a mirarlo desde una ventanilla de un ferrocarril. El paisaje pierde precisión, los objetos densidad, los cuerpos se esfuman. La aceleración produce un desvanecimiento de la realidad. El mundo es a la velocidad lo que el humo al tren. Un efecto necesario de volatilización, una producción fumosa acontece en el proceso de la modernidad: todo lo sólido se desvanece en el aire, decía Marx; el ser es el último humo de la realidad evaporada, decía Nietzsche⁹. La velocidad del transporte multiplica la ausencia, dice Virilio¹⁰. La aceleración impulsa la desintegración de la vista, que precede a la disolución de los cuerpos y de las formas; en el aire esculpe la pérdida del aura de la realidad y cincela una estética de la desaparición.

Sondear desde una ventanilla en movimiento altera la quietud de la teoría. La idealidad del pensar requiere una velocidad de la conciencia. De igual forma, la ventana domestica la

⁷ Ibídem, p. 137.

⁸ R. Koselleck: *Aceleración, prognosis y secularización*, Valencia, Pre-textos, 2003, pp. 60-61.

⁹ La relación entre ferrocarril, imagen, humo y circulación ha sido tratada por Rocío Robles Tardío. A propósito de la conocida frase de Marx, establece un vínculo entre la circulación del dinero y la mercancía y la “disolución como leitmotiv de la época” que terminaría por marcar la producción artística. R. Robles Tardío, *Pintura de humo*. Madrid, Siruela, 2008, pp. 55-56.

¹⁰ P. Virilio: *Estética de la desaparición*, Barcelona, Anagrama, 1998, pp. 68-69.

contemplación recortando un panorama. Viajar en un ferrocarril era -¿es?- viajar al mismo tiempo en el progreso de la historia y en un dispositivo visual. Sobre un tren podemos dormir, escribir y leer. Quien va a caballo no puede distraerse. La celeridad de su paso le permite retener lo mirado. ¿El recuerdo y la memoria, van a caballo y no en tren? Significativamente, Heller dirá que “en la época moderna, el perdonar se presenta en la forma de olvidar”¹¹. En la modernidad, memoria, política e historia son indisociables de una economía del accidente de los intervalos y las distancias¹². La aceleración del transporte acelera a su vez los intervalos políticos. Como ha señalado Augé, la velocidad ha contagiado la reflexión de los políticos “que sólo se preguntan cada vez más adonde van porque saben cada vez menos dónde están”¹³.

La noción de distancia -dirá Arendt- “todavía inherente a la más perfectamente entera contigüidad de las partes, ha sucumbido al asalto de la velocidad”¹⁴. Es la velocidad la que ha conquistado el espacio. Arendt dedica especial atención a la “reducción del globo” cuyo “mayestático contorno y detallada superficie” el ser humano conoce “como si se tratara de las líneas de la mano”¹⁵. Pero antes de que otras líneas y vías -las del ferrocarril, las del barco y del avión- abolieran las distancias, se dio la mayor y más efectiva reducción “mediante la capacidad topográfica de la mente humana”, cuyo uso de símbolos, modelos y números pudo medir y condensar la distancia física terráquea. Arendt nos recuerda con lucidez que antes de limitar días y horas, antes de aprender a rodear la Tierra, “trajimos el globo a nuestro cuarto de estar para tocarlo con nuestras manos y hacerlo girar ante nuestros ojos”¹⁶.

El giro del mundo -la circulación del dinero, de las cosas y de los cuerpos, de las ideas-, durante toda la modernidad tuvo como emblema al engranaje-polea de la rueda. Una rueda física, material, impulsada por la metafísica. La Revolución Industrial triunfante estableció que “la rueda del progreso” necesitaba un motor y consideró que ese motor éramos nosotros mismos, nuestra propia voluntad. Pero hasta Hegel, o hasta entrado el siglo XX, existía un rozamiento que lentificaba esta ‘rueda del progreso’. El siglo pasado realizó la superación de esos obstáculos. El progreso ha empezado a rodar automáticamente y “se está convirtiendo en un automóvil”¹⁷. La apuesta de Flusser es introducir una teoría del rozamiento dentro de la teoría de la inercia¹⁸. La relación entre rozamiento e inercia es inseparable de un análisis de la paradoja de ‘la inmovilidad en la movilidad’. Nuestra época se ha interesado por los fenómenos de ‘lentitud en velocidad’ y la ‘inmovilidad en movimiento’¹⁹.

