

# Modernización, carácter destructivo y materialismo: *En otro orden de cosas* de Fogwill

Juan José Guerra

Universidad Nacional del Sur, Bahía Blanca, Argentina

juan.guerra@uns.edu.ar

Este artículo analiza *En otro orden de cosas* a la luz del concepto benjaminiano de “carácter destructivo”, que permite evaluar el modo en que la modernización urbana se constituye como el eje central de la novela de Fogwill. Sostenemos que la peculiaridad de esta novela consiste en que pone el foco en la naturaleza económica de la transformación urbana. Para un texto que se enmarca y trabaja con el periodo histórico 1971-1982 en Argentina, resulta notable que centre su interés en la dimensión económica en desmedro del plano político. Pero, además, al priorizar el proyecto de construcción de autopistas urbanas para la composición de la ciudad textual, *En otro orden de cosas* entra en diálogo con una trama interdiscursiva que incluye textos de urbanistas, como es el caso de *La ciudad arterial* (1970) de Guillermo Domingo Laura. En conclusión, consideramos que la perspectiva materialista es la clave interpretativa a través de la cual debe ser leída la construcción del espacio urbano en la novela de Fogwill.

*Palabras clave:* Fogwill; ciudad; materialismo; literatura argentina contemporánea.

Cómo citar este artículo (MLA): Guerra, Juan José. “Modernización, carácter destructivo y materialismo: *En otro orden de cosas* de Fogwill”. *Literatura: teoría, historia, crítica*, vol. 25, núm. 1, 2023, págs. 297-325

Artículo original. Recibido: 10/03/22; aceptado: 16/09/2022. Publicado en línea: 01/01/2023.



**Modernization, Destructive Character and Materialism: Fogwill's  
*En otro orden de cosas***

This article analyzes *En otro orden de cosas* in light of the Benjaminian concept of “destructive character”, that allows us to examine the way in which urban modernization is constituted as the central axis of Fogwill's novel. We argue that the peculiarity of this novel is that it focuses on the economic nature of urban transformation. In a text that concerns itself with the historical period 1971-1982 in Argentina, it is notable that it focuses its interest on the economic dimension to the detriment of the political. By prioritizing the urban highway construction project in the composition of the textual city, *En otro orden de cosas*, dialogues with an interdiscursive plot that includes texts by urban planners, as is the case of *La ciudad arterial* (1970) by Guillermo Domingo Laura. In conclusion, we consider that the materialist perspective is the interpretative key through which the construction of urban space in Fogwill's novel should be read.

*Keywords:* Fogwill; city; materialism; contemporary Argentinian literature .

**Modernização, caráter destrutivo e materialismo: *En otro orden de cosas* de Fogwill**

Este artigo analisa *En otro orden de cosas* à luz do conceito benjaminiano de “caráter destrutivo”, que permite avaliar a forma como a modernização urbana se constitui como eixo central do romance de Fogwill. Argumentamos que a peculiaridade deste romance é que ele se concentra na natureza econômica da transformação urbana. Em um texto que é enquadrado e trabalha com o período histórico 1971-1982 na Argentina, é notável que foque seu interesse na dimensão econômica em detrimento do plano político. Mas, além disso, ao priorizar o projeto de construção de rodovias urbanas para a composição da cidade textual, *En otro orden de cosas* entra em diálogo com uma trama interdiscursiva que inclui textos de urbanistas, como é o caso de *La ciudad arterial* (1970) de Guillermo Domingo Laura. Em conclusão, consideramos que a perspectiva materialista é a chave interpretativa através da qual deve ser lida a construção do espaço urbano no romance de Fogwill.

*Palavras-chave:* Fogwill; cidade; materialismo; literatura argentina contemporânea.

**E**N OTRO ORDEN DE COSAS se presenta como la “*penosa biografía*” (9) de un hombre anónimo que *transita* el periodo 1971-1982 en Argentina, asumiendo diversas posiciones: militante político, operario de demoliciones y ejecutivo de una empresa constructora. Dicho tránsito puede ser evaluado, y en esto coincide con Horacio González, como un conjunto de transformaciones que afectan tanto a la lengua social del periodo como a las formas del trabajo.<sup>1</sup> La naturaleza cambiante del protagonista se corresponde, en cierta medida, con la de un tiempo convulsionado por transformaciones sociales, políticas y económicas que modifican el entorno urbano. El cambio también está presente en la perspectiva de aquel otro personaje que declara que “el mundo cambia más rápido que lo que la gente puede advertir” (Fogwill, *En otro orden* 114). Asimismo, podríamos decir que la peculiaridad de esta novela radica en la visión del proceso material que proporciona, ya que narra concretamente cómo se ve alterada la fisonomía de la ciudad a través del trabajo de construcción de una autopista urbana. La “obra” —así la llama el narrador— produce a lo largo del texto diferentes figuraciones de la ciudad que oscilan entre la destrucción y la creación: la necesidad de remover parte de la ciudad existente es condición necesaria para cumplir con la exigencia de crear una ciudad nueva. Si nos interesa destacar esta oscilación es porque expresa el carácter destructivo implícito en un proceso de reestructuración urbana que sólo puede abrirse paso por medio de un acto de violencia.

Las referencias históricas que aparecen en la novela permiten establecer en muchos casos la correspondencia entre el año consignado al inicio de cada capítulo y determinados acontecimientos sociopolíticos: el primer regreso de Perón en 1972 y su muerte en 1974, las elecciones de 1973, el mundial de fútbol de 1978, la guerra de Malvinas en 1982. También son reconocibles —aunque no tanto a modo de hitos temporales concretos—, los tiempos del gobierno de Lanusse, las acciones represivas de la Triple A, la contraofensiva montonera y la crisis económica de 1980, entre otros. Si los dos primeros capítulos —“1971” y “1972”— funcionan como preludeo, el resto se divide en

---

1 González establece la diferencia entre dos tránsitos: “en primer lugar, el que supone ir desde la lengua revolucionaria al control de la materialidad técnica a través del hablar adecuado, servil a lo que se imagina como simplemente necesario, pero sin el horror invisible del que se es siempre portador. Y otro tránsito más: entre las máquinas de demolición y la organización de programas culturales de la corporación constructora de autopistas” (68-69).

dos grandes segmentos. Los capítulos “1973” y “1974” se corresponden con la época en que el protagonista forma parte de una organización armada y en que la ciudad vibra para él al ritmo de la “revolución”; mientras que los capítulos que van de “1975” a “1982” abarcan el periodo en que el protagonista trabaja para una empresa constructora y en que la antigua vibración revolucionaria se ha apagado. Entre los dos gobiernos de facto que se ubican en los extremos y el breve interregno de gobierno peronista, se producirá un proceso de transformaciones urbanas que, como se verá más adelante, *En otro orden de cosas* presenta de determinada manera, y cuyos emblemas edilicios son las autopistas y las torres de oficinas.

Pese a las referencias reconocibles, la novela introduce algunos elementos que tienden a desestabilizar la “verdad histórica”, haciendo que se debilite la identificación entre los sucesos relatados y los hechos históricos sugeridos por la fecha consignada al inicio del capítulo. Así ocurre en el capítulo “1974” —que cierra con el inminente fallecimiento de “El Hombre” (Perón) y con los inicios del accionar de la Triple A— cuando el paso de las estaciones supera el límite temporal de un año: “Llegó el otoño, después pasó el invierno y la primavera dio lugar gradualmente al verano. [...] El otro invierno anunció su crudeza por la manera de oscurecer [...]” (Fogwill, *En otro orden* 52). Como lo ha señalado Sergio Chejfec,

estos desvíos en la cronología y el espacio son otras de las formas que Fogwill elige para eludir la clasificación anual que organiza el relato. Porque los doce años (1971-1982), relevados con una atenta dosificación de minucia y elipsis, se recuestan sobre el pasado de entonces y perduran hacia su futuro, los ochenta y noventa; son años de mentira y a la vez años de verdad, de la misma manera como respecto de una miniatura puede serlo un modelo real (98).

