

Representaciones a escala humana: ensamblaje literario de infraestructuras en *Temporada de huracanes* de Fernanda Melchor y “Donaldson Park” de Sergio Chejfec

Human-Scale Representations: Literary Assemblage of Infrastructures in Hurricane Season by Fernanda Melchor and “Donaldson Park” by Sergio Chejfec

Representações em escala humana: montagem literária de infraestruturas em *Temporada de furacões* de Fernanda Melchor e “Donaldson Park” de Sergio Chejfec

MARÍA CAROLINA ZÚÑIGA CURAZ*
Pontificia Universidad Católica de Valparaíso, Chile

<http://dx.doi.org/10.25025/perifrasis202516.34.02>

Fecha de recepción: 12 de abril de 2024

Fecha de aceptación: 9 de agosto de 2024

Fecha de modificación: 12 de agosto de 2024

RESUMEN

El presente ensayo analiza las representaciones literarias de las infraestructuras presentes en la novela *Temporada de huracanes* (2017) de Fernanda Melchor y en el cuento “Donaldson Park” (2013) de Sergio Chejfec. Los relatos muestran las relaciones simbólicas, sociales, culturales y políticas que se establecen a través de la praxis cotidiana entre los seres humanos y las infraestructuras, que son consideradas conductores semióticos y estéticos (Larkin). En un ambiente cargado de violencia, Melchor muestra las simbolizaciones sociales de la carretera en tanto camino extractivista, mientras que Chejfec presenta una ciudad reconocible solo a escala humana, debido a lo inabarcable de sus extensiones.

PALABRAS CLAVES: Fernanda Melchor, Sergio Chejfec, literatura contemporánea, infraestructuras, narrativa, Latinoamérica, siglo xxi, estudios literarios

ABSTRACT

The objective of the essay is to analyze the literary representations of infrastructures in *Hurricane Season* (2017) by Fernanda Melchor and in “Donaldson Park” (2013) by Sergio Chejfec. Through the everyday praxis, infrastructures display the symbolic, social, cultural, and political interactions between human beings and infrastructures, which are considered by Larkin as semiotic and aesthetic vehicles. In a violent environment, Melchor shows the social representation of the highway as a symbol of *extractivism* while Chejfec describes the

* maria.zuniga.c@pucv.cl, doctoranda en Literatura, Pontificia Universidad Católica de Valparaíso.

city in the only way that is possible due to the immensity of its dimensions: at human scale.

KEYWORDS: Fernanda Melchor, Sergio Chejfec, contemporary literature, infrastructure, narrative, Latin America, 21st century, literary studies

RESUMO

El presente ensayo analiza las representaciones literarias das infraestruturas presentes no romance *Temporada de furacões* (2017) de Fernanda Melchor e no conto “Donaldson Park” (2013) de Sergio Chejfec. Os relatos mostram as relações simbólicas, sociais, culturais e políticas que se estabelecem através da práxis cotidiana entre os seres humanos e as infraestruturas, que são consideradas condutores semióticos e estéticos (Larkin). Em um ambiente carregado de violência, Melchor mostra as simbolizações sociais da estrada como caminho extrativista, enquanto Chejfec apresenta uma cidade reconhecível apenas em escala humana, devido à vastidão de suas extensões.

PALAVRAS-CHAVE: Fernanda Melchor, Sergio Chejfec, literatura contemporânea, infraestrutura, narrativa, América Latina, século XXI, estudos literários

1. Introducción

It seemed that there had been a reality there
which had not had any expression in art.
Tony Smith

el relato es también un ejercicio ideológico
sobre el mismo entorno.
Sergio Chejfec

“More human than human” is our motto.
Rachael Tyrell

Sergio Chejfec rescata en “Donaldson Park” la experiencia del escultor Tony Smith sobre una autopista recién construida en New Jersey. Smith se emociona ante la carretera y los materiales que permanecen sumergidos en la oscuridad, penumbra que solo es alterada por las iluminaciones de poblaciones y caminos distantes. Seguramente, la pequeñez y fugacidad humana contrasta ante la gran escala de esa permanencia. Sin embargo, no es esto lo que le interesa:

En este caso no importa, supongo, la eventual enseñanza estética del hecho;
lo menciono como indicio de que en 1967 el paisaje de Nueva Jersey ya indu-
cía contradictorias experiencias de la sensibilidad artística relacionadas con

el movimiento y los cambios geográficos (no me parece exagerado llamarlos así, dado que, como probablemente más adelante sugiera, lo construido se normaliza muy rápido gracias a los préstamos que toma, y que por otra parte todo el tiempo reconoce, de lo así llamado natural). (Chejfec 41)

Esa integración o normalización de las infraestructuras en el paisaje referenciada por Chejfec aparece en la entrevista que Samuel Wagstaff Jr. le hace a Smith el año 1966. En esa oportunidad, el escultor señaló que alguien le habría comentado cómo llegar a la hasta entonces no terminada New Jersey Turnpike¹, y que solo ese dato bastó para que él, junto con tres estudiantes de la Cooper Union, manejaran desde Meadows hasta New Brunswick. La oscuridad y la vastedad descritas en “Donaldson Park” son las mismas que se encuentran en la entrevista. La diferencia es que el arquitecto detalla de forma más patente las siluetas de la ya irreversible mezcla entre naturaleza intacta y domesticada: “the dark pavement moving through the landscape of the flats, rimmed by hills in the distance, but punctuated by stacks, towers, fumes, and colored lights” (19). Chejfec establece el año 1967, a propósito de la incursión nocturna de Smith, como ejemplo del movimiento y de los cambios geográficos que originaban las construcciones y destaca cómo estos se volvían cotidianos y se normalizaban con facilidad. No obstante, el viaje de Smith acontece en 1951, antes de la entrega de la carretera y no el año citado en el relato.

Lo interesante del relato no es el desfase temporal (tal vez licencia creativa, pues es Robert Smithson quien escribe en 1967 su viaje por los monumentos de Passaic) o el deseo de Smith de introducirse en la experiencia de esa carretera inconclusa a la que no llega por azar, sino aquello que el narrador anuncia y desestima: la enseñanza estética o la *aisthesis* de la vivencia de la *naturaleza artificial* (De Lorenzo 1). Es probable que Smith haya experimentado un tipo de desarticulación momentánea o epifanía de una relación no explorada hasta entonces que excedía la funcionalidad del camino. Este hecho, según Larkin, es posible debido a que el camino en tanto infraestructura constituye también un “vehículo estético y semiótico concreto” (329).