¹¹ Á. Heller: *Una filosofía de la historia en fragmentos*, Barcelona, Gedisa, 1999, p. 74.

¹² Las estaciones administran, negocian y capitalizan una economía de la distancia y de los intervalos. Economía de un mundo reducido a economía. No debe extrañarnos que Arendt, en un mismo capítulo en el que analiza la “reducción” del globo (cit. *infra* 15), aluda a la ‘alienación’ entre el mundo y el ‘yo’ desde los orígenes del capitalismo. La ‘mundanidad’ es en realidad, no la preocupación por el mundo, sino por el ‘yo’. Arendt da la razón a Weber y no a Marx: la alienación no es la propia, sino la del mundo. H. Arendt: *La Condición Humana*, Barcelona, Paidós Ibérica, 1998, p. 283.

¹³ M. Augé: *Los no lugares. Espacios del anonimato*, Barcelona, Gedisa, 2000, p. 118.

¹⁴ H. Arendt: *La Condición Humana*, Barcelona, Paidós Ibérica, 1998, p. 279. Heidegger pretendió, en 1925, otorgarle una explicación ontológico-fenomenológica a la aceleración de la velocidad, que implica la superación de las distancias. M. Heidegger: *Prolegómenos para una historia del concepto de tiempo*, Madrid, Alianza Editorial, 2006, p. 285.

¹⁵ *Ibidem*, p. 279.

¹⁶ *Ibidem*, pp. 279-280.

¹⁷ V. Flusser: *Filosofía del diseño. La forma de las cosas*, Madrid, Editorial Síntesis, 2002, p. 144.

¹⁸ *Ibidem*, p. 143.

¹⁹ Esta paradoja tiene en la técnica cinematográfica su conceptualización más concreta, el *ralentí* que se verifica con la máxima velocidad del paso de la cinta, y también el efecto hitchcockeano del *vértigo*. Quizá por esto, tanto Baudrillard como Virilio recurren al cine para explicar esta paradoja, que para Virilio “consiste en que la extrema

Pasajeros y agentes de Nadie

Un jinete sostiene el ritmo y el curso del caballo. Rara vez sabemos quién conduce un ferrocarril. Si antes la Historia podía ser atribuida a un sujeto, un nombre, Napoleón, ahora la Historia, como afirmarí­a Braudel, no se puede atribuir a un sujeto. El anonimato de la conducci3n del tren es esencial para viajar en un tren. A la historia pod­a atribuirse un qu­ien; en los procesos t­ecnicos, en los complejos t­ecnicos, incluso si se trata de una imagen-metaf3rica, el qu­ien se convierte en un qu­e, el comportamiento de un yo se convierte en un funcionamiento, como ha escrito Stiegler. Esta conversi3n, que en alg­un punto se llam3 flujo de conciencia o sujeto versus cosa u objeto, o incluso, hombre versus m­aquina, es tambi3n una inversi3n: el qu­e toma el lugar del qu­ien, y no siempre como met­fora. Heller dir­a –en una descripci3n de estaciones finiseculares que ella extiende por todo el siglo XX- que “los trenes, los rieles, las locomotoras son los h3roes reales”, porque son los 3nicos que resaltan entre la oscuridad y el humo que vuelve a las personas “masas indeterminadas”, indistinguibles e indefinidas. Las locomotoras “son los individuos”²⁰.

“¿C3mo seguir siendo responsable de los propios actos si ya no se es amo de las propias huellas?”²¹. En la l­nea de montaje industrial se da el cruce entre econom­a, pol­tica y t­cnica bajo la figura del “dominio de Nadie”, seg­n la expresi3n de Arendt. ¿Qu­ien conduce y direcciona los destinos-procesos? ¿Qui3nes agencian o se dejan llevar? ¿Qu­e sujeto est­a a bordo o se queda en el borde: el colectivo, el individual? Para Heller, en el “viaje hacia lo desconocido” en tren a Auschwitz, el “itinerario es conocido por los planificadores, no por los pasajeros [...]”²².