La dislocación temporal introducida en la novela admite al menos dos lecturas. Por un lado, como hemos señalado, funciona a modo de advertencia sobre el equívoco de buscar una identidad rápida entre relato y “verdad histórica”. En este sentido, tiene la finalidad intraestética de poner en cuestión el pacto referencial. Pero, por otro lado, activa una hipótesis de lectura de índole extraestética, según la cual el orden social que se inaugura con el llamado “Proceso de Reorganización Nacional” no comienza estrictamente el 24 de marzo de 1976, sino antes. Sobre este segundo punto quisiéramos

avanzar porque sugiere una hipótesis economicista sostenida por Fogwill que tiene efectos considerables en nuestra lectura. El punto de vista economicista de la novela constituye una diferencia con relación a cierta literatura de posdictadura que prefirió narrar el trauma ligado a la violación de los derechos humanos. Coincidimos con Alejandra Laera, que en su análisis de *La experiencia sensible* señala: “mientras al responder la pregunta sobre los años setenta en los noventa todos contestan con la política, Fogwill lo hace con la economía” (370). La autora alude al contexto de publicación de la novela en 2001 —al igual que *En otro orden de cosas*— y, en particular, a cómo se leía el período dictatorial en la década de 1990.<sup>2</sup>

En diversos artículos producidos a partir de 1983,<sup>3</sup> Fogwill plantea que existe una “herencia semántica” de la dictadura en la transición democrática e, incluso, que términos como “dictadura militar” enmascaran la naturaleza eminentemente económica del “Proceso”:

Más ecos del Proceso: hablan de *dictadura militar*, recurso del léxico que legitima la operación (instaurada por el régimen de 1976) de oscurecer el

- 
- 2 Con todo, no es la intención de este trabajo abordar la novela de Fogwill a partir de la relación entre literatura y memoria del trauma histórico que significó el terrorismo de Estado, sino que nos limitamos a subrayar aquellos elementos ligados con ciertas significaciones históricas que impactan sobre la ficcionalización de la construcción del espacio urbano en la novela. Sin embargo, una lectura posible de *En otro orden de cosas* consistiría en ubicarla dentro de una constelación de narraciones que abordan la historia reciente de la década de 1970 por fuera de una pretensión testimonial. Para un estudio de la relación entre literatura argentina y dictadura, véanse especialmente Dalmaroni, Gramuglio, Saïtta y Sonderéguer.
  - 3 Principalmente, “La herencia semántica del Proceso” (*Primera Plana*, abril de 1984), “La herencia cultural del Proceso” (*El Porteño*, mayo de 1984) y “La Guerra Sucia: un negocio limpio de la industria editorial” (*El Porteño*, agosto de 1984); se encuentran recopilados en *Los libros de la guerra*. Para Fogwill, el Proceso no comienza el 24 de marzo de 1976 ni culmina con la derrota en Malvinas: “La tesis de Fogwill es una tesis de izquierda que nadie de izquierda estaba en condiciones de pronunciar en plena postdictadura. La izquierda post84 había adoptado, en bloque, una posición positiva frente a los derechos humanos: ya no los criticaba como formales, abstractos y burgueses, siguiendo el modelo de Marx en ‘Sobre la cuestión judía’. Sólo alguien que aceptara pasar por un ilustrado oscuro —como Fogwill— podía pronunciar sobre la dictadura la tesis de izquierda que la izquierda no podía pronunciar mientras las tumbas NN recién empezaban a abrirse” (Schwarzböck *Los espantos* 60). Acerca de la tesis de Fogwill, Schwarzböck agrega en un texto más reciente: “Lo que Fogwill sostiene, en aquellos años, como tesis vanguardista, es que la dictadura, como operación de carácter banquero-oligárquico-multinacional, fue enmascarada por la violación (necesaria para hacerla posible) de los derechos humanos” (“Materialismo despiadado” 11).

verdadero carácter del Proceso (banquero, oligárquico, multinacional), poniéndole el nombre de los circunstanciales servidores de su política. (*Los libros* 69)

En línea con esta interpretación, la perspectiva de *En otro orden de cosas* prioriza la dimensión económica sobre el plano político. No pone el foco en la violencia política del periodo sino en las obras de infraestructura y los negocios inmobiliarios. De esa manera, proponemos que el cruce de la literatura con la economía atraviesa esta novela que muestra cómo el capitalismo modifica las ciudades, según el proceso de “urbanización del capital” (Harvey, *The Urbanization*) sobre el que volveremos en el próximo apartado. También queremos afirmar que esa “ciudad textual” (Mahler)<sup>4</sup> diseñada por la novela y que se enfoca en el aspecto material de las transformaciones urbanas se imbrica con los discursos urbanistas que construyeron un saber específico, que es técnico a la vez que teórico, acerca de la ciudad. No significa que la ficción de Fogwill aluda explícitamente a los textos que mencionaremos a continuación, sino en todo caso que la narración puede ser leída en diálogo con una trama interdiscursiva cuyo espectro abarca desde la planificación urbana hasta la teoría crítica, pasando por la ficción literaria.

## La ciudad del Brigadier

En el capítulo “1972”, la salida del protagonista luego de un largo periodo de encierro marca su primer encuentro con la ciudad. La descubre deshabitada y destruida por causas que pronto se darán a conocer: “Nadie en la calle [...] . Habían demolido varias manzanas para continuar un acceso de la nueva autopista: por un instante pensó que la ciudad se había vaciado” (Fogwill, *En otro orden* 36). Si, por un lado, la imagen del vaciamiento puede ser leída como un presagio de lo que vendrá, por otro, lo que exhibe este

---

4 Las “ciudades textuales” (*Textstädte*) de las que habla Andreas Mahler son el resultado de “técnicas de modalización” (*Techniken der Modalisierung*) presentes en los “textos de ciudad” o “textos urbanos” (*Stadttexte*). Mahler se refiere a obras literarias en las que la configuración del espacio urbano constituye un tema dominante, en el sentido de que no ocupa el segundo plano de la mera “ambientación” sino que es parte principal del dispositivo ficcional. Siguiendo lo planteado por Mahler, Jorge Locane apunta que “en términos generales, por medio de las técnicas de modalización, de reelaboración y asignación de atributos, un espacio urbano conocido por la experiencia y al que el texto remite semántica y/o referencialmente es (re)creado como *ciudad textual*” (76).

pasaje es una vez más el desajuste con la temporalidad histórica, porque el proceso de expropiaciones y consiguientes demoliciones que tuvo como objetivo el trazado de las autopistas urbanas en Buenos Aires no se inició, cronológicamente hablando, antes de 1977.<sup>5</sup> Lo que en cambio sí se enmarca en 1972 es el Estudio Preliminar de Transporte de la Región Metropolitana (EPTRM), plan maestro desarrollado por la Secretaría de Estado de Obras Públicas de la Nación con el objetivo de llevar una solución a los problemas de infraestructura vial de la zona metropolitana de Buenos Aires.<sup>6</sup> Con todo, el proyecto que se implementó fue otro y tuvo la forma de un texto antes de materializarse en las autopistas.

Nos referimos a *La ciudad arterial* (1970) de Guillermo Domingo Laura, quien luego fue designado secretario de Obras Públicas de la Ciudad de Buenos Aires por el intendente de facto, Brigadier Osvaldo Cacciatore, en 1976.<sup>7</sup> El texto de Laura presenta el plan de construcción de una Red de Autopistas Urbanas, tomando como modelo casi exclusivo a los Estados Unidos. Se hace referencia de manera copiosa a los modos en que ciudades como Nueva York, Chicago, San Francisco, Los Angeles y Boston, entre otras, dieron solución al problema

- 
- 5 Para insistir en el desajuste con la temporalidad histórica, cabe mencionar que en el capítulo “1974” de *En otro orden de cosas* se anota: “La autopista central seguía avanzando” (48).
- 6 Los diagnósticos y planes para resolver el problema de la infraestructura vial en la zona metropolitana fueron numerosos a partir de la década de 1960. Para una reconstrucción de los distintos planes, véase Oszlak. Con respecto al EPTRM, Oszlak señala que “contemplaba tres aspectos principales: subterráneos, ferrocarriles y autopistas” y luego agrega: “Con respecto a la ciudad de Buenos Aires, el acento estaba puesto en la reestructuración del transporte de pasajeros, sobre la base de la expansión de la red de subterráneos y del sistema de colectivos. El uso del automóvil particular se vería restringido. En cuanto a las autopistas, éstas tendrían por objeto principalmente la intercomunicación del Gran Buenos Aires; de las 23 programadas, sólo seis serían de ‘penetración’ y no implicaban un alto número de expropiaciones, pues aprovecharían avenidas existentes o las adyacencias de vías del ferrocarril” (202). Cabe destacar dos elementos del EPTRM cuyo espíritu se opone al plan que, finalmente, se optó por realizar: la restricción en el uso del automóvil y el bajo número de expropiaciones. A pesar de la existencia de este estudio y de otros anteriores, el Municipio de la Ciudad de Buenos Aires, bajo la conducción de Cacciatore, implementó un plan de autopistas propio con una modalidad que Oszlak califica de “expeditiva” y “precipitada”.
- 7 El plan de autopistas urbanas debe ser pensado en relación con otros dos proyectos llevados adelante por Cacciatore y Laura: el cinturón ecológico y la erradicación de villas miseria. Para una síntesis biográfica tanto de Laura como de Cacciatore, así como del vínculo político entre ambos, véase Hoyt (86-96). Acerca de la complementación entre la red de autopistas y el plan del cinturón ecológico, también propuesto por Laura, véase Duarte y Oyhandy (43-48). En cuanto a la erradicación de villas durante la dictadura, véanse Oszlak (147-198) y Snitcofsky.