De acuerdo con Larkin, el concepto de infraestructura se ha relacionado ideológicamente a la libertad y el progreso desde la Ilustración (332). No obstante, fuera de las dimensiones tecnológicas, políticas y económicas, las infraestructuras despliegan significados estéticos y sensoriales. Larkin entiende que la poética “is loosened from technical function” (335). El denominado *infrastructure turn* se manifiesta en los estudios literarios con la obra *Public Works* de Michael Rubenstein, ejercicio crítico de análisis literario, cultural, político y tecnológico que revela las relaciones materiales, de interdependencia

1. Las fotografías de la revista *Life* en enero de 1952 muestran los volúmenes de la construcción y la transformación del paisaje.

y de deseo social y comunitario en el establecimiento de la red eléctrica en Irlanda a través del *Ulysses* de James Joyce. A pesar del incremento en las investigaciones a partir de 2010, Fadellin considera que no es un tema predominante en los estudios literarios y que tiene un bajo alcance en Latinoamérica, lo que para la autora implica postergar la discusión sobre la equidad de su presencia o ausencia en ciertos contextos y, principalmente, desplazar la comprensión del texto literario mediante los sentidos, los afectos o las posibilidades de interconexión (294). Investigaciones pendientes de explorar en Latinoamérica según Campos Johnson y Nemser serían las relaciones coloniales ejercidas a través de las infraestructuras, las formaciones subalternas, la historia del capitalismo racial y las inequidades de los procesos de acumulación y extracción (3). Según Müller, algunas investigaciones dentro del área han abordado las representaciones en novelas, en distintos escritores o periodos, mientras que otras han delimitado el papel que las infraestructuras tienen en la producción y circulación de la literatura (183).

El texto literario, señala Caroline Levine, tiene la particularidad de hacer visible las infraestructuras, sacándolas de la cotidianidad a través del *extrañamiento* o confirmando su presencia mediante descripciones (“Strange” 589-90). Fadellin propone un análisis literario basado en la premisa *thinking through infrastructures*, que consiste, por una parte, en el reconocimiento de procesos históricos, relaciones geopolíticas, materialidades, valoraciones particulares y colectivas, etc., y, por otra, en un tipo específico de lectura que permite profundizar en las características materiales y la experiencia de las infraestructuras (295). El presente estudio tiene como objetivo la lectura de la novela de Fernanda Melchor, *Temporada de huracanes* (2017), y del cuento de Sergio Chejfec, “Donaldson Park” (2013), bajo las consideraciones de Fadellin, enfatizando el papel de las infraestructuras presentes en las narraciones y las representaciones que originan. El estudio las considera un *ensamblaje sociomaterial inestable* (Anand), que es posible de ser entendido como un archivo (Richard) y cuya presencia física es el comienzo del ingreso a su poética (Larkin).

Los textos escogidos visibilizan la presencia de las infraestructuras en la vida cotidiana desde geografías, características socioculturales y desarrollos urbanos distintos. La novela de Melchor ha sido estudiada desde la necroescritura, la extracción de recursos energéticos, la narconarrativa y la violencia de género (Íñiguez; Walczak; Francesco Di; Chen y Aravena Careaga). No obstante, la relevancia de las infraestructuras es abordada solo por Hernández Suárez (“La tecnoestética en *Temporada de huracanes* de Fernanda Melchor”), quien considera la carretera un recurso visual, técnico y *tecnoestético* que logra alterar las percepciones y los movimientos de la narración, al igual que las relaciones identitarias y sociales de los personajes. En el caso de Chejfec, las infraestructuras se han estudiado como

parte del paisaje urbano, en tanto transformaciones provocadas por el capitalismo, paisajes en crisis o experiencia de la ciudad (Quintana; Berg; Oliver; Alcívar Bellolio; François). Bernabé (“Movimientos de tierra [Earthworks]”) ha analizado “Donaldson Park” desde la transformación del paisaje debido al neoliberalismo, mientras que Selgas lo hace desde la yuxtaposición entre espacio e identidad del individuo en la ciudad.

2. Coordinadas teóricas

En *Infrastructural Poetics*, Timo Müller señala que junto con las infraestructuras circula un discurso de legitimización y normalización que las vuelve no solo cotidianas sino invisibles (183). Una de las primeras disciplinas que relevó su importancia fue la antropología, que logró posicionarlas como objetos etnográficos e instancias de reflexión fuera de la habitual concepción metafórica (Campos Johnson y Nemser 2). La dimensión poética de las infraestructuras, proclamada por Brian Larkin en *The Politics and Poetics of Infrastructure*, abrió la reflexión hacia elementos que excedían el uso o función, y el simbolismo generado por la infraestructura en términos sociales, culturales, políticos, económicos y estéticos entregó una pluralidad de significaciones para su comprensión, dimensiones que se manifestaban en diferentes niveles de forma simultánea (Larkin 330). Esta capacidad de unir distintos elementos o producir múltiples significados llevó a que Lauren Berlant estableciera la capacidad de transformación de las infraestructuras como su esencia poética (394). Un análisis profundo debería abarcar, entonces, tanto las funciones técnicas como los efectos poéticos y discursivos.

Campos Johnson y Nemser argumentan que el desafío de los estudios literarios es analizar “the traffic and effect of fictive forms on the social forms and fictions of infrastructures themselves” (3). Levine propone un método que define como “the practice of attending closely to the jostling, colliding, and overlapping of social, cultural, and technological forms” (“Infrastructuralism” 60-61). Bajo el nombre de *infrastructuralism*, el análisis persigue reflexionar sobre las relaciones entre la forma material y la literaria, y sobre el modo en que la ficción aborda y relaciona los bienes públicos con factores sociales, políticos y económicos. En el prefacio de *Forms: Whole, Rhythm, Hierarchy, Network*, Levine afirma que la motivación de su libro era precisamente reflexionar “how both aesthetic and social forms acted in the world, and how they interacted and overlapped with each other” (XI). Enmarcada dentro del formalismo para la búsqueda de estructuras literarias y del historicismo para formas sociales y contextuales, su propuesta no es la aplicación por separado de

ambos métodos, sino la conjunción. Para ello, amplía la noción de forma², incluyendo dentro de su definición a todas las conformaciones y configuraciones posibles, los principios ordenadores y los patrones de repetición y diferencia (Levine, *Forms* 3).