Para Arendt, nada indica con mayor claridad la naturaleza pol­tica de la historia, esto es, su car­cter de ser una “narraci3n de hechos y acci3n” en vez de ideas, fuerzas y tendencias, que la introducci3n de un “actor invisible tras la escena”, a quien encontramos en todas las filosof­as de la historia. Por esto Arendt concluye que 3stas pueden reconocerse como “filosof­as disfrazadas”²³. Esta obsesi3n por qu­ien est­a det­r­as ha recorrido diferentes estaciones de la historia del pensamiento, que Arendt ubica desde el precedente del dios plat3nico, y hace pasar por la Providencia, la ‘mano invisible’, la Naturaleza, el ‘esp­ritu del mundo’, el inter3s de clase, hasta nuestros d­as. En todos estos pasajes, pero especialmente en el de la conciencia hist3rica moderna, se intenta resolver “el intrincado problema de que si bien la historia debe su existencia a los hombres, no es ‘hecha’ por ellos”²⁴. Las 3nicas historias ‘hechas’ son las ficticias. La historia real, en cambio, no tiene autor visible o invisible, porque no est­a hecha: “no la hizo nadie”²⁵.

Accidente de la Imagen-met­fora

Cuando subimos a un avi3n, ¿enavionamos? Y a un ferrocarril, ¿entrenamos? A ambos los abordamos: nos embarcamos en ellos. La vigencia de las met­foras de navegaci3n quiz­a determina nuestro acercamiento a los otros transportes-met­foras y podemos discutir cu­al de ellas

movilidad crea la inercia del instante”. Este instante ser­a como la percepci3n ilusoria de una estabilidad revelada por la pr3tesis t­cnica. P. Virilio: *Est3tica de la desaparici3n*, Barcelona, Anagrama, 1998, pp. 124-125.

²⁰ Á. Heller: *Una filosof­a de la historia en fragmentos*, Barcelona, Gedisa, 1999, pp. 289 -290.

²¹ R. Debray: *El estado seductor*. Buenos Aires, Manantial, 1995, p. 142.

²² Á. Heller: *Una filosof­a de la historia en fragmentos*, Barcelona, Gedisa, 1999, p. 288.

²³ H. Arendt: *La condici3n humana*, Barcelona, Paid3s, 1998, p. 209.

²⁴ *Ib­idem*.

²⁵ *Ib­idem*, pp. 209-210. Arendt fue cr­tica de la filosof­a contemplativa que comprend­a “el reino total de la acci3n humana” sin referirlo ni al autor ni al agente, sino que m­as bien lo describ­a “desde el punto de vista del espectador que contempla un espect­culo” H. Arendt, *Sobre la Revoluci3n*. Madrid, Alianza, 2006, pp. 69-70.

es la más adecuada para encarar una política y una historia del presente. Cada época ha engendrado su imagen-metáfora, y no hay anacronismos en reactualizarlas. Heller retoma una imagen-metáfora de la modernidad industrial, una metáfora del movimiento de la historia. Pero no se trata sólo de una imagen-mental. Parafraseando a Debray, podemos decir que el paso humano ha creado el territorio; el caballo, la nación; los barcos, han descubierto los límites; el ferrocarril, el progreso y el Estado-nación; el coche, el continente; el avión, el planeta Tierra; la lanzadera espacial, el cosmos. El desvío metafórico para comprender vastos procesos históricos da cuenta de la relación entre “imaginario tecnológico” e “imaginario histórico”, una relación que intercambia el estatuto de la imagen: imagen-técnica e imagen-mental, sin que en tal intercambio podamos establecer una separación. No es posible disociar, como pretende Heller en su ensayo, el imaginario tecnológico del imaginario político e histórico. Heller enfatiza que la imaginación tecnológica y la institución imaginaria de la democracia son “esencialmente diferentes” porque “aquello que comparten (su propia razón) tampoco lo comparten (entre ellas) [...]”²⁶. Y va más lejos en una nota que acompaña estas líneas, donde apunta que “no es de decisiva importancia” la oposición entre razón comunicativa y razón instrumental, entre el discurso político y el discurso tecnológico, entre la imaginación política y la imaginación tecnológica. “Es ampliamente aceptado –concluye Heller– que son diferentes o, al menos, deberían serlo”²⁷.

La vía Heller -como la vía Habermas- insistirá en un convoy de dirección única. De un lado, la praxis, del otro la *tekhné*; de un lado el ‘reino de la libertad’ donde florece la discusión y la argumentación democrática, del otro la racionalidad instrumental. Si algo nos ha enseñado un pensamiento mediológico es que las estaciones de un análisis histórico no pueden negar el acoplamiento y el cruce de vías: “La historia material de las transmisiones y la historia política de la libertad son inseparables”²⁸.