de la infraestructura vial a partir de mediados del siglo xx por medio de la construcción de autopistas que facilitaran el flujo automotor.<sup>8</sup> La elección del modelo es representativa del plan propuesto por Laura desde el momento en que, a diferencia de la ciudad europea, la urbe norteamericana del siglo xx pensó su infraestructura vial en relación con el automóvil. Esto propició la creación de extensas periferias suburbanas con baja densidad demográfica, compuestas por casas bajas con jardín y conectadas con el centro de la ciudad a través del sistema de autopistas, en detrimento del transporte ferroviario.<sup>9</sup> Con la intención de importar ese modelo, Laura propone en los siguientes términos —a través de una metáfora organicista— su idea de ciudad:

Definimos la ciudad arterial como una metrópoli que se estructura a lo largo de las vías de transporte moderno, con amplios espacios libres, tanto en la zona de vías de comunicación como en los lugares de implantación de edificios. [...] Las modernas autopistas permiten desplazarse en forma

- 
- 8 Oszlak revela la falta de sustento científico de las afirmaciones expuestas en el libro de Laura: “Con escasez de fundamentos demográficos, urbanísticos, económicos y técnicos —escasez que contrasta con los abundantes estudios que respaldan al más detallado de los proyectos de transporte, el Estudio Preliminar del Transporte de la Región Metropolitana— Laura desecha el transporte ferroviario por la gran cantidad de interrupciones que impone al tránsito vial, y le opone el sistema de autopistas aduciendo razones económicas: menores costos operativos, economía de tiempo, menos accidentes y menos costos de seguros” (205).
- 9 Marshall Berman analiza críticamente las grandes obras de infraestructura promovidas por Robert Moses en la primera mitad del siglo xx: “las grandes construcciones de Moses de los años veinte y treinta, en y alrededor de Nueva York, sirvieron como ensayo para la reconstrucción infinitamente mayor de todo el tejido de Norteamérica después de la segunda guerra mundial [sic]. Las fuerzas motrices de esta reconstrucción fueron el Federal Highway Program, dotado de muchos miles de millones de dólares, y las amplias iniciativas suburbanas en el campo de la vivienda de la Federal Housing Administration. Este nuevo orden integró a toda la nación en un flujo unificado cuya alma fue el automóvil. Este orden concebía las ciudades principalmente como obstáculos al tráfico y como escombreras de viviendas no unificadas y de barrios decadentes, para escapar de los cuales se daría a los norteamericanos todas las facilidades” (323). El modelo de ciudad norteamericana descrito por Berman sirvió a Laura para la articulación del plan de autopistas expuesto en *La ciudad arterial*. El énfasis en la rapidez de los desplazamientos no se explica si no es en conjunto con la intención de reducir los costos de traslado del transporte de cargas. La primacía del transporte automotor en detrimento del ferroviario sólo se vuelve rentable si se construye lo que aún no existe, es decir, las grandes autopistas que, efectivamente, garanticen un mayor rendimiento económico por la disminución de los costos logísticos. Al mismo tiempo, no se consigue realizar esta obra de ingeniería si no es a costa de la mudanza obligatoria —no voluntaria— de quienes habitan aquellas zonas consideradas como obstáculos sobre los que se debe avanzar.

rápida y segura con la posibilidad de llegar desde el centro a los suburbios en menos de treinta minutos de viaje. (221)<sup>10</sup>

Sintéticamente, Laura expresa los fundamentos de su programa: “Todo el desarrollo de las ideas esbozadas tienen como objetivo único asegurar un desplazamiento rápido, económico y seguro del tránsito” (141).<sup>11</sup> El discurso organicista del autor se ordena alrededor de una sola premisa: garantizar el flujo circulatorio sobre cuya implementación no existen reparos. En el nivel del enunciado, queda justificada cualquier acción con tal de llegar a la meta propuesta. De hecho, llama la atención la simplicidad con la que se plantea en el proyecto lo que en el plano objetivo resulta de concreción mucho más traumática y compleja, porque para cumplir con lo dicho es necesario expropiar, demoler y volver a construir.

El interés que tiene analizar *En otro orden de cosas* en articulación con *La ciudad arterial* radica principalmente en que la novela pone el énfasis en la construcción de las autopistas como clave de interpretación del periodo histórico y eso se condice, a su vez, con la hipótesis economicista que tiene Fogwill de la dictadura. No obstante, hay que discernir una textualidad de otra, ya que las diferencias son importantes y refieren no solamente a las estrategias retóricas que cada una pone en juego sino también a la finalidad práctica, que en el caso de la ficción es nula. Si seguimos a Adrián Gorelik, la distancia que media entre estos dos tipos de discurso acerca de la ciudad puede ser entendida de acuerdo con el par conceptual *imaginario urbano e imaginación urbana*: el primero es polisémico y tiene que ver con las múltiples

---

10 Según Richard Sennett, la concepción de la ciudad como organismo compuesto por arterias y venas tiene una genealogía que se remonta al siglo XVIII en Inglaterra, cuando los planificadores urbanos trataron de convertir la ciudad “en un lugar por el que la gente pudiera desplazarse y respirar con libertad, una ciudad con arterias y venas fluidas en las que las personas circularan como saludables corpúsculos sanguíneos” (274). Pero las imágenes organicistas adquieren un estatuto definitivamente moderno durante el siglo XIX, cuando con la renovación de las grandes ciudades industriales como Londres y París se buscó propiciar una circulación más ágil.

11 El plan de Laura es un síntoma de lo que Olivier Mongin identifica como el aspecto central de la urbanización moderna, y que la contemporaneidad no hace más que intensificar: el predominio de los flujos sobre los lugares. La ciudad arterial responde así al imperativo de circulación con base en el cual se organizaron las urbes modernas y posmodernas: “Fluidez del tránsito y amplios espacios abiertos para la construcción de edificios de gran altura son los dos pilares fundamentales de esta concepción urbana” (Laura 223).

formas en que “las sociedades se representan a sí mismas en las ciudades y construyen sus modos de comunicación y sus códigos de comprensión de la vida urbana”, mientras que el segundo es “la dimensión de la reflexión político-técnica (por lo general, concentrada en un manojito de profesiones: arquitectura, urbanística, planificación) acerca de cómo la ciudad debe ser” (260). Pensada como imaginación urbana, se comprende que *La ciudad arterial* tenga un carácter más restringido y proyectual que *En otro orden de cosas*, cuya naturaleza es de muy distinto alcance.

Existen ciertos elementos trabajados por Fogwill en la novela que guardan relación con el enfoque de Laura en particular, pero también con la trama discursiva del urbanismo, en un nivel más general. Como decíamos anteriormente, el relato de Fogwill aborda cuestiones que pueden ser leídas según el vínculo establecido con un conjunto de discursos más amplio que problematizó los efectos de las modernizaciones urbanas, ya sea desde la geografía (tal es el caso de David Harvey), ya desde la teoría crítica (como, por ejemplo, Marshall Berman). Nos interesa detenernos en dos aspectos, especialmente por el modo en que afectan la configuración de la ciudad en la novela: el carácter intrínsecamente destructivo de la modernización urbana y el vínculo entre reestructuración urbana y especulación financiera.

Las maniobras especulativas detrás del plan de autopistas están sugeridas hacia el final de *En otro orden de cosas*:

En la torre habían vivido pendientes de los ajustes al calendario de rotación y retiro de comandantes de las fuerzas. Una conjunción favorable había permitido que la compañía tradujese a depreciada moneda argentina la deuda en dólares y marcos que había financiado las obras de infraestructura urbana. (185)

No es un dato menor que, en una perspectiva materialista —como la que sostenemos que la novela pone en primer plano—, aparezca una comprensión del fenómeno de la construcción de autopistas que sea tan lúcida en su análisis de los mecanismos financieros que propiciaron la concreción de dicha obra. La novela presenta el vínculo entre obra pública y especulación financiera sin insistir demasiado; incluso podríamos afirmar que emplea el tono de lo dicho sucintamente porque dicho vínculo es, en cierta medida, *algo que va de suyo*. ¿Pero para quiénes esa información es del orden de lo evidente?

Cuando el narrador cuenta *por medio de una prosa informativa y sobria* que la firma se vio favorecida financieramente por el gobierno dictatorial a través de prácticas fraudulentas, se vuelve evidente que el punto de vista asumido es el de los ejecutivos de la empresa (entre los que se incluye, en ese momento, el protagonista), ya que el tono del relato presenta como obvio lo que constituye, en todo caso, algo del orden de lo inconfesable.<sup>12</sup>

Si *En otro orden de cosas* insinúa la obvedad de las prácticas fraudulentas de gran escala, resulta sugestivo que el fraude también se replique en una escala menor cuando en el capítulo “1982” empiezan a proliferar los “curros”, los “pequeños sobornos”, los “gastos especiales” y los “arreglos”, tanto por parte de los altos mandos de la compañía como de los subordinados, con lo cual se muestra cómo dichas maniobras han ganado en capilaridad. A propósito del fundamento financiero de los procesos de modernización, David Harvey sostiene que la renovación urbana cumple un papel preponderante en la absorción del producto excedente durante el proceso de acumulación de capital (*Ciudades rebeldes*).<sup>13</sup> Constituye, incluso, una de las formas más

12 Cierta línea de análisis sostiene que la construcción del plan de autopistas durante la gestión de Cacciatore tuvo tanto que ver con solucionar problemas endémicos del transporte en la ciudad de Buenos Aires como con motivaciones estrictamente financieras. En efecto, las investigaciones históricas revelan el vínculo entre el manejo de la obra pública durante la administración de Cacciatore y el crecimiento de la deuda externa: “Por último, un dato elocuente, que se relaciona con el accionar de la MCBA [Municipalidad de Buenos Aires] pero también con los lineamientos económicos de la dictadura en general, es la participación que tuvieron las autopistas en la conformación de la deuda externa. De los 23.000 millones de dólares de deuda privada estatizada por el Estado, 951,2 millones correspondían a AUSA [Autopistas Urbanas S.A.], lo que representa un 4,1% de la deuda total asumida por el Estado. De esta manera, Autopistas Urbanas S.A. fue una de las empresas más beneficiadas por la licuación de la deuda privada, ubicándose en el tercer lugar luego de Celulosa Argentina y Cogasco [...]. En este marco, AUSA fue una de las empresas más beneficiadas por la estatización de deuda privada que el Estado llevó a cabo en 1981 y así las autopistas urbanas se convirtieron en un emblema del funcionamiento económico del PRN” (Tavella 120).