La ideología y el conocimiento —presentes en la construcción, en la materialidad y en la innovación— requerirían formas de expresión literarias distintas, es decir, los cambios a nivel estructural provocarían modificaciones en los temas, las formas y las técnicas literarias (Rubenstein *et al.* 575). Levine sostiene que el realismo, el extrañamiento y la descripción serían formas literarias que permitirían la aparición de las infraestructuras y, por lo tanto, constituirían elementos fundamentales al momento de analizar el texto: “My own argument here is twofold: first, the specific defamiliarizing strategies of realist fiction work well to unsettle the privileged obliviousness that prevents some readers from noticing the crucial work of both structures and infrastructures in everyday life, and second, realist description can also help us, as critics, think through the work of structures and infrastructures and the relations between them” (Levine, “Strange” 588).

En los últimos años, Fadellin también ha desarrollado un análisis literario basado en la idea de que las formas estéticas reflejan las características de las infraestructuras. Su método consiste en *thinking through infrastructures*, análisis que combinaría dos tipos de registros: uno diacrónico y otro de lectura. El primero permitiría explorar procesos históricos, relaciones geopolíticas, elementos materiales, valoraciones personales y colectivas a través de variables como la intertextualidad, las relaciones temporales (pasado, presente y futuro) y los espacios. El segundo implicaría un tipo específico de lectura que permitiría enfatizar o profundizar en ciertas escalas temporales y espaciales, con el objetivo de leer el texto a través de las infraestructuras. Este análisis, además, consideraría las propiedades materiales y fenomenológicas que, según Fadellin, pueden aparecer en el ritmo, la imaginería y escenarios afectivos (295).

El texto literario aparece, entonces, como un registro de la constante estructuración del mundo, pero también como un compendio de estructuras estéticas. A diferencia de Lefebvre, quien sostiene que los textos literarios en tanto discurso presentan lugares y no espacios sociales, Patricia Yaeger señala que la literatura posibilita la descripción poética de las estructuras debido a que en el texto es una convergencia: “The intertwining of codes; the habit of overdetermination; the multiple mapping that accompanies condensation and displacement; the layering that comes with the use of compound

2 Levine reúne cinco ideas sobre la forma que han sido utilizadas en los estudios literarios y culturales con anterioridad, pero no de manera continua o conectada. La forma literaria para la autora tendría la capacidad de imponer un modo de control; establecer diferencias estéticas entre formas, géneros y registros; interseccionar corrientes teóricas, disciplinas y métodos; movilizarse en distintos tiempos y espacios, y entre materiales estéticos y sociales; y, finalmente, ejercer poder político en contextos particulares (4-5).

plots, points of view, tonality, atmosphere, and meter; and the dense range of figurative speech: each plaited literary device gives the weird, defamiliarizing treatment of cities a space-mapping advantage Lefebvre overlooks” (21-22). La desaparición producto de la legitimización que plantea Müller es, sin duda, una consecuencia de la cada vez mayor integración entre técnica y naturaleza. Javier de Lorenzo llama a esta integración *naturaleza artificial* y, a través de este concepto, el filósofo desafía con él las asociaciones que comúnmente se establecen entre naturaleza y espontaneidad, simplicidad o veracidad, en contraposición a lo artificial, lo adulterado o lo complicado (Augé 54). Conceptos como la *naturaleza artificial* de De Lorenzo, el *paisaje sobremoderno* de Augé o las *geografías híbridas* de Whatmore parecieran ser intentos de unificación o revocación de la relación dicotómica entre naturaleza y cultura, ejercicio que en términos específicos también modifica los cercos construidos por otros binomios como cuerpo/mente, hombre/mujer, sujeto/objeto, individuo/sociedad.

Descola propone el estudio de las praxis para reconocer la forma en que las interacciones humanas y no humanas generan y alteran la realidad de distintas sociedades. Bajo esta perspectiva, las categorías dicotómicas resultan un obstáculo, porque no permiten visualizar la agencia social como un entramado de actores sino más bien como una manifestación unitaria. De acuerdo con Sarah Whatmore, el desanclaje podría realizarse al relevar la agencia de la práctica por sobre los discursos o enunciados sociales, debido a que la *performance* considera la dimensión sensorial del cuerpo (afectos) más que los significados y reconoce la influencia de los modos no humanos o más-que-humanos (orgánico e inorgánico) (603-604). Solo de esta manera se lograría una comprensión de la composición sociomaterial del medio.

Durante los años setenta, las infraestructuras fueron consideradas conectores pasivos y, luego, a partir del marxismo, como elementos que proponían una escritura desigual de la sociedad. La influencia de los *giros lingüístico, espacial y ontológico* ha permitido pensarlas como acciones, es decir, construcciones capaces de modificar, significar y emocionar en la cotidianidad. Las infraestructuras, por lo tanto, constituyen un *conjunto o ensamblaje sociomaterial*, cuyo proceso relacional ha sido caracterizado como inestable, debido a su permanente interacción con seres humanos, no humanos, instituciones e imaginarios sociales (Anand 325). Sostiene Larkin que, al centrarse en la presencia física y material, no solo accedemos a la poética de la infraestructura (entendida como las formas que se desprenden de la función técnica y que encarnan simbolizaciones, deseos, experiencias sensoriales, etc.) (327), sino a las prácticas políticas que condensan y que contienen el entramado ideológico del Estado. De este modo, las infraestructuras forman una red compleja y polisémica que enmarca la imaginación, la fantasía, el deseo

del Estado, la funcionalidad y uso por parte de la sociedad. A propósito de la multiplicidad de significaciones que originan las estructuras, Nicolás Richard, en el caso de los caminos, vuelve a utilizar el término *hodografía* (51) para designar la información social, geográfica e histórica que concentran. Desde este punto, es posible considerar el camino como un archivo, característica que extendemos a todas las infraestructuras.