Las imágenes-metáforas envejecen, se accidentan, mueren, cambian. De pronto hemos decidido descender de los trenes metafóricos sin desprendernos de los viajes en trenes. El sentido de estar-en-el-tren-de-la-historia, de ser llevados metafóricamente, ha cambiado. Los trenes liberales propulsados por la utopía industrial y el progreso, y las “locomotoras de la historia”, que eran para Marx las revoluciones que marcaban el curso de la Historia, pierden su sentido porque las locomotoras, dice Arendt, no han mostrado más que “el hecho de que tal tren de la historia se precipita a un abismo, y que las revoluciones –lejos de acabar con la desgracia– sólo aceleran temiblemente el ritmo de su despliegue”²⁹. El ferrocarril metafísico, que sería la metáfora moderna de los procesos históricos y de la Historia misma, se ha despeñado, se ha derrumbado. En 1895 muere Federico Engels, ángel caído de la filosofía revolucionaria. En 1895 se produce un accidente en la estación de Montparnasse, en el que un tren pierde los frenos, atraviesa la fachada de la estación y cae en la calle. El accidente es fotografiado por Henri Roger Viollet. El ferrocarril físico, según la terminología de Heller, tendría aquí su accidente paradigmático. La imagen-mental del tren, el “ferrocarril metafísico”, ingresa como accidente y como imagen técnica al imaginario histórico. Los modernos adquieren conciencia de que el tren de la historia puede accidentarse en el mismo lugar desde donde parte la historia. Adquieren conciencia de que la aceleración produce una implosión.

En el mismo año del accidente de la estación de Montparnasse, luego de diversas presentaciones en sociedades científicas, en la Universidad de la Sorbona y en otros lugares, los

²⁶ Á. Heller: *Una filosofía de la historia en fragmentos*, Barcelona, Gedisa, 1999, p. 314.

²⁷ *Ibídem*, p. 320.

²⁸ R. Debray. *El estado seductor*. Buenos Aires, Manantial, 1995, pp. 61-62.

²⁹ H. Arendt: *¿Qué es la política?*, Barcelona, Paidós, 1989, p. 131.

hermanos Lumière exhiben, en el primer espectáculo de pago, un brevísimo filme: Llegada de un tren a la estación de la Ciotat. Podríamos decir que el tren es protagonista de esta cinta precisamente porque constituye un elemento atractivo en cuanto “objeto técnico” y “objeto industrial”, y, desde luego, porque ya constituía un leitmotiv de la reflexión, de la literatura, de la fotografía y de la pintura. Aún más, podríamos decir que la cinta exhibe su propio inconsciente – si acordamos que el cine posee uno y que es posible proyectarlo- al filmar un tren. Siguiendo los planteamientos de Deleuze, quien señalaba que el cine tiene en el proceso industrial su prehistoria, podemos decir que el tren filmado es la aspiración inicial del cine, la aspiración inconsciente para una conciencia con una toma fija, un plano espacial y formalmente inmóvil, y un aparato de tomar vistas que se confundía con el aparato de proyección. El tren cifra una movilidad empecinada sujeta a un montaje que ya no puede ser inmóvil; encarna la agitación de la cámara en movimiento; una toma, el tren, que se vuelve sobre sí misma y, acercándose a la pantalla, viniendo hacia ella, se vuelve contra la proyección y se separa de ella³⁰.

La referencia al cine –que tanto Heller como Arendt tienden a omitir en sus escritos- podría ser el punto de partida para analizar la imagen-metáfora y su vínculo con la imagen-técnica. Resulta altamente curioso que, al hablar del “campo de fantasía” que surge del tren físico, esto es, “la imagen del tren metafísico y la estación de ferrocarriles” y de su repercusión en la imaginación histórica, Heller no se haya detenido en este acontecimiento en el que el tren arriba a la estación del cine. Seguramente esto tiene que ver con la problemática fundamentación con la que un “objeto técnico” o “tecnológico” puede convertirse en imagen, e incluso alimentar una imaginación histórica y, por tanto, la manera con que una conciencia determinada se autocomprende como conciencia histórica a partir de una imagen-técnica. Heller habla de “imagen del tren” sin ubicarse entre una “imagen-mental” y una “imagen técnica”. Desde luego, esta situación no es exclusiva de Heller y Arendt: se trata del desafío de un pensar enfrentado a la relación acelerada y bifronte entre ‘imagen-mental’ e ‘imagen-objeto’.

La imagen-mental del tren como imagen metafórica de la historia y el progreso es indisociable del “objeto” técnico “locomotora”, y el fracaso de esta imagen-metáfora es inseparable de la puesta en imagen-técnica del ferrocarril llevando prisioneros a la estación de Auschwitz. El tren de la historia viaja hacia su propia refutación, y el imaginario que asocia la locomotora con el entusiasmo del progreso y de la revolución, es destruido, escribe Heller, “mediante la concientización de una de estas imágenes”. Ahora bien, esta concientización del fracaso de la imagen-mental del ferrocarril sólo es posible por la imagen-técnica³¹.