13 Harvey ahonda en los vínculos entre capital y mano de obra con base en los cuales Haussmann pudo llevar adelante la obra en la época de Luis Napoléon Bonaparte: “Para sobrevivir políticamente, aquel emperador autoritario recurrió a una enérgica represión de los movimientos políticos de oposición, pero también sabía que tenía que resolver el problema de la absorción de capital excedente, para lo que impulsó un vasto programa de inversiones en infraestructuras, tanto en el propio país como en el extranjero. [...] En 1853 el emperador llamó a París a Georges-Eugène Haussmann para que se hiciera cargo de las obras públicas en la capital. Haussmann entendía perfectamente que su misión consistía en resolver el problema del excedente de capital y mano de obra mediante la urbanización. La reconstrucción de París absorbió enormes cantidades de trabajo y de capital para los niveles de la época, lo que sumado a la supresión autoritaria de

frecuentes de sortear los ciclos de estancamiento a los que se ve enfrentado, periódicamente, el modo de producción capitalista. Asimismo, Harvey insiste en que no hay transformación urbana sin destructividad, dado que así avanza históricamente la urbanización del capital:

La absorción del excedente mediante la transformación urbana tiene empero un aspecto aún más tenebroso: ha supuesto repetidas rachas de reestructuración urbana mediante una “destrucción creativa” que casi siempre tiene una dimensión de clase, ya que suelen ser los más pobres y menos privilegiados, los marginados del poder político, los que más sufren en esos procesos. (*Ciudades rebeldes* 37)<sup>14</sup>

Resulta sugestivo cómo en el análisis de Harvey sobre la reestructuración urbana se anudan los dos elementos que mencionamos anteriormente: el régimen especulativo y el carácter destructivo. Este último ocupa un lugar considerable en la novela, fundamentalmente en los capítulos sobre el trabajo del protagonista en las demoliciones. De hecho, la fuerza destructiva se

---

las aspiraciones de los obreros de París fue un instrumento esencial de estabilización social. [...] Cambió de golpe toda la ciudad en lugar de hacerlo poco a poco. Para hacerlo necesitaba nuevas instituciones financieras e instrumentos de crédito al estilo saintsimoniano (el *Crédit Mobilier* y la *Société Immobilière*). De hecho contribuyó a resolver el problema del excedente de capital disponible mediante un plan de tipo keynesiano de mejoras infraestructurales urbanas financiadas mediante la deuda. El sistema funcionó bastante bien durante unos quince años y supuso no sólo una transformación de las infraestructuras urbanas sino la construcción de una forma de vida y un tipo de habitantes de la ciudad totalmente nuevos. París se convirtió en la ‘Ville-Lumière’ y en el gran centro de consumo, turismo y placer: los cafés, los grandes almacenes, el novedoso sector de la moda, las grandes exposiciones, todo aquello cambió la forma de la vida urbana abriendo la posibilidad de absorber grandes excedentes mediante un inmenso consumo” (*Ciudades rebeldes* 24-26). El sistema crediticio originado por las necesidades de financiamiento estalló con la crisis de 1868, tras la cual Haussmann fue destituido.

- 14 A continuación, Harvey invoca el nombre de Haussmann: “Para hacer surgir la nueva geografía urbana del derrumbe de la antigua se requiere siempre violencia. Haussmann hizo derribar los viejos barrios de París empleando poderes excepcionales de expropiación, supuestamente en beneficio público, en nombre de los derechos de ciudadanía, la restauración ambiental y la renovación urbana. Consiguió así deliberadamente expulsar del centro de París, junto con las industrias insalubres, a gran parte de la clase obrera y otros elementos rebeldes que constituían una amenaza para el orden público y por supuesto para el poder político, creyendo (incorrectamente, como se comprobó en la Comuna revolucionaria de París de 1871) que aquella reforma urbana ofrecía un nivel suficiente de vigilancia y control militar como para asegurar el fácil sometimiento por la fuerza de las clases rebeldes” (*Ciudades rebeldes* 37).

extrema cuando el personaje y los demás operarios deben demoler edificios recientemente construidos y sin estrenar para que avance el trazado la autopista:

*Había algunos edificios muy altos, todos de hormigón; alguno de ellos ni había llegado a inaugurarse: los habían planeado, los habían construido, habían terminado sus instalaciones y detalles, y antes de que la primera familia llegara a ocuparlos, habían librado la orden de expropiación y estaban en vísperas de demolerlos. (Fogwill, *En otro orden* 79; las cursivas son nuestras)<sup>15</sup>*

La repetición en la construcción verbal intensifica la expresividad del pasaje, de forma que quede subrayado el carácter excesivo y, en cierta medida, absurdo de la acción llevada a cabo. Asimismo, el fragmento citado es un ejemplo del enfoque materialista de *En otro orden de cosas*, ya que muestra cómo la novela enfatiza la dimensión inmanente de la obra de infraestructura: el proceso de expropiación, demolición y construcción. El protagonista recorre cada una de estas etapas, de acuerdo con una trayectoria que abarca desde el trabajo material al inmaterial y que, en términos espaciales, lo lleva de la superficie del terreno hacia los túneles subterráneos y, por último, a la altura de la torre de oficinas. En una conversación con los superiores, el personaje demuestra entender el significado y la dirección del proyecto en términos estrictamente materiales; se trata, ni más ni menos, de demoler lo construido, alisar el terreno y levantar autopistas:

Volvió a decir que entendía y que conocía la obra desde antes de pedir su contrato: había que trazar una línea recta en cierta dirección, dejar una franja limpiísima de tierra llana todo a lo largo para después levantar los caminos elevados. Y después había que trazar nuevas líneas sobre los planos de la ciudad, elegir las mejores y seguir demoliendo y alisando, para volver a construir. (62)

La nueva ciudad debe abrirse paso a través de las demoliciones y, para conseguir “una franja limpiísima de tierra llana”, es necesario acelerar el proceso de expropiaciones. Sin embargo, la novela no muestra el acontecer de

---

15 Énfasis mío.

las expropiaciones sino que centra su atención en la empresa de destrucción de la ciudad del pasado.<sup>16</sup>

Como señala Harvey (*Ciudades rebeldes* 39), la fundación de una nueva geografía urbana es inescindible de la desposesión y el traslado de grandes sectores de la población. Consciente de la magnitud de la obra planteada y del impacto que su implementación tendría en la fisonomía de la ciudad, Laura se protege de antemano de las posibles objeciones colocándose bajo el signo de Haussmann:

Recordamos también, que cuando el Barón de Haussmann construyó en la segunda mitad del siglo pasado los magníficos boulevares y avenidas de París, un coro unánime de protestas y de quejas le acompañó. Hoy sin embargo, no existe urbanista que no reconozca la obra realizada. (232)<sup>17</sup>

Al encomendarse a Haussmann, Laura se inscribe retóricamente en un linaje de urbanistas que diseñaron la ciudad moderna mediante la destrucción de la ciudad del pasado, la cual es concebida como un obstáculo que debe sortearse.

---

16 Es en razón de esta última exigencia que Laura destina diferentes secciones de *La ciudad arterial* al cambio de la ley de expropiaciones. El problema radica en que estas constituyen la condición necesaria para el trazado de las autopistas y, simultáneamente, el foco de mayor conflictividad social. Con todo, Laura pone en primer lugar el factor económico: “Uno de los factores de mayor encarecimiento en la construcción de autopistas en zonas urbanas es el alto costo de las expropiaciones. Este es además el factor que provoca la mayor resistencia a la construcción de estas obras por parte de los vecinos potencialmente afectados. [...] Por ello, una solución técnica que permita reducir el ancho de la expropiación sin afectar el volumen del tránsito ni las condiciones óptimas de funcionamiento, puede considerarse el *desideratum* del diseñador” (117). La modificación del régimen de expropiaciones, según el punto de vista de Laura, debía estar orientada por la doble premisa de la indemnización justa y la celeridad en el pago. Desde luego, el régimen propuesto solamente contemplaba —y, en la realidad efectiva del gobierno de Cacciatore, solamente contempló— a los propietarios de los inmuebles, desentendiéndose del problema ocasionado a los inquilinos. Para una crítica del sistema de expropiaciones ideado por Laura, véanse Oszlak y Tavella.