3. Carretera perdida

En una conferencia del año 2017, Fernanda Melchor mencionó que, al terminar de escribir *Temporada de huracanes*, se dio cuenta de que había hecho una reescritura de una novela que no necesitaba otra versión: *El lugar sin límites* (1966). En un ejercicio comparativo superficial entre ambas novelas, que tienen una diferencia temporal de cincuenta y un años, podríamos establecer algunas semejanzas: el prostíbulo de la Japonesa y el Excálibur, la Manuela y la Bruja, El Olivo y La Matosa, y la experiencia de la carretera. El pueblo de Donoso está atravesado por una estación de trenes, huella de un antiguo futuro, y espera que el nuevo símbolo del progreso, la carretera, logre detener la paulatina desaparición que lo acecha. No obstante, sus pobladores tuvieron que conformarse con que la longitudinal pasara a dos kilómetros del pueblo, lo que trajo como consecuencia que hasta el tren se olvidara de ellos, condenándolos a un acabamiento progresivo. Escribe Donoso en las últimas páginas: “las cosas que terminan dan paz y las cosas que no cambian comienzan a concluirse, están siempre concluyéndose. Lo terrible es la esperanza” (185). El pueblo de Melchor, en cambio, volvió a poblarse con lentitud sobre los restos dejados por el huracán del 78, cuando comenzó la construcción de la carretera en Villa, poblamiento que ve en la construcción una segunda oportunidad y que, de alguna manera, encarna la fatalidad de la esperanza descrita por Donoso.

En términos generales, los caminos son necesarios para la organización espacial y la transformación del paisaje, no solo porque modelan y agencian el territorio, sino porque participan en la construcción de imaginarios. La cotidianidad de los personajes que circulan y se desplazan entre Villagarbosa y La Matosa se organiza en torno a la carretera. Probablemente es la construcción de esta infraestructura la que permite que Villa tenga cubierta ciertas necesidades en términos prácticos: hospital (construido para los petroleros), policía (siete uniformados comandados por Rigorito), mercado (al que la Bruja chica va caminando), cementerio (donde fue enterrado Maurilio), iglesia (donde el Padre Casto confiesa a todas quienes juegan con la brujería) y hasta un semáforo. La Matosa, en cambio, es un caserío. Así lo describe Norma después de caminar con Luismi los trece kilómetros y medio que separan los dos lugares: “Y después de un larguísimo

rato, el camino rodeado de malezas vivientes finalmente desembocó en una especie de poblado sin calles, ni parques, ni iglesias, apenas un puñado de casas iluminadas por focos tristes. Bajaron por una hondonada que los condujo hasta una pequeña vivienda de ladrillo, también alumbrada por un solo foco desnudo que colgaba sobre el porche” (Melchor 62). El caserío ha ido poblándose lentamente después de las muertes ocasionadas por el último huracán. Este poblamiento corresponde a la incorporación de *chozas* y *tendejones* al paisaje, producto de la construcción de la carretera en Villa. Dentro del imaginario colectivo, la carretera es la materialización del progreso y la presencia del Estado, características que van inevitablemente asociadas a inversión, trabajo y modificaciones en la vida cotidiana.

Sostiene Larkin que las infraestructuras concentran en sí una cuota de deseo colectivo que no se relaciona a la funcionalidad, sino a la idea de avance, al sueño personal o comunitario de que las redes provoquen un cambio en sus vidas (333). Este imaginario es el que provoca la huida de Chabela de su pueblo a los catorce años: “hasta la madre de cortar limones allá en el rancho y que mi papá se clavara todo el dinero y se lo gastara empedándose y jugándose a los gallos; hasta el día que me enteré que por acá estaban construyendo una carretera nueva, para conectar los pozos con el Puerto, y que según esto era una mina de oro y que había cantidad de trabajo, y yo no sabía hacer nada, nada más que cortar limones, pero igual me vine para acá yo sola” (Melchor 72). Esta asociación entre la carretera y progreso condujo a que La Matosa se llenara “de fulanas y pirujas venidas desde quién sabe dónde, atraídas por el rastro de billetes que las pipas del petróleo dejaban caer a su paso por la carretera” (Melchor 16). Junto con la idea del progreso y la migración interna que produce, circula la certeza de que la carretera trae aquello que es externo y, por lo tanto, que no es propio. En la etnografía que Bonelli y González realizan sobre un camino construido en la década de los ochenta en la zona mapuche pewenche de la Región del Bío Bío, Chile, un anciano de la comunidad de Pitril señala que la llegada del camino inauguró la presencia de lo ajeno, debido a que trajo un gran desorden que permitió la llegada de *cosas ajenas* (*ka yewum*) (26). En el caso de Pitril, la presencia de lo impropio encarnada en el camino alteró el mundo invisible y las apariciones, y posibilitó la entrada de materiales y alimentos, la migración de los jóvenes de la comunidad y el desuso de las huellas locales de circulación. El camino para la comunidad ocasionó un cambio de mentalidad. En el caso de Villa y La Matosa, la promesa del imaginario no tiene existencia en la realidad: “cuál fue mi sorpresa cuando vi que este pueblo estaba todavía más culero que Matadepita” (Melchor 72).

En La Matosa, la carretera permitió levantar “barracas y fondas y con el tiempo cantinas, posadas, congales y puteros”, condensando en su estructura la forma de obtener dinero. Escribe Melchor:

los choferes y los operadores y los comerciantes de paso y los jornaleros se detenían para escapar un rato de la monotonía de aquella carretera flanqueada de cañas, kilómetros y kilómetros de cañas y pastos y carrizos que tupían la tierra, desde el borde mismo del asfalto hasta las faldas de la sierra al oeste, o hasta la costa abrupta del mar siempre furioso en aquel punto, al este; matas y matas y matorrales achaparrados cubiertos de enredaderas que en la época de lluvias crecían a velocidades escabrosas. (14)

Inserta sobre una vegetación desbordante, obliga a los hombres a trabajar en sus orillas y cortar a machetazos la invasión de cañas y malezas que la amenazan. Se convirtió de lugar de tránsito y circulación en un referente *sociomaterial* que en la novela se expresa a través de frases como “me voy a trabajar a la carretera, ahora soy músico”, “después les contaría a las chicas de la carretera”, “los baños o cantinas de la carretera” o “las putas de la carretera”. ¿Se transforma, entonces, la carretera en un *lugar* (Augé)? ¿Reúne las características para simbolizar el *lugar*? ¿Es posible que los habitantes de estos poblados puedan reconocerse, establecer lazos o filiación a través de la carretera? La práctica de los habitantes transmuta el lugar. La carretera se convierte en la simbolización de la diversión y pierde su concepción transitoria: comida, bebida y prostitución; de un sitio de paso cambia a uno de transacción mercantilista. Cambia el imaginario, y los relatos que persisten son las pocas mujeres decentes que quedan en el pueblo, la droga que circula en camionetas polarizadas, las niñas que son raptadas en la frontera y obligadas a trabajar en los prostíbulos, a las que “matan como a los borregos, igual que en el video, y las hacen cachitos y venden su carne a las fondas de la carretera como si fuera de animal fino para hacer los tamales famosos en la región” (Melchor 27).

