



Hacia una gramática del ferrocarril: *Glaxo* (2009) y *Lumbre* (2013) de Hernán Ronsino

Towards a railroad grammar: *Glaxo* (2009) and *Lumbre* (2013) by Hernán Ronsino

Natalia D'Alessandro¹

Consejo Nacional de Investigaciones Científicas y Técnicas
Universidad de San Andrés
ndalessandro79@gmail.com

Resumen: En este artículo, observaré en las novelas *Glaxo* (2009) y *Lumbre* (2013) de Hernán Ronsino ciertos mecanismos de reescritura del leitmotiv de los ferrocarriles en la literatura argentina y sus reconfiguraciones desde textos fundacionales del siglo XIX hasta *Lumbre*. Desde este punto de partida, me interesa poner en diálogo las novelas de Ronsino con lo que entiendo como una tradición discursiva omnipresente en el contexto argentino en relación con los ferrocarriles. Así, analizaré ampliamente el concepto de ferrocarril en estos textos desde las propuestas de María Pía López y Horacio González en *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril* (2010), donde postulan al ferrocarril como resto siempre irresuelto, aún latente en la contemporaneidad, y como núcleo discursivo siempre nombrado con relación a proyectos disímiles de país. Por último, indagaré en lo que llamo una "gramática del ferrocarril" presente en los textos de Ronsino, que genera a nivel narrativo el trazado de múltiples vías textuales que se van conformando frente al lector y que, desde esta perspectiva, parecen proponer nuevos caminos y genealogías en el contexto de la literatura argentina contemporánea.

Palabras clave: Ferrocarriles argentinos – Literatura argentina – Gramática del Ferrocarril – Tradición discursiva – Hernán Ronsino

Abstract: In this article, I work on the novels *Glaxo* (2009) and *Lumbre* (2013) by Hernán Ronsino. I observe certain mechanisms of rewriting the leitmotif of the railroads in Argentine literature, and its reconfigurations from foundational texts of the 19th century to *Lumbre*. From this starting point, I am interested in putting Ronsino's novels in dialogue with what I understand as an omnipresent discursive tradition in the Argentine context in relation to the railroads. Thus, I extensively analyze the concept of railroad in these texts from the proposals of María Pía López and Horacio González in the volume *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril* (2010). There, they postulate the railroad as an always unresolved remainder, still latent in contemporary times, and as a discursive nucleus always named in relation to dissimilar country projects. Finally, I investigate what I call a "railroad grammar" present in Ronsino's texts. At the narrative level, this grammar generates the layout of multiple textual paths that are taking shape in front of the reader and that, from this perspective, seem to propose new paths and genealogies in the context of contemporary Argentine literature.

Key Words: Argentine railroads – Argentine Literature – Railroad grammar – Discursive tradition – Hernán Ronsino

¹ **Natalia D'Alessandro (Chubut, Argentina, 1979).** Natalia estudió Literaturas Modernas en la Universidad Nacional de Cuyo (Mendoza). Realizó una maestría en Literatura y Cine Latinoamericano en Tulane University (New Orleans) y un doctorado sobre Literatura y Cine Argentino Contemporáneo en Tulane University. Actualmente, ha recibido una Beca Posdoctoral de Reinserción de Conicet para investigadores formados en el extranjero, con lugar de trabajo en la Universidad de San Andrés (Buenos Aires). Natalia ha publicado artículos en revistas como *Hispanamérica*, *Iberoamericana*, *Variaciones Borges*, *A Contracorriente*, *Hispanic Review*, *Latin American Research Review* y *Question*, entre otras. Además, ha publicado capítulos en volúmenes como *The Film Archipelago: Islands in Latin American Cinema*, editado por Francisco-J. Hernández Adrián & Antonio Gómez (2021, Bloomsbury, Londres) y *(Re)leer literatura argentina y latinoamericana: perspectivas de cultura, sociedad y género* (2018, Ediunc, Mendoza).