17 Llama la atención que Laura no invoque también los nombres de Torcuato de Alvear y Mariano de Vedia y Mitre: “El brigadier Cacciatore puede ocupar en el imaginario de Buenos Aires el lugar reservado a sus grandes intendentes fáusticos, como Torcuato de Alvear y Mariano de Vedia y Mitre, porque encabezó, como ellos, un proceso visible —es decir, a través de grandes emprendimientos públicos— de modernización urbana que, a su manera, también le cambió la cara a la ciudad, aunque no haya hecho más que potenciar su crisis. Porque se trató, a diferencia de las anteriores, de una modernización sin expansión” (Gorelik 197).

Volviendo por última vez al pasaje de *En otro orden de cosas* citado anteriormente, los edificios que son derribados antes de ser inaugurados constituyen el síntoma más contundente de lo que Marshall Berman entiende como el carácter intrínsecamente destructivo de la modernización: un proceso que avanza de manera dinámica aniquilando y recreando el mundo a cada paso.<sup>18</sup> El desarrollo interno de la modernidad, explica Berman, provoca que la misma ciudad moderna se vuelva obsoleta y deba ser, ella también, *modernizada*.<sup>19</sup> Ese dinamismo que actúa mediante crisis destructivas es el que la novela consigue captar en su aspectos materiales, principalmente mientras el protagonista trabaja en las obras de demolición.

### Las tres perspectivas

Para un personaje que percibe su vida al modo de un papel en blanco, no queda otra opción que recibir de manera pasiva las corrientes de la historia, y, efectivamente, el protagonista de *En otro orden de cosas* se verá afectado por los acontecimientos políticos y económicos sin participar de los hechos más que en calidad de quien ejecuta directivas ajenas, de quien procura

---

18 En relación con el carácter destructivo de la modernización, pocos autores han reflejado con mayor precisión que Berman el proceso mediante el cual la forma de una ciudad se ve drásticamente modificada por la reforma de la infraestructura vial. Si bien el objeto hacia el que dirige su mirada es la Nueva York de mediados del siglo xx, recurre primero al caso ejemplar de Haussmann. Por un lado, Berman entiende que la invención del bulevar en la París del siglo xix constituyó el paso decisivo en la modernización urbana: “Napoleón y Haussmann imaginaban las nuevas calles como las arterias de un nuevo sistema circulatorio urbano” (149). Con todo, y debido a que alude a otro momento en la historia de Occidente, Berman puede plantear que existe una diferencia sustantiva entre las ciudades de los bulevares y las ciudades de las autopistas. En la primera mitad del siglo xx, Robert Moses es a Nueva York lo que Haussmann fue a París, sólo que en este caso las transformaciones urbanas se hicieron para abrir espacio a la máquina insignia del capitalismo norteamericano, es decir, el automóvil. El nuevo diseño urbano cambia las pautas de sociabilidad desde el momento en que produce una reconfiguración de los modos de circular por la ciudad: “El signo distintivo del urbanismo del siglo xix fue el bulevar, un medio para reunir materiales y fuerzas humanas explosivos; el sello del urbanismo del siglo xx ha sido la autopista, un medio para separarlos” (Berman 165).

19 La idea de una modernidad que se devora a sí misma y se regenera por medio de saltos modernizadores tiene un resabio benjaminiano y un sustrato común marxiano. Por ejemplo, cuando Walter Benjamin analiza la proliferación de fantasías sobre el ocaso de París, en el mismo momento en que la ciudad se enfrenta a su modernización a manos de Haussmann, dice que en esas fantasías “se expresa la oscura conciencia de que con las grandes ciudades surgieron también los medios para convertirlas en polvo” (*Libro de los Pasajes* 123).

descifrar en cada momento la “línea correcta” y actuar, en consecuencia, con rigor y eficacia. De hecho, *le suceden* las cosas y rara vez se constituye, gramaticalmente, en el agente de los cambios que se operan en su vida; estos *le* ocurren sin la intervención de su voluntad, sometidos al dictado de fuerzas externas (la organización armada, la empresa constructora) que deciden sobre el destino del sujeto. Por este motivo, proliferan en el texto expresiones donde el sujeto es objetivado: “lo habían mudado”, “la revolución lo requería en otro lugar”, “[l]o habían trasladado a aquel estudio” y “[l]e tenían asignado aquel departamento” (Fogwill, *En otro orden* 163, 43, 96, 44).

En este mismo sentido, el narrador habla de la *serie de golpes de azar* que orientan la carrera del protagonista, primero como operario en las demoliciones y luego cumpliendo tareas administrativo-intelectuales en un estudio de la compañía constructora, etapas de una trayectoria que describe el paso del trabajo material al inmaterial. En el plano formal, será esta indeterminación del protagonista la que permitirá mostrar la época desde perspectivas distintas, con una mirada que dirige su atención no tanto a los procesos históricos generales sino más bien a los hechos particulares.

El primer punto de vista es el de la superficie y constituye el momento de mayor proximidad con la materialidad de la obra de autopistas. El personaje empieza a trabajar en las demoliciones en el capítulo “1975”, cuando, según se anuncia, la “revolución” ha comenzado a perder muchos de sus miembros, quienes “fueron a trabajar directamente para el enemigo” (57). Una breve prolepsis adelanta los distintos rangos que ocupará durante su trabajo en las demoliciones:

Hizo una carrera. Eso llegaron a decir después: “Hizo carrera”. Al principio trabajó derrumbando muros desvencijados, después integró una brigada de desmonte de partes recuperables de las casas erradicadas. Después manejó máquinas de derribar, más tarde lo destinaron a formar grupos de nuevos contratados y cuando ya era uno de los responsables, lo nombraron jefe de proyectos y lo ascendieron a “tareas mecanizadas”. (58)

Es interesante notar la progresión de la secuencia descrita en este fragmento. Primero, el personaje se ocupa de una tarea más rudimentaria que las siguientes, consistente en derribar paredes que ya están deterioradas; la expresión “muros desvencijados” indica que se encuentran más allá del

punto de recuperación, con lo cual no resultan útiles para ningún uso futuro y, por lo tanto, constituyen un obstáculo en el sentido más pleno del término. Cuando el personaje pasa a “desmontar” partes que sí son recuperables, el cambio de actividad puede parecer, a primera vista, menor. Pero, en verdad, muestra que el imperativo de remover la ciudad del pasado que el progreso impone tiene un carácter gradual.

En las páginas siguientes, la novela describe con precisión el trabajo material de desmonte de casas y edificios: derribo de mamposterías, extracción de tornillos y bisagras, recuperación de mosaicos, azulejos y canillas, almacenamiento de las piezas rescatadas, desarme de cañerías, manejo de las herramientas (sierra, maza, llaves y cortafíos). El protagonista realiza las tareas acompañado de un sistema propio de contabilización del producto de su trabajo, y es esa combinación de destreza manual y disposición intelectual la que le permite no sólo trabajar de manera eficiente —despertando la atención de sus superiores— sino ascender de puesto con rapidez.

Su actividad inicial implica la remoción —el “despeje urbano”, según el léxico del narrador— de los edificios existentes, y esto comprende no sólo un acto de devastación, en términos generales, sino que además supone un contacto con la materia irreductible de la ciudad: la piedra y la tierra. De esa manera, el personaje *toca* la ciudad en el momento mismo de su desaparición, es decir, en el instante en que se transforma en escombros. Los efectos de la obra se expresan, a modo de marca o huella, en el cuerpo:

Con un mazo de quince libras debía golpear las partes blandas de mampostería. Todo pasaba a ser escombros finos, polvo amarillo, polvo colorado y cascotes. Al oscurecer llegaba a la barraca de los peones y, después de la ducha, mientras todos se sentaban en sus cuchetas para esperar la comida, se quedaba dormido. *Le dolían la cintura, la espalda y los brazos: durante el sueño y en las comidas, igual que los domingos libres, las manos hinchadas extrañaban la forma de la empuñadura de su mazo y el tacto áspero de los escombros.* (58) <sup>20</sup>

La ruptura de la secuencia lógica que se produce en la última frase no sólo revela el temperamento del personaje sino también el tipo de relación que establece con el trabajo. Si el uso de los dos puntos señala, en cierto

---

20 Énfasis mío.

modo, la ausencia de conector lógico, su mera sustracción impone la tarea de interpretar el nexo entre las dos cláusulas; porque no se infiere que al “dolor en la cintura, la espalda y los brazos” provocado por el trabajo le siga, como efecto, la sensación de “extrañar la empuñadura del mazo y el tacto de los escombros”. En diversas ocasiones no se expresará el hastío sino, por el contrario, la compenetración del personaje con sus herramientas de trabajo y con las actividades mecánicas, repetitivas, que realiza. Cuando ya se encuentra incorporado a la sección de máquinas de demolición, que funciona por turnos rotativos, experimenta el malestar de no estar subido a la máquina a partir del instante mismo en que le toca abandonar su puesto para cedérselo a otro operario: “El cuerpo, habituado a los motores, sentía una falta y así como en el aire, en el suelo y en las paredes remanentes de las demoliciones faltaba un eco, dentro suyo sentía como si algo hubiera dejado de vivir” (72). El malestar se manifiesta, así, por medio del paralelismo entre los sonidos de la obra y los latidos del corazón.