En este contexto de mercado, las mujeres de la carretera vivencian “la pérdida de afectividad del cuerpo humano debido a que se torna mercantilizado y transformado en su propia imagen” (Jameson 31). Describe Melchor:

muchachas de poco peso y mucho maquillaje, que permitían, por el precio de una cerveza, que les metieran la mano y hasta los dedos mientras bailaban; muchachas más bien rollizas que parecían embadurnadas de manteca bajo los ventiladores averiados y que después de seis horas de fiesta ya no sabían qué era más cansado: si pasarse una hora sobándole la verga al hombre que las había escogido o fingir que realmente escuchaban lo que les contaba; muchachas más bien veteranas que bailaban solas cuando nadie las sacaba, ahí en

medio de la pista de tierra apisonada, borrachas de cumbia y caña, perdidas en el ritmo amnésico del *tumpa tumpa*; muchachas gastadas antes de tiempo, arrancadas desde quién sabe dónde por el mismo viento que enredaba las bolsas de plástico en los cañales; mujeres cansadas de la vida, mujeres que de pronto se daban cuenta que ya no estaban para andarse reinventando con cada hombre que conocían, que ya de plano se reían, con los dientes despostillados, cuando les recordaban sus ilusiones de antaño... (15-16)

Las prácticas que se originan entre estos poblados y sus habitantes son un reflejo del mercado, pero también de la falta de Estado. La carretera es siempre una decisión política, incluso cuando los argumentos esgrimidos para su inserción en el paisaje respondan a elementos económicos, es decir, simboliza un aparato político e ideológico de la soberanía del Estado y se convierte en una condición sociocultural (Dalakoglou 572). En la novela, el Estado no ha construido la infraestructura para beneficiar directamente a sus pobladores; por lo tanto, la transformación en lugar de intercambio es más bien un efecto secundario. El tipo de camino que inaugura la carretera es una movilidad oficial y uniforme, un ejercicio de poder del Estado que está cimentado para seguir al capital: “la construcción de la carretera nueva que atravesaría Villa para unir con el puerto y la capital los pozos petroleros recién descubiertos al norte, allá por Palogacho” (Melchor 14). Los caminos que persiguen el capital reciben el nombre de *extractivistas* (Richard 52), debido a que reorganizan y subordinan el territorio de acuerdo con el mercado para poder llegar hasta el recurso. Esta unión no solo es una vinculación *extractivista* local, sino que constituye el ingreso al mercado global para el transporte de capitales y mercancías (Harvey 75). Por lo tanto, la construcción de la carretera no solo reconoce la necesidad de redes para el transporte de capitales, sino que es el paso necesario para la inserción en el mercado global.

Otra transformación producto de su inserción es la modificación e inestabilidad de los imaginarios originados por construcciones y materialidades anteriores. Un ejemplo es la nueva significación que adquieren las antiguas dependencias del ferrocarril: “las vías detrás del viejo almacén abandonado de los ferrocarriles de Villa”, donde no se cobra y los jóvenes se entregan de forma gratuita a quienes bajan del cuartel de Matacoquite: “esos son considerados los verdaderos putos” (Melchor 95). Lo interesante en este contrapunto es la visión de que las vías del tren y el ferrocarril corresponden a la antigua tecnología que resulta abandonada. En ese lugar no es posible realizar transacciones, ya que quedó fuera del mercado y sobrevive como un resto o ruina. ¿Se transforman estos *lugares*, siguiendo a Augé, en *no-lugares* al estar deshabitados? ¿Pierden la simbolización, la identidad y la historia que contenían debido a que no expresan relaciones sociales *visibles*? Puntualiza Augé en *Naturaleza, cultura*

y *paisaje* que la aplicabilidad de estos conceptos depende del uso que se haga de los espacios (59), por lo tanto, la utilización de ellos dependerá del grado de sociabilidad, identidad y simbolización y, podríamos agregar, de temporalidad signada en la materialidad que continúa significando. Las modificaciones en el simbolismo provocan nuevas formas de habitabilidad de las ruinas, estructuras que Smith definió como “surrealist landscapes, something that had nothing to do with any function, created worlds without tradition” (19).

Las necesidades económicas globales que presenta la novela, a través de la construcción de la carretera, se contraponen a las circulaciones locales. Al mismo tiempo conviven entre estos dos lugares las rutas alternativas que siguen sus habitantes: caminos de tierra, senderos que siguen la línea del río, huellas de arena, tal vez las verdaderas movilidades de sus habitantes. Las huellas y senderos reflejan el uso de la tierra y constituyen un archivo de la actividad local (Le Breton 41). El anclaje al territorio que implica la construcción estatal no habla de integración y tampoco de preocupación hacia las necesidades de sus habitantes. Dobleados por la pobreza, la droga y la muerte, los pobladores de La Matosa habitan y transforman este lugar de circulación en uno de consumo, agregando otro espacio de violencia. La carretera insinúa una frontera política, que delimita los lugares fundamentales de los que no importan, los *espacios en minúscula*. La Matosa es un patio trasero.

Melchor muestra la agresión de la vida cotidiana en México a través de la violencia. Aïcha Liviana Messina sostiene que, probablemente, las mayores dificultades al momento de pensar la violencia sean la evanescencia de su concepto, la heterogeneidad de sus productos y el desconocimiento de los elementos que la caracterizan. Se pregunta: “¿Es ella un signo, un lenguaje, o se localiza, en cambio, en su interrupción? ¿Es la violencia un desgarramiento del lenguaje o se sitúa, más bien, en el ejercicio del lenguaje?” (Messina, párr. 2). Para la autora, la violencia, en tanto traspaso de límites impuestos (violación), implica la ruptura de la demarcación impuesta a través del lenguaje, y su disrupción involucra también la comprensión del quiebre dentro del mismo lenguaje.