Palabras preliminares

Las tres primeras novelas de Hernán Ronsino –*La descomposición* (2007), *Glaxo* (2009) y *Lumbre* (2013)– funcionan como una especie de trilogía que asedia historias de Chivilcoy, un pueblo/ciudad² de la provincia de Buenos Aires. Mediante un trabajo minucioso con el lenguaje, Ronsino presenta estas historias a través de múltiples voces, de diversos desplazamientos temporales y de la recurrencia de ciertos personajes que atraviesan las novelas. En la entrevista “Me interesan las pequeñas historias de los pueblos” (2007), Ronsino propone que el diseño de esta zona de enunciación tiene un alcance político y presupone un lugar de la experiencia desde donde se mira el país y el mundo:

Debe haber, pero es difícil que se muestre, una literatura que cuente la vida del interior del país. La literatura está muy centrada en las grandes ciudades, y a mí me interesa mucho contar las pequeñas historias que suceden en los pueblos. Porque narro a partir de mi experiencia vital y, por otro lado, porque narrar en un lugar que no sea Buenos Aires tiene también un sentido político. Narrar en Buenos Aires sería abdicar, en un sentido, de mi experiencia de pueblo, resignar esa experiencia que supone una mirada del país y del mundo. (Fiera en línea)

A partir de este lugar de enunciación como punto de partida de su escritura, Ronsino realiza una metódica exploración de las relaciones entre geografía e historia, indagando especialmente en ciertos espacios recurrentes como los trenes, las inmediaciones de las vías, los cañaverales, los límites siempre difusos entre el pueblo/ciudad y el descampado, o las distancias entre el pueblo y la ciudad de Buenos Aires. En este artículo, me detendré en la reescritura del *leitmotiv* de los ferrocarriles en las novelas *Glaxo* y *Lumbre* y en los diálogos y confrontaciones que establece con una tradición literaria argentina.

² Presento esta doble posibilidad de Chivilcoy como pueblo/ciudad porque una pregunta recurrente de estas novelas es si este espacio puede pensarse en la contemporaneidad como ciudad o como pueblo: “Yo, entonces, contemplo la forma en que la ciudad –¿o esta sucesión de restos sigue siendo un pueblo?– se va descomponiendo”. (70)

Recordemos muy brevemente el contexto de los ferrocarriles en Argentina: el primer tren, La Porteña, fue construido en Londres y se puso en marcha en 1857, durante la gobernación de Buenos Aires de Valentín Alsina. Gran parte de la red ferroviaria argentina se construyó durante la segunda mitad del siglo XIX y principios del siglo XX. A fines del siglo XIX, se produjo la venta y privatización de numerosos ramales a Inglaterra. Recién en el siglo XX, a partir de la segunda mitad de la década de los cuarenta, comienzan las negociaciones de Argentina con Inglaterra para comprar los ferrocarriles. Su compra y nacionalización fue en el año 1947 durante la presidencia de Juan Domingo Perón. La nacionalización de los ferrocarriles fue un hecho histórico, celebrado popularmente como un acto de soberanía: fortaleció el trabajo ferroviario, la figura del trabajador y los sindicatos Unión ferroviaria y La fraternidad. En la década de los noventa, se produjo la reprivatización – y el desmantelamiento– del sistema ferroviario durante las presidencias de Carlos Saúl Menem.³

Como sostiene Christian Ferrer en “Partes de guerra de la imaginación técnica argentina” (2010) el concepto de ferrocarril ha tenido desde sus inicios y a lo largo del siglo XIX y XX una gran incidencia en la formación de un imaginario técnico-económico, urbano, asociado al progreso y en detrimento de la idea de “desierto” y de “barbarie” en Argentina. En este sentido, María Pía López afirma en “Vías cruzadas” (2010) que el concepto de ferrocarril ha estado históricamente asociado a diversos proyectos de país, a preguntas sobre las ideas de nación y a interrogantes por la modernización y por los sueños desarrollistas.

Habría que destacar también que existen numerosas historias relacionadas a los ferrocarriles argentinos, como el texto fundacional de Juan Bautista Alberdi *La vida (y los trabajos industriales) de William Wheelwright en la América del Sud* (1876) o el emblemático texto *Historia de los ferrocarriles*

³ Ver: Cinat, Norberto Alfredo. “Síntesis histórica de los ferrocarriles en Argentina” (2010). Scalabrini Ortiz, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos* (1940). Rozitchner, León; González, Horacio; Sorín, Jaime. *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril* (2010).

argentinos (1940) de Raúl Scalabrini Ortiz. En el contexto discursivo y literario, el ferrocarril es un elemento omnipresente, ya desde textos fundacionales del siglo XIX como en las *Bases* (1852) de Alberdi o en *Una excursión a los indios ranqueles* (1870) de Lucio V. Mansilla. Sólo por mencionar algunos ejemplos de la presencia del ferrocarril en la literatura argentina a lo largo del siglo XX, podemos recordar los recorridos de Erdosain en la línea ferroviaria del Oeste de *Los siete locos* (1929) y *Los lanzallamas* (1931); los ensayos atravesados por la discusión sobre los ferrocarriles *Radiografía de la pampa* (1933) y *La cabeza de Goliath* (1940), de Ezequiel Martínez Estrada; el viaje de Dahlmann en el tren de Constitución en “El sur” (1953), de Jorge Luis Borges; los juegos en torno al Ferrocarril Central Argentino de “Final de juego” (1956), de Julio Cortázar; el tren de “Los pasajeros del tren de la noche” (1981) de Fogwill, que traslada a los soldados que vuelven de la guerra, entre muchos otros ejemplos.