La conciencia autocomplaciente de la historia del siglo XIX entra en crisis al mismo tiempo que entra en crisis la conciencia de la comprensión metafórica de la historia. Es necesario un soporte imaginario y metafórico para representar la Historia, una noción que llegó relativamente tarde y encontró su culminación en la filosofía de Hegel. La imagen-metáfora del tren otorga a la historia una imagen-mental. En la medida que esa imagen-mental tuvo una difundida relevancia en el imaginario moderno, los acontecimientos del siglo XX producen, a través de una imagen-técnica, la concientización del fracaso de una idea de la historia al mismo tiempo que el fracaso de la conciencia de la historia mediante su metaforización. La conciencia se queda sin metáforas

³⁰ Sobre este punto, véase: G. Deleuze: *La imagen-movimiento*, Barcelona, Paidós, 1984, pp. 17-21.

³¹ Que Heller apunte la ‘estación de tren’ de Auschwitz como crisis de la progresión del espíritu, ubica su pensamiento en el *nomos* o zona cero de los debates acerca del interdicto de la representación, que la mayoría de las veces es un obcecado litigio acerca de la impotencia de la imagen-técnica para ‘representar’ la ausencia definitiva, la borrada y desaparición absolutas. El problema es exactamente inverso. Es un pensamiento que no sabe lidiar con la colisión o imbricación violenta de ‘espíritu y técnica’ y que se concentra en la representación (lo que se porta en la imagen) y no en la reproducción (la imagen como soporte, cuestión de dinámicas materiales).

de la Historia, lo que deja abierto el camino para las metáforas del fin de la historia y del fin de la metáfora.

No nos subiremos más a la locomotora de la historia, pero ello en modo alguno significa que hemos abandonado las estaciones ferroviarias. Curiosa paradoja en la que suspendemos el viaje sin renunciar al viaje. El espacio en el que acontece esa paradoja en la que se puede seguir el viaje sin viajar es la estación de ferrocarril. Los individuos actuales habitan una estación de ferrocarril³². No es muy claro qué hacemos en esos viajes sin viajar o en esos movimientos en la inmovilidad. Estamos seguramente en una suspensión intermedia entre la parada de un viaje y la espera de otro. Entre la llegada y la partida, la venida y el experimentum, entre espíritus del progreso y fantasmas del regreso.

Bibliografía

- Arendt, H. *¿Qué es la política?* Barcelona, Paidós, 1989.
- *La Condición Humana*. Barcelona, Paidós Ibérica, 1998.
- *Sobre la Revolución*. Madrid, Alianza, 2006.
Augé, M. *Los no lugares. Espacios del anonimato*. Barcelona, Gedisa, 2000.
Debray, R. *El estado seductor*. Buenos Aires, Manantial, 1995.
Deleuze, G. *La imagen-movimiento*. Barcelona, Paidós, 1984.
Flusser, V. *Filosofía del diseño. La forma de las cosas*. Madrid, Editorial Síntesis, 2002.
Heller, A. *Una revisión de la teoría de las necesidades*. Barcelona, Paidós, 1996.
- *Una filosofía de la historia en fragmentos*. Barcelona, Gedisa, 1999.
Heidegger, M. *Prolegómenos para una historia del concepto de tiempo*. Madrid, Alianza Editorial, 2006.
Koselleck, R. *Aceleración, prognosis y secularización*. Valencia, Pre-textos, 2003.
Robles Tardío, R. *Pintura de humo*. Madrid, Ediciones Siruela, 2008.
Sloterdijk, P. *Esferas I*. Madrid, Siruela, 2006.
Virilio, P. *Estética de la desaparición*. Barcelona, Anagrama, 1998.

³² Tres estaciones que no hemos mencionado: el carácter intermodal e intermedial de la estación; el sentido y contrasentido de la marcha (partida, llegada, viaje); y la descripción heideggeriana del aburrimiento –desarrollada en *Los conceptos fundamentales de la metafísica*– como estado anímico fundamental de nuestra época. Esta descripción, emplazada en una estación de ferrocarriles, permitiría pensar la conmoción de un pasajero que, como señala Heller, deja de embarcarse en trenes rápidos y soporta la morosidad del tiempo subjetivo, desajustado del tiempo de la técnica.