La violencia cotidiana en Melchor está signada en su escritura a través de párrafos extensos, oralidad constante, voz incesante del narrador que se filtra en las subjetividades de los personajes, exageración, desenfreno y repetición de la tragedia debido a la falta del Estado. Basada en la crónica como hipotexto, registro superficial de las muertes a través de hechos y fotografías que muestran muertes *no llorables*, de vidas que no constituyen pérdidas (Butler 17), Melchor entrega a través del relato literario aquello que la violencia de la sintaxis periodística aleja: la profundidad y la dignidad humana. La carretera es un signo central de violencia en tanto imposición extractivista que logra reproducir en su construcción la falta del Estado.

4. Escala humana

En la misma entrevista, Smith reconoce que “the road was something mapped out but not socially recognized” (19). Y aunque Smith utiliza la palabra “mapa”, su referencia más bien se conecta con las *imágenes ambientales individuales* de Lynch, que Jameson denomina *mapas cognitivos*. El libro de Kevin Lynch aparecido en 1960, *La imagen de la ciudad*, planteaba de forma vanguardista la función del paisaje urbano y la necesidad de comprender cómo los habitantes construían las imágenes mentales de las ciudades en que vivían, lo que resultaría útil para el desarrollo y las modificaciones que pudieran hacerse sobre ellas en el futuro. Algo así como el código ético y estético con el que las modificaciones debían dialogar. En el libro se analizan tres ciudades: Boston (Massachusetts), Jersey City (New Jersey) y Los Ángeles (California), y se determinan los objetos con que los individuos realizan sus imágenes. A pesar de que en el libro se habla de sujetos y objetos, el observador es parte del medio y está en la misma posición: la imagen es una interacción, es producto de la percepción fragmentaria (Lynch 10) que depende de los sentidos, de las experiencias, de los significados, de los recuerdos, de las emociones y, agregamos, de las materialidades. Señala el autor que hay ciudades en que la construcción del imaginario es más difícil, en ellas se vive la alienación.

Jameson se basa en Lynch para entender la ciudad posmoderna, espacio que concentra “la belleza de la desmesura, de la obcecación y de la falta de inspiración; del simulacro de felicidad, del confort construido e insatisfecho a la vez” (Chejfec 39-40). Para Jameson, las imágenes mentales de Lynch serían una reformulación de la ideología en tanto representación imaginaria de las condiciones reales en que vive el individuo (114). Frente a la vastedad irrepresentable de la ciudad posmoderna, a los grandes volúmenes que concentra y las diversas extensiones que abarca, hay un cuerpo que debe volver a definir su escala y asumir una nueva movilidad. Escribe Jameson: “esta última transformación del espacio —el hiperespacio posmoderno— ha conseguido trascender definitivamente la capacidad del cuerpo humano individual para autoubicarse, para organizar perceptivamente el espacio de sus inmediaciones, y para cartografiar cognitivamente su posición en un mundo exterior representable” (97). La imagen o el dibujo que presenta la relación de su *estar entre medio* constituye para Jameson una mediación o diagramación, práctica que, probablemente, es la que propone Sergio Chejfec en “Donaldson Park”: un intento de desalienación y experimentación de la *naturaleza artificial* como parte de lo humano.

La narración parece retratar de forma distante y reiterativa la mutación que ha experimentado la ciudad y sus circulaciones. Highland Park es un entramado de suburbios,

carreteras y autopistas, un lugar cuyo “exceso de uniformidad tiene el efecto, a veces paradójico, de propiciar el vacío” (Chejfec 40). La repetición del entorno urbano es una constante:

La reiteración de paisajes viales, de señales de tránsito, de nombres de comercios, de conjuntos residenciales, instala en la mente la sensación de estar en un mismo lugar indiferenciado por el que es posible moverse pero del que no se puede salir. La repetición constante contribuye a una economía de símbolos, hasta que rápidamente las cosas se reducen a un reflejo, a un tic perceptivo que pasa por alto los detalles y verifica sólo lo permanente. Los barrios y pueblos cumplen también con esa lógica, al presentar las mismas construcciones, las mismas casas, los mismos colores, los mismos jardines y los mismos árboles... (39)

Uno anda por esos caminos que constantemente buscan parecerse entre sí, los mismos ángulos, el mismo verdor de los pastos, etc. (45)

La repetición convive con lo que el narrador denomina “una curiosa disposición del paisaje” (45) que se relaciona con la fugacidad, lo momentáneo y lo variable. Estas características conviven con la presencia de infraestructuras que configuran y modifican los espacios de movilidad y desplazamiento. El narrador nos introduce a un escenario desenfrenado de carreteras, autopistas, intersecciones de ruta, carreteras secundarias, rutas troncales, estaciones subterráneas, ferrocarriles, puentes, caminos elevados y de superficie, canales, líneas de tren, calles, avenidas, rutas fluviales, carreteras locales, avenidas centrales. ¿Qué ha provocado la existencia de estas construcciones? Según Augé, la proliferación de estos *no-lugares* de circulación trae como consecuencias la indiferenciación y la imposibilidad del distanciamiento. Augé utiliza el término acuñado por Le Bras para denominar estas prolongaciones que posibilitan la comunicación entre distintas zonas: *filamentos o hilos urbanos*. La urbanización, parte fundamental del paisaje, derrumba las fronteras mediante esta interconexión expansiva y formula el ideario de que todo es susceptible de ser alcanzado, cruzado o atravesado y, por lo tanto, el distanciamiento, al menos geográfico o espacial, pareciera no existir.

Resulta común que se trabaje o estudie en un lugar distinto del que se habita. Las infraestructuras agregadas ya dentro del panorama urbano también lo están dentro de la propia corporalidad en términos de desplazamiento y temporalidad: “el viaje a New Brunswick desde Nueva York tarda menos de una hora” (46), “el área urbana de Jersey City y Newark, y pasarán unos 20 minutos antes de que el viajero se encuentre en los predios del llamado suburbio” (48), “hacia el sur lo lleva a uno, en aproximadamente 45 minutos, a la ciudad de Asbury Park”, “El Donaldson Park está a unas 8 o 10 cuadras de la Raritan” (58), “puede ver la extraña hilera que se forma en el cielo (hacia el este del parque) en dirección

al aeropuerto de Newark, que está a unos 35 kilómetros al norte”(64). La urbanización, al modificar el paisaje, nos transforma simultáneamente en unidades de medida.