A partir de este contexto, retomaré las propuestas de María Pía López y Horacio González en el libro *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril* (2010). En “Vías cruzadas” (2010), María Pía López reflexiona sobre el concepto de “ferrocarril” en el contexto argentino y lo piensa como un núcleo siempre nombrado en relación con proyectos disímiles de país. Desde su perspectiva, el desguace del ferrocarril, —figura omnipresente en el ensayo, en la política y en las intervenciones de los trabajadores—, opera como “materia visible” de una Argentina dañada. Por ello, María Pía López propone que la idea del ferrocarril funciona como “resto siempre irresuelto” (26): es decir, lee el ferrocarril como “emancipación impedida”, nunca liberado a los trabajadores, y como conflicto histórico, aún latente en la contemporaneidad.

Por su parte, en “Durmientes” (2010), González piensa el ferrocarril en el contexto literario. Retoma la idea de los ferrocarriles como “restos irresueltos”, como conflicto presente que interfiere en una discursividad que aún continúa latente:

Estamos ante restos –como puede verse en los talleres abandonados o utilizados muy parcialmente, en las vías derruidas, en los rezagos de vagones y locomotoras– (...) Restos que se tratan de muy diversos modos: actualizándolos como motor de una escritura singular, enlazándolos en una conexión tan lúdica como amorosa, convirtiéndolos en combustible del llamado a la responsabilidad política (240).

A partir de aquí, González habla de una “gramática del ferrocarril” que es retomada por la literatura y el cine: “El ferrocarril habla con su gramática alojada en la juntura de las vías. Nunca el encaje es perfecto; no puede haber una vía única, un listón de acero infinito sin incisiones. Es una necesidad compositiva del ferrocarril” (242). Junto a esta gramática de la superposición, la multiplicidad y la imperfección a la que volveré más adelante, propone que la figura del ferrocarril se ha activado en múltiples direcciones en el contexto literario y cinematográfico. Por un lado, su aparición contribuyó a “cambiar nuestra percepción del territorio, del paisaje y de la vida. En su mismo nombre, ‘el camino de fierro’ lleva inscripto el lema del mundo moderno: la ingeniería del metal y la travesía” (242), función que González ejemplifica con las primeras imágenes de cine de los hermanos Lumière.

Por otro lado, González retoma el papel fundamental del tren en la expansión capitalista y su invitación ideológica al mundo moderno. En ese sentido, destaca que ferrocarril y novela están estrechamente asociados: “Mientras la expansión económica descansaba en la ampliación de la red mundial ferroviaria, muchos escritores lo tomaban como escenario de acontecimientos radicalmente modernos” (242), afirma y ejemplifica con Marcel Proust, quien estudiaba los cambios en la mirada a través de las diferencias entre ferrocarril y automóvil. A partir de aquí, González retoma la presencia constante del ferrocarril en el cine y la literatura argentina y postula que ese corpus de textos que trabajan el concepto de ferrocarril desde múltiples perspectivas genera un “pensamiento ferroviario”: “pensamiento por el cual la literatura propone escenas que se tornan ferroviarias en la necesidad de un suicidio –el de Erdosain en un vagón– o

en el reclamo de una teoría política —“el ferrocarril es unitario”— en *Radiografía de la Pampa*” (246).

Esta omnipresencia del ferrocarril se lee en algunos textos clave de la literatura argentina. Ya Alberdi en sus *Bases* clama por el ferrocarril como única posibilidad de lograr la unidad argentina, una mayor fuerza del poder central y la influencia de la inmigración en el “interior”. En su texto, diseña la metáfora de la nación como cuerpo total, y el “interior” como zona homogénea que habría que unificar a ese “devenir cuerpo” de lo nacional. Así, inaugura la metáfora de los ferrocarriles que operarían como las venas de ese cuerpo, irrigando la sangre de la civilización desde Buenos Aires como boca de entrada de la nación hacia las partes interiores: “los ferrocarriles son o serán a la vida local de nuestros territorios interiores lo que las grandes arterias a los extremos inferiores del cuerpo humano, manantiales de vida” (44).