En otro momento, el protagonista tiene un intercambio con su auxiliar acerca de cómo comenzar el desmonte del patio de la iglesia. Lo interesante de la escena es que expresa con particular intensidad la primacía de la perspectiva materialista como rasgo característico de la novela, inclusive por el modo en que plantea, a partir de un ejemplo concreto, la dialéctica de teoría y praxis:

Discutieron alternativas. El auxiliar se inclinó por la que recomendaría cualquier manual de operaciones: elegir el borde más largo del perímetro del patio, calar horizontalmente por debajo del contrapiso con la alzada mecánica y desbistar la superficie en terrones levantándola con la pala hidráulica, como lo haría un *bulldozer* convencional. Él dijo que esa era una buena receta para levantar una calzada de cemento, pero que la antigüedad de esa construcción pronosticaba un fondo desperejo y que, en tales casos, convenía cortar la superficie en panes, usando los martillos neumáticos, desbrozar los panes con los pisonos mecánicos y después acumular el material con la pala hidráulica antes de preprocesarlo en las tolvas. [...] En teoría, el auxiliar dominaba todas las posibilidades de la máquina, pero una cosa es la teoría —la ilusión de idoneidad que se adquiere en el campo de capacitación—, y otra es el conocimiento logrado al cabo de pasar meses despejando manzanas. (80-81)

Llama la atención la precisión terminológica, el lenguaje profesional que el narrador maneja y emplea en la novela. En el fragmento citado, el vocabulario específico sitúa la empresa de demolición en un plano eminentemente concreto y genera como efecto de lectura la sensación de estar ante un manual práctico sobre cómo derribar una edificación.

Durante las demoliciones, el protagonista y los demás operarios sufren interrupciones en el ritmo de trabajo con motivo del descubrimiento de sitios que, en razón de su interés histórico, requieren del aviso a los supervisores para que estos evalúen si resulta necesario convocar a especialistas en conservación. El valor patrimonial de una construcción entra en conflicto con la optimización del tiempo de trabajo, por lo cual el protagonista se siente obligado a educar al ayudante que tiene a su cargo acerca de la conveniencia, frente a este tipo de situaciones, de “hacerse los boludos” (82) y no dar cuenta del hallazgo a los superiores, o, en todo caso, reportarlo de tal manera que, por el uso estratégico de eufemismos, aquellos aprueben la continuación de las tareas. De la misma manera, la expresión “despeje urbano” constituye un eufemismo empleado para encubrir el acto de devastación que se está produciendo en esta remoción de la ciudad del pasado. Los recursos del lenguaje contribuyen a justificar el carácter destructivo de una empresa que no cede siquiera ante la conservación y la memoria histórica urbana.

Es notable la similitud de la expresión empleada por la voz narrativa de *En otro orden de cosas* con las palabras de Walter Benjamin: “El carácter destructivo sólo conoce una consigna: hacer sitio; sólo una actividad: despejar” (“El carácter destructivo” 159). En efecto, la modernización urbana que constituye el eje central del relato de Fogwill exhibe su carácter eminentemente destructivo:

El carácter destructivo no ve nada duradero. Pero por eso mismo ve caminos por todas partes. Donde otros tropiezan con muros o con montañas, él ve también un camino. [...] Como por todas partes ve caminos, está siempre en la encrucijada. En ningún instante es capaz de saber lo que traerá consigo el próximo. Hace escombros de lo existente, y no por los escombros mismos, sino por el camino que pasa a través de ellos. (Benjamin, “El carácter destructivo” 161)

En este sentido, el principal “obstáculo” estará constituido por una iglesia que debe ser demolida y bajo la cual, luego de comenzado el desmonte,

uno de los operarios descubre un foso. Este “accidente” le proporciona al personaje el segundo punto de vista, ya que a raíz de esta situación el trabajo se suspende y lo que tiene lugar es el descenso de los pilotos hacia el subsuelo de la ciudad. El hombre calcula que han descendido alrededor de unos cincuenta metros bajo tierra por medio del túnel que conduce a diferentes bóvedas de almacenamiento en las que encuentran barriles, estantes podridos, herramientas (azadas, palas, picos) y canastos, todos en estado avanzado de putrefacción. La incursión genera dos efectos inmediatos en los pilotos de la sección máquinas: por un lado, suciedad, ya que la estrechez de los túneles les ha dejado la ropa tiznada de un hollín grasiento y aceitoso, y, por otro, suspensión de tareas. Por las características del hallazgo, en este caso corresponderá dar aviso a los conservacionistas.

La experiencia de abrirse paso a través del túnel provoca en el protagonista una reflexión acerca del pasado de cautiverio junto a su compañera de entonces: “pensaba en el túnel y en todo lo que el túnel venía a recordarle: ella, la oscuridad, el tiempo como algo oscuro y descendente, el aire irrespirable, el eterno descenso” (Fogwill, *En otro orden* 86). El viaje hacia las entrañas de la ciudad se convierte, para él, en un recorrido por la memoria personal, compuesta, de la misma manera que el suelo, por diferentes capas de sedimentos. La analogía revela que la ciudad es, tal como lo señala Olivier Mongin, un espacio hecho de tiempo, “un lugar que hace rimar una multiplicidad de estratos históricos” (66). Dicho de otra manera, en el espacio se expresa la temporalidad, los hechos y desechos de la historia. El viaje al subsuelo que realiza el protagonista es también un descenso al bajo fondo, al infierno de la memoria personal de haber sido víctima del terrorismo de Estado.

Debido al intervalo, los pilotos deciden pasar la tarde en la terraza de uno de los edificios sin estrenar que pronto será demolido. Desde allí, contemplan el paisaje urbano y advierten, con cierto regocijo, la limpieza del aire como resultado de una nueva reglamentación que impide incinerar basura en la ciudad,<sup>21</sup> pero también pueden observar la obra de las autopistas

---

21 Efectivamente, el nuevo Código de Planeamiento Urbano sancionado en 1977 por Cacciatore dispuso, entre otras medidas, la prohibición de incinerar residuos en la ciudad de Buenos Aires: “El código, en correlación con la reestructuración económica del período, buscaba el alejamiento del perfil industrial de la ciudad y una orientación hacia un perfil residencial (en términos restrictivos), de servicios y de negocios [...] . Por medio del código se desincentivaba o restringía a ciertas zonas muy específicas la presencia de industrias en la ciudad, se premiaba la construcción en perímetro libre

en proceso de ejecución. De esa manera, la escena ofrece un campo visual privilegiado, podríamos decir que los pilotos entrevén el futuro; la mirada consigue abarcar el conjunto de elementos que componen la ciudad que se anhela crear. Se trata de una ciudad limpia, residencial, interconectada, cuya nueva fisonomía no puede ser alcanzada si no es por medio de un ejercicio de la violencia, que aparece enunciado en este episodio solapada pero sugestivamente:

Recordó las miradas, buscando entre las manzanas próximas la mancha azul de la bandera que indicaba que una nueva manzana había sido erradicada. Más al oeste, se veían manzanas aún habitadas y, a su alrededor, calles donde esperaban los *camiones verdes mudadores* y los *micros naranja* dispuestos para llevar *nuevos erradicados*. En contraste, hacia el este, se veía, lejos, la tela marrón del Río de la Plata y, como si tratase de acercársele, *una línea uniforme de cuarenta manzanas despejadas y planas, cercadas con alambres*. (91)<sup>22</sup>

En este pasaje se manifiesta, una vez más, la tendencia de la novela a hacer hincapié en la obra de infraestructura propiamente dicha y no en las personas damnificadas. Importan más las “manzanas despejadas y planas” que los habitantes desplazados; estos aparecen mencionados pero sólo por medio de una despersonalización: son los “nuevos erradicados” que los “camiones mudadores” y los “micros naranja” trasladarán a un nuevo lugar.

La escena se conecta con otras que, anterior y posteriormente en el texto, muestran una tercera perspectiva desde la que se observa la ciudad: el punto de vista cenital. En relación con este, pueden distinguirse dos momentos netamente diferenciados por la situación que vive el protagonista en cada caso. Primero, cuando todavía forma parte de las organizaciones armadas y

---

permitiendo mayor altura, se proponía la construcción de un sistema de parques en consonancia con otras políticas ambientalistas (por ejemplo, *la prohibición de incinerar basura en la ciudad*), se alentaba la construcción de grandes equipamientos en el sur por medio del englobamiento de parcelas y se reglamentaba la expulsión de ciertos usos industriales considerados nocivos para el área urbana (por ejemplo, la prohibición de faenar ganado en la ciudad, lo que implicaba la expulsión de mataderos y, eventualmente, de frigoríficos)” (Jajamovich y Menazzi 14; énfasis mío). Para un análisis del problema de la disposición de residuos en articulación con la creación del Cinturón Ecológico del Área Metropolitana Sociedad del Estado (CEAMSE), que buscó dar solución, entre otros, a aquel problema, véase Oszlak (239-247).