La narración distante de Chejfec, caracterizada por Bernardi como una escritura descentrada que apela a un estilo documental e impersonal (83), se inscribe en estas coordenadas, se suceden lugares uniformes, escenarios que tienden al simulacro y al camuflaje, zonas hiperconectadas a través de distintas vías de circulación: terrestres, aéreas, marítimas; estructuras que cuestionan la distancia, impulsan el desplazamiento y dificultan la elaboración de imágenes mentales de un espacio que parece inabarcable. En este contexto, el narrador elabora una cartografía del habitar, plasma la experiencia personal de la ciudad, interactúa con los espacios, los edificios, las calles y la historia, deja colgada en su escritura las impresiones y las emociones de la circulación consciente, probablemente, única forma de evitar la pérdida de significación del paisaje. Sostiene Lynch: “una imagen ambiental eficaz confiere a su poseedor una fuerte sensación de seguridad emotiva. Puede este establecer una relación armoniosa entre sí y el mundo exterior” (13). Entonces, aparecen huellas, rastros, memorias de la experiencia: la calle donde ve el diván, la llegada del ferrocarril y la muerte del comercio fluvial, el cierre del Penny’s, la comunidad húngara desaparecida que dejó iglesias y oficinas bancarias, la cuadra después del puente donde se efectúa la protesta, el rumor que permanente de la ruta 18, los aviones que parecen luciérnagas.

Chejfec congrega todas las ciudades que conviven en el mismo espacio, lo que Aldo Rossi llamaría *ciudad análoga*: la ciudad real, la ciudad ideal, la ciudad idealizada y la ciudad ideologizada (Gorelik 90). Escribe Jameson: “Así pues, en la ciudad tradicional, la desalienación implica la recuperación práctica del sentido de la orientación, así como la construcción y reconstrucción de un conjunto articulado que pueda retenerse en la memoria y del cual cada sujeto individual pueda diseñar mapas, y corregirlos en los diferentes momentos de sus distintas trayectorias de movimiento” (Jameson 113). En este ejercicio de significación y sentido, el narrador indaga y registra su propia vinculación a través del reconocimiento de espacios y el establecimiento de un orden personal. Para llegar a Donaldson Park, el corazón de Highland Park, el narrador detalla: “Hay muchas formas de llegar a este parque, pero quizá lo más gráfico sea decir que en la esquina previa a Old Things For A New Age, o sea en el 7 Hills of Istanbul si uno va hacia New Brunswick, hay que doblar a la izquierda y seguir recto. Es la calle 5ta. Sur. Son cuadras arboladas de suave pendiente hacia la orilla del río” (58).

A través de su praxis o *retórica personal* (de Certeau), las infraestructuras, las dimensiones humanas y la naturaleza artificial del cuento pueden observarse en el mapa que ha sido diseñado con extractos de la narrativa del autor. A través de su propia ruta,

interactúa con lo urbanizado, con aquello que no ha sido creado a medida humana. El punto de quiebre del antiguo balance entre ciudad y ser humano lo marca Chefec: “la regulación del paisaje tal como está construido aquí es prerrogativa del automóvil, una emanación de su excluyente presencia” (46). “Donaldson Park” es un relato a escala humana de las dimensiones y extensiones inabarcables de la ciudad, pero también es una narración marcada por la presencia de la relación que se establece con las infraestructuras: los minutos presos en las veredas, las imágenes que vuelan junto al tren, las caminatas en el parque, los ruidos que devuelve la carretera, el graznido de los patos, los puentes que permiten unir porciones de tierra naturalmente separadas. Chefec muestra la unión entre lo humano y no humano, la cartografía a escala humana. Casi al final del relato, leemos: “puede haber sido una idea alocada, pero en esos momentos en el Donaldson Park muchas veces se me ocurrió pensar que la labor humana de producir mundo construido y de buscar separarlo de la naturaleza encuentra su refutación en la misma percepción de la gente” (69).

5. Conclusiones

Temporada de huracanes y “Donaldson Park” son ejemplos de la vivencia cotidiana de las infraestructuras, a pesar de que ambos textos plantean escenarios disímiles en términos espaciales, sociales y culturales. Tal vez las únicas similitudes sean la capacidad de generar experiencias que tienen estos ensamblajes y la transformación de los espacios debido al capitalismo. De esta forma, carreteras, autopistas, estaciones de trenes, edificios, puentes, etc., son parte fundamental de la experiencia humana. Esta *naturaleza artificial*, producto de una lectura contextual del medio y de las necesidades humanas, contiene significaciones que exceden la funcionalidad, siendo la materialidad y la tecnología las puertas de acceso a simbolizaciones, imaginarios, sensaciones y prácticas que nacen de forma individual, colectiva y política. El carácter inestable de su significado, debido a las múltiples interacciones espacio-temporales, posibilita que una infraestructura puede ser leída como un archivo (de acuerdo con la concepción desarrollada por Richard sobre los caminos), atendiendo a las relaciones sociales, materiales, históricas, económicas y políticas que ha establecido (*ensamblaje sociomaterial*).

En *Temporada de huracanes*, la carretera es un ejercicio de poder que muestra la decisión por parte del Estado de unir dos lugares bajo el argumento extractivista. A pesar de que el imaginario del progreso va ligado a la construcción de estructuras y que el camino implica movilidad, conectividad e integración, la falta de políticas públicas reales hace que los pobladores habiten violentamente la carretera. La conversión en lugar de

intercambio mercantilista muestra la falta del Estado, lo que se traduce en exceso, movilidad de los límites morales y leyes propias. La carretera se resignifica y se transforma en el incumplimiento visible del imaginario colectivo y político; se constituye, por un lado, en un elemento que condensa las condiciones de terror en que viven sus habitantes y, por otro, en un elemento estético de violencia del Estado dentro de la narrativa de Melchor.