Otro ejemplo notable es el ensayo *Radiografía de la pampa* de Ezequiel Martínez Estrada. Este texto inicia la denuncia sobre la centralización de la ciudad de Buenos Aires que continuará en *La cabeza de Goliat* (1947) y para ello reactiva la discusión sobre los ferrocarriles. Propone que las vías del ferrocarril siguen el camino de la colonización, eternizan el error de la campaña del desierto, consagran la desunión territorial y dan “estructura férrea a la fuga del indio” (37). Además, subraya que el ferrocarril, puesto en movimiento desde Londres, funciona como un capital que sigue las curvas de una vasta economía internacional y que parece estar al servicio de las zonas rurales, aunque en verdad viene a dominarlas: “va por la llanura que desde su llegada no lleva sino adonde ella quiera, y ella quiere que todo venga a Buenos Aires, donde están anclados los transatlánticos, también al servicio de Europa” (38). Martínez Estrada confronta la metáfora de los ferrocarriles propuesta por Alberdi afirmando que el ferrocarril “no es el sistema circulatorio del país”. Así, propone su propia metáfora —la del ferrocarril como “la red de la araña”—, y un fuerte *leitmotiv* —“el tren es unitario”—: “Es

que la vía férrea fue un sueño de la metrópoli que tendió como tentáculos depredatorios a la pampa. Toda la historia política llevó a eso desde la Colonia y el tren lo consiguió, zanjando para siempre una vieja disputa, porque el tren es unitario.” (42)

Glaxo: un relato del fin de los ferrocarriles en la literatura argentina

Las novelas de Ronsino pueden ser leídas como parte de esta serie de textos que generan “pensamiento ferroviario”. En este sentido, el ferrocarril en sus tres novelas parece funcionar como ese núcleo siempre nombrado, propuesto por María Pía López en “Vías cruzadas”, en relación con proyectos disímiles de país, cuestionamientos sobre la idea misma de nación y, especialmente, a la necesidad de pensar sobre ciertos mapas y distribuciones asociadas a Chivilcoy. Ahora bien, *Glaxo* se divide en cuatro partes, relatadas por distintos narradores en diferentes épocas: el relato se extiende de forma fragmentaria desde 1959 hasta 1984. En líneas generales, la novela narra dos aspectos fundamentales: por un lado, busca trazar obsesivamente historias de Chivilcoy y diseñar múltiples cartografías de este espacio. Por otro lado, el texto reescribe un episodio “nacional”: la masacre de José León Suárez de 1956 narrada por Rodolfo Walsh en *Operación masacre* (1957) es reescrita desde Chivilcoy, desde la perspectiva de numerosos personajes que habitan este espacio.

En este contexto, el ferrocarril es como un trasfondo que atraviesa los relatos de un extremo a otro. *Glaxo* reconstruye el proceso de desarme de los ferrocarriles argentinos en Chivilcoy, que opera como prelude de otros desmantelamientos, por ejemplo la extinción del mundo fabril con el cierre de la fábrica que da nombre a la novela: *Glaxo*. Desde las primeras líneas el texto nos coloca en este conflicto a través del relato en primera persona de Vardemann, el peluquero del pueblo, que transcurre en 1973. Este brevísimo relato de la suspensión del tren ocupa la primera página:

Un día dejan de pasar los trenes. Después llega una cuadrilla. Seis o siete hombres bajan de un camión. Usan cascos amarillos. Empiezan a levantar las vías. Yo los miro desde acá. Los miro trabajar. Trabajan hasta las seis. Se van antes de que salgan los obreros de la Glaxo. Dejan unos tachos con fuego, para desviar el tránsito. Cuando ellos se van, yo cierro la peluquería (Ronsino *Glaxo* 11).

En este sentido, parece que la novela escenificara el fin de los ferrocarriles en la literatura argentina. Por ejemplo, recorre el camino inverso de esta imagen del pasado que cierra el cuento “El niño proletario” de Osvaldo Lamborghini: “Desde la torre fría y de vidrio. Desde donde he contemplado después el trabajo de los jornaleros tendiendo las vías del ferrocarril” (61). Si en este fragmento una voz anónima atestiguaba el momento en el que los trabajadores tendían las vías de los trenes, toda la novela *Glaxo* diseña una mirada que testimonia el desarme de las vías y el desmantelamiento definitivo del sistema ferroviario.

De esta forma, los