22 Énfasis mío.

le es asignado el departamento en un edificio de militares, dirige su mirada desde el piso alto hacia lo que sucede en las calles para encontrar en la trama de lo que ve el sentido del accionar colectivo: “Y miraba hacia abajo y la ciudad —síntesis del movimiento de conjunto— indicaba las claves de la respuesta” (44). Es la ciudad del *retumbar*, una ciudad que al son de los *bombos* y las *bombas* se aproxima al estallido revolucionario. El estruendo social, reforzado en el plano sonoro por los recursos de la paranomasia (*bombos*, *bombas*) y la aliteración (*retumbar*, *bombos*, *bombas*), está compuesto por igual de violencia y fiesta. El personaje descifra los sonidos, interroga los movimientos, y con base en esa actividad interpretativa percibe que pronto ha de llegar la nueva sociedad:

La revolución se disparaba en todas las direcciones de la ciudad y esas parejas tomadas del hombro o de la mano, esas mujeres con hijos que crecerían en el socialismo, y los muchachos que parecían esperar el llamado de la revolución apoyados en las paredes y mirando las pieles y las caderas de las adolescentes con una sed de armonía que sólo el movimiento de conjunto puede satisfacer: todo era un retumbar, el ritmo de la revolución. (50)

Poco después, el estado de plenitud y la confianza en el futuro gestados por el espíritu revolucionario cederán su lugar al ánimo crepuscular, ya que el protagonista fracasará en adivinar la línea correcta. Las certidumbres que el “guerrillero” había conseguido se derrumbarán cuando el horizonte revolucionario empiece a desvanecerse:

Mirando la ciudad desde la ventana alta no se alcanzaba a detectar la línea correcta. Sólo se vislumbraba el apuro de la gente por arrimarse a algún principio de calor y la sed de escapar de la sombra de los nuevos edificios en torre, que se abatía cada vez más negra, cada vez más larga, sobre la ciudad. (53)

El momento de declive coincide con la muerte inminente del “Hombre” (así se nombra, con mayúscula, a Perón), cuya desaparición señalará la suspensión del sonido colectivo (el retumbar) que constituía, en palabras

del narrador, la marcha del pueblo.<sup>23</sup> Pero además hay que reparar, en el fragmento citado, en la mención de los “nuevos edificios en torre”, ya que si la sombra *simbólica* que cae sobre la ciudad tiene que ver con la interrupción del movimiento revolucionario y el recrudecimiento de la violencia política, de manera concomitante, una sombra *real* empieza a oscurecer la ciudad: la que proyectan los edificios de gran altura.

Este pasaje de la novela expresa una alegorización de la ciudad en clave política y plantea, además, un contrapunto con las descripciones que enfatizan la perspectiva materialista. La “sed de escapar de la sombra”, la búsqueda de “algún principio de calor”, la penumbra “cada vez más negra, cada vez más larga” en la que se ve sumida la ciudad por el incremento de las torres de edificios: todos estos elementos le confieren cierta tonalidad alegórico-moral a la descripción del paisaje urbano. En definitiva, sugieren que a la fisonomía de la ciudad se le sobreimprimen las marcas de un panorama político sombrío y amenazante. De esta manera, *En otro orden de cosas* pone en juego imágenes del porvenir que son contrastantes: el idealizado futuro revolucionario y el futuro concreto de la nueva fase capitalista, con la paradoja de que la ciudad socialista del futuro se convierta en la de las demoliciones y los negocios inmobiliarios.

El protagonista accede a otro punto de vista cenital cuando pasa a ocupar un despacho en el edificio de la compañía.<sup>24</sup> Siguiendo a Michel de Certeau, se puede afirmar que la mirada cenital desde las torres de oficinas le proporciona al personaje la oportunidad y el placer de “ver el conjunto”. Esa posibilidad de abarcar con la mirada la extensión de la ciudad produce la sugestión de dominar, de “totalizar el más desmesurado de los textos humanos” (De Certeau 104). De manera que si antes el protagonista, cuando entró en contacto con la tierra

---

23 Hacia el comienzo, el narrador de la novela señala hasta qué punto el movimiento conducido por el líder cuyo nombre se escamotea marcó la vida del personaje y, con él, de toda una generación: “El peronismo, su interminable ‘pero’, su bárbara amalgama de ruidos que por un instante brotan de un fondo gris para abultarse y titilar por otro instante, también tuvo mucho que ver. Pero periodos así no empujan a cualquiera. Pero él, igualmente, jamás habría alcanzado una razón mejor: ahora lo nota bien, pero en aquella época no tenía medios para notar ni eso, ni nada” (17). Las reverberaciones de ese nombre son las que se apagan en el fragmento citado arriba, que hace coincidir la muerte del líder con la clausura del ideal revolucionario de la ciudad futura.

24 La mirada cenital desde los edificios de oficinas de Retiro o Puerto Madero en Buenos Aires se ha vuelto una escena recurrente de la literatura argentina contemporánea; aparece de diversas maneras y con diferentes intensidades en novelas como *Las islas* de Carlos Gamerro, *Puerto Apache* de Juan Martini o *Lumbre* de Hernán Ronsino.

y los escombros, había *tocado* la ciudad en lo que esta tiene de estrictamente material, desde lo alto de la torre en su despacho lo que accedería a ver es el “texto completo”. Sin embargo, es necesario reparar, como lo apunta de Certeau, en que esa mirada de pretensiones totalizadoras no engendra más que una ficción del conocimiento: “La ciudad-panorama es un simulacro teórico (es decir, visual), en suma, un cuadro, que tiene como condición de posibilidad un olvido y un desconocimiento de las prácticas” (105). La altura otorga, por lo tanto, un simulacro por medio del cual la trama compleja de la ciudad se vuelve legible, pero lo hace a condición de suprimir aquello que la constituye en primera medida: la movilidad de quienes la recorren. En la visión de Rem Koolhaas acerca de las “ciudades genéricas” —forma estandarizada de la urbanización en el fin de siglo— la calle ha muerto: “La Ciudad Genérica está pasando de la horizontalidad a la verticalidad. Parece como si el rascacielos fuese la tipología final y definitiva” (48).

Si, por un lado, la mirada panorámica es incapaz de ver los movimientos peatonales de la ciudad, por otro, tiene la posibilidad de percibir aquello que no se da a ver al caminante. Instalado por la empresa en un departamento de Avenida Belgrano, el protagonista se asoma al balcón a observar la actividad portuaria y advierte que el tamaño de los barcos es cada vez mayor. Efectivamente, un artículo leído en el periódico le confirma que lo que ha visto forma parte de un proceso internacional de transformación del flujo comercial marítimo:

se había registrado un fuerte incremento en el tonelaje medio de las cargas: en poco tiempo el porte se había duplicado, y se habían automatizado la mayor parte de las operaciones. Ya entraban y salían enormes barcos tripulados por apenas una docena de técnicos. Eso explicaba por qué veían tan pocos marinos en la zona del puerto. (Fogwill, *En otro orden* 114)

Al igual que ocurre con el trazado de autopistas y la construcción de torres de oficinas para empresas de capitales multinacionales, la modificación de las condiciones materiales del tráfico marítimo forma parte de la reestructuración de la economía global que tuvo lugar hacia fines de la década de 1970. De esta manera, la mirada panorámica se entrelaza con la perspectiva economicista que le permite al personaje reparar en las transformaciones operadas en el puerto. El lenguaje del fragmento está impregnado fuertemente del punto

de vista materialista: incremento, tonelaje de las cargas, duplicación del porte, automatización de las operaciones.