Los lugares descritos en “Donaldson Park” se van sucediendo como los únicos posibles de reconocer y recordar. Grandes edificios, interminables autopistas, territorios antes imposibles de unir van componiendo la *geografía híbrida* de la que nos habla Whatmore. La expansión e indeterminación de los lugares es reflejada a través de repeticiones; sin embargo, en esta selección también se revela la capacidad estética, histórica y social de las estructuras, porque ante una ciudad inabarcable en términos visuales y de recorrido, los espacios seleccionados muestran las interacciones significativas establecidas a escala humana por el narrador. La ciudad como un archivo, como un conjunto de significaciones inestables, como un recorrido personal de sensaciones y prácticas que, al mismo tiempo, forma un imaginario colectivo.

Bibliografía

- Anand, Nikhil. “Leaky States: Water Audits, Ignorance, and the Politics of Infrastructure.” *Public Culture*, núm. 27, 2015, pp. 305-330, <https://doi.org/10.1215/08992363-2841880>.
- Augé, Marc. *Notas al margen: 1992-2014*. Editado y traducido por Pedro A. Cantero e Israel Idrovo Landy, Editorial Flacso, 2020.
- Berlant, Lauren. “The commons: Infrastructures for troubling times.” *Environment and Planning D: Society and space*, vol. 34, núm. 3, 2016, pp. 393-419.
- Bernardi, María Belén. “Narrativas descentradas: la escritura documental y la presencia de lo impersonal en *Modo linterna* de Sergio Chejfec.” *Perífrasis. Revista de Literatura, Teoría y Crítica*, vol. 11, núm. 21, 2020, pp. 80-91, <https://doi.org/10.25025/perifras202011.21.05>.
- Bonelli, Cristóbal, y Marcelo González Gálvez. “¿Qué hace un camino? Alteraciones infraestructurales en el Sur de Chile.” *Revista de Antropología*, núm. 59, 2016, pp. 18-48.
- Butler, Judith. *Sin miedo: formas de resistencia a las violencias de hoy*. Traducido por Inga Pellisa Díaz, Taurus, 2020.
- Chejfec, Sergio. “Donaldson Park.” *Modo linterna*, Entropía, 2013, pp. 37-70.
- De Lorenzo, Javier. *Ciencia y artificio*. Netbiblo, 2010.

- Dalakoglou, Dimitris. "The Road from Capitalism to Capitalism: Infrastructures of (Post) Socialism in Albania". *Roads and Anthropology: Ethnography, Infrastructures, (Im)mobility*, núm. 7, 2016, pp. 571-586, <http://dx.doi.org/10.1080/17450101.2012.718939>.
- Donoso, José. *El lugar sin límites*. Bruguera, 1984.
- Fadellin, Nicole. "Infrastructure Studies and Literature in Latin America and the Caribbean". *Routledge Companion to Twentieth and Twenty-First Century Latin American Literary and Cultural Forms*, editado por Guillermina De Ferrari y Mariano Siskind, Routledge, 2023, pp. 294-300.
- Gorelik, Adrián. "Correspondencias: la ciudad análoga como puente entre ciudad y cultura". *Block: revista de cultura de la arquitectura, la ciudad y el territorio*, núm. 3, 1998, pp. 88-97.
- Harvey, David. *Ciudades rebeldes: del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Traducido por Juanmari Madariaga, Akal, 2013.
- Jameson, Frederic. *El posmodernismo o la lógica cultural de capitalismo avanzado*. Traducido por José Luis Pardo Torío, Paidós, 1991.
- Johnson, Adriana, Michele Campos y Daniel Nemser. "Introduction: Reading for Infrastructure." *Social Text*, vol. 40, núm. 4, 2022, pp. 1-16.
- Larkin, Brian. "The Politics and Poetics of Infrastructure". *Annual Review of Anthropology*, núm. 42, 2013, pp. 327-343, <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>.
- Le Breton, David. *Caminar la vida. La interminable geografía del caminante*. Traducido por Hugo Castignani, Siruela, 2022.
- Levine, Caroline. "Infrastructuralism, or the Tempo of Institutions". *On Periodization: Selected Essays from the English Institute*, editado por Virginia Jackson, The English Institute Cambridge, 2010, pp. 59-97, <http://hdl.handle.net/2027/heeb.90047>.
- Levine, Caroline. "'The Strange Familiar': Structure, Infrastructure, and Adichie's Americanah". *Modern Fiction Studies*, vol. 61, núm. 4, 2015, pp. 587-605.
- Levine, Caroline. *Forms: Whole, Rhythm, Hierarchy, Network*. Princeton University Press, 2015.
- Lynch, Kevin. *La imagen de la ciudad*. Traducido por Enrique Luis Revol, Gustavo Gili, 2008.
- Melchor, Fernanda. *Temporada de huracanes*. Random House, 2017.
- Melchor, Fernanda. "Temporada de huracanes". *You Tube*, subido por Para leer en libertad, 22 de octubre de 2017, www.youtube.com/watch?v=feauHnEbV50.

- Messina, Aicha Liviana. “Escribir la violencia. Hacia una escucha de la destrucción del lenguaje”. *Escribir la violencia: hacia una gramática del grito*, editado por Ilit Ferber, Aicha Liviana Messina y Andrea Potestá, Metales pesados, 2019, pp. 10-15.
- Müller, Timo. “Infrastructural Poetics”. *Rethinking Infrastructure Across the Humanities*, editado por Aaron Pinnix, Axel Volmar, Fernando Esposito y Nora Binder, Bielefeld, 2023, pp. 183-190, <https://doi.org/10.1515/9783839469835-015>.
- Richard, Nicolás. “Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la Puna contemporáneos”. *Al Pie de Los Andes: Estudios de Etnología, Arqueología e Historia*, editado por Pablo Sendón y Diego Villar, 2013, pp. 47-70.
- Rubenstein, Michael, Bruce Robbins y Sophia Beal. “Infrastructuralism: An Introduction.” *Modern Fiction Studies* vol. 61, núm. 4, 2015, pp. 575–586.
- Wagstaff, Samuel. “Talking with Tony Smith: I view art as something vast”. *Artforum*, vol. 5, núm. 4, 1966, pp. 14-19.
- Whatmore, Sarah. “Materialist returns: practicing cultural geography in and for a more-than-human world”. *Cultural Geographies*, núm. 13, 2006, pp. 600-609, <https://doi.org/10.1191/1474474006cgj377oa>.
- Yaeger, Patricia. “Introduction: Dreaming of Infrastructure”. *PMLA*, vol. 122, núm.1, 2007, pp. 9-26, <https://doi:10.1632/pmla.2007.122.1.9>.