En términos sensoriales, el cambio que significa dejar de trabajar en las demoliciones y pasar a cumplir tareas de oficina marca la primacía de la visión en desmedro del tacto. El personaje registra con claridad que su vínculo con “la obra” se ha tornado más abstracto desde el momento preciso en que deja de trabajar en las máquinas y pasa a vérselas con planillas de cálculo, gráficos, catálogos y diagramas de ejecución de obra. El cambio se expresa, por ejemplo, en la lisura de las manos: “Habían pasado años, y las zonas ásperas de su mano, encallecidas por las herramientas de la obra, habían desaparecido” (124). A partir del capítulo “1980”, su papel en la compañía tendrá que ver con el cumplimiento de labores intelectuales,<sup>25</sup> más específicamente con el desarrollo de un proyecto cultural. La transición se expresa con claridad en el informe que el protagonista les presenta a los directivos:

Si nuestro negocio —decía “nuestro”— es hacer autopistas, centros comerciales y ciudades satélites, no explotamos mercados: *los creamos de la nada*. La nada es el mundo donde las ciudades y los centros comerciales brotan al azar y *los vehículos todavía circulan gratis*, como si las rutas y las calles no insumieran mano de obra, cemento y maquinarias. [...] Nos juzgan como si estuviésemos comprando las excavadoras y aplanadoras que se usaban hace veinte años y no tuviésemos ni la folletería de los modelos actuales. El informe está señalando los folletos que de hoy en adelante debemos leer. Lllaman a la carpeta “Proyecto Cultural”: *esto no quiere decir que la cultura sea nuestro nuevo negocio, sino que será un insumo indispensable para nuestro negocio*. (149).<sup>26</sup>

La aclaración final de que la empresa constructora comience a incorporar la cultura como una de las facetas de su negocio, que pase a considerarla un insumo para generar rentabilidad, es el indicador de un giro significativo. Como lo estudia David Harvey (*Espacios del capital* 139), el creciente papel de la cultura en la economía capitalista a partir de la crisis de 1973-1975 vino de la mano, al menos para los países occidentales, con el declive del modo

---

25 Colomina-Garrigós entiende que las tareas que desempeña el personaje a partir de ese momento señalan la emergencia del *marketing* empresarial.

26 Énfasis mío.

de producción industrial (fordista-taylorista) y el tránsito a un modelo de acumulación flexible.<sup>27</sup> En ese contexto, la cultura se constituye en una de las esferas —junto con los servicios y las telecomunicaciones— de rentabilidad ascendente.

Con todo, lo más interesante del fragmento citado recae sobre ciertas imágenes que condensan el proceso de transformación urbana que la novela describe. La expresión “crear de la nada” subraya el carácter destructivo que hemos analizado a lo largo de este artículo, pero además pone de relieve un elemento perturbador: para hacer de las autopistas un negocio, es necesario instalar también la idea de que la ciudad *ya no es más* un espacio por el que se deba circular gratis. Si hemos visto que *En otro orden de cosas* le concede un lugar importante a narrar los aspectos materiales de la renovación urbana, entonces no es un asunto menor que en este fragmento se plantee que la inversión en técnicos, mano de obra y maquinaria resulta insuficiente si no se combina con un esfuerzo de otro orden, más ligado con aspectos simbólicos. En conclusión, lo que el pasaje antes citado viene a decir es que la renovación de la infraestructura vial provoca cambios no solamente en los modos de circular por la ciudad, sino que también promueve y busca instalar una transformación en los modos de vida.

## Obras citadas

- Benjamin, Walter. “El carácter destructivo”. *Discursos interrumpidos I. Filosofía del arte y de la historia*. Madrid, Taurus, 1989, págs. 157-163.
- . *Libro de los Pasajes*. Editado por Rolf Tiedemann. Madrid, Akal, 2005.
- Berman, Marshall. *Todo lo sólido se desvanece en el aire*. México, Siglo XXI, 2011.
- Chejfec, Sergio. “Fogwill: en otro orden de cosas”. *El visitante*. Buenos Aires, Excursiones, 2017, págs. 97-99.

---

27 Harvey insiste en que las industrias culturales adquieren una centralidad significativa en el orden económico postindustrial: “Existe, por consiguiente, la percepción de que la cultura ya no arrastra otras formas de actividad económica sino que se ha trasladado a la vanguardia, no como zona protegida de actividad no económica, sin embargo, sino como campo de feroz competencia para la obtención de beneficios. La acumulación de nichos de mercado, de preferencias diversas y la promoción de estilos de vida nuevos y heterogéneos se producen dentro de la órbita de la acumulación de capital” (*Espacios del capital* 141-142).

- Colomina-Garrigós, Lola. “Una mirada transatlántica a narrativas contestatarias de hegemonías mercadotécnicas: Belén Gopegui y Rodolfo Fogwill”. *Revista Letral* núm. 11, 2013, págs. 144-156.
- Dalmaroni, Miguel. *La palabra justa. Literatura, crítica y memoria en la Argentina 1960-2002*. Mar del Plata/Santiago de Chile, Melusina/RIL, 2004.
- De Certeau, Michel. *La invención de lo cotidiano: 1. Artes de hacer*. México, Universidad Iberoamericana, 2000.
- Duarte, Juan Ignacio y Ángela Oyhandy. “Urban Policies and Eminent Domain in Argentina: Cases from the City of Buenos Aires and the Province of Buenos Aires (1976–2007)”. *Eminent Domain and Social Conflict in Five Latin American Metropolitan Areas*. Cambridge, Lincoln Institute of Land Policy, 2017, págs. 37-77.
- Fogwill. *En otro orden de cosas*. Barcelona, Mondadori, 2001.
- . *Los libros de la guerra*. Buenos Aires, Mansalva, 2010.
- González, Horacio. “Rodolfo Enrique Fogwill: algunas inquisiciones”. *El Matadero. Revista Crítica de Literatura Argentina. Segunda Época* núm. 3, 2004, págs. 61-77.
- Gorelik, Adrián. *Miradas sobre Buenos Aires. Historia cultural y crítica urbana*. Buenos Aires, Siglo XXI, 2013.
- Gramuglio, María Teresa. “Políticas del decir y formas de la ficción. Novelas de la dictadura militar”. *Punto de Vista* núm. 74, 2002, págs. 9-14.
- Harvey, David. *Ciudades rebeldes. Del derecho de la ciudad a la revolución urbana*. Buenos Aires: Akal, 2014.
- . *Espacios del capital. Hacia una geografía crítica*. Madrid, Akal, 2007.
- . *The Urbanization of Capital*. Oxford, John Hopkins University, 1985.
- Hoyt, Jennifer. *Beyond the Dirty War: Urban Reforms and Protest in Buenos Aires during the Last Military Dictatorship, 1976-1983*. Tesis de Doctorado. Austin, University of Texas, 2012.
- Jajamovich, Guillermo y Luján Menazzi. “Políticas urbanas en un contexto de dictadura militar. Algunos interrogantes a partir de la Ciudad de Buenos Aires”. *Bitácora Urbano/ Territorial* vol. 20, núm. 1, 2012, págs. 11-20.
- Koolhaas, Rem. *Acerca de la ciudad*. Barcelona, Gustavo Gili, 2014.
- Laera, Alejandra. *Ficciones del dinero. Argentina, 1890-2001*. Buenos Aires, Fondo de Cultura Económica, 2014.
- Laura, Guillermo Domingo. *La ciudad arterial*. Buenos Aires, s. ed., 1970.

- Locane, Jorge. *Miradas locales en tiempos globales. Intervenciones literarias sobre la ciudad latinoamericana*. Madrid/Frankfurt, Iberoamericana/Vervuert, 2016.
- Mahler, Andreas. “Stadttexte — Textstädte. Formen und Funktionen diskursiver Stadtkonstitution”. *Stadt-Bilder: Allegorie, Mimesis, Imagination*, Winter 1999, págs. 11-36.
- Mongin, Olivier. *La condición urbana. La ciudad a la hora de la mundialización*. Buenos Aires, Paidós, 2006.
- Oszlak, Oscar. *Merecer la ciudad. Los pobres y el derecho al espacio urbano*. Buenos Aires, Hymnitas-Cedes, 1991.
- Saítta, Sylvia. “En torno al 2001 en la narrativa argentina”. *Literatura y Lingüística* núm. 29, 2014, págs. 131-148. DOI: <https://doi.org/10.29344/0717621X.29.85>
- Schwarzböck, Silvia. *Los espantos. Estética y posdictadura*. Buenos Aires, Las Cuarenta/El río sin orillas, 2016.
- . “Materialismo despiadado”. Prólogo. *Estados alterados*. Fogwill. Buenos Aires, Blatt & Ríos, 2021, págs. 9-38.
- Sennett, Richard. *Carne y piedra. El cuerpo y la ciudad en la civilización occidental*. Madrid, Alianza, 1997.
- Snitcofsky, Valeria. “Clase, Territorio e Historia en las villas de Buenos Aires (1976-1983)”. *Quid 16: Revista del Área de Estudios Urbanos del Instituto de Investigaciones Gino Germani* año 2, núm. 2, 2012, págs. 46-62.
- Sonderéguer, María. “Historia y memoria en los relatos del pasado reciente”. *Literatura argentina. Perspectivas de fin de siglo*. Buenos Aires, Eudeba, págs. 355-360.
- Tavella, Graciela. “‘Las autopistas no tienen ideología’. Análisis del proyecto de Red de Autopistas Urbanas para la ciudad de Buenos Aires durante la última dictadura militar argentina (1976-1983)”. *Papeles de Trabajo* vol. 10, núm. 17, 2016, págs. 104-125.

### **Sobre el autor**

Juan José Guerra es licenciado en Letras por la Universidad Nacional del Sur (UNS), Argentina. Es becario doctoral del Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas (CONICET) y doctorando en Letras por la UNS, donde además se desempeña como Jefe de Trabajos Prácticos de la asignatura “Teoría y Crítica Literaria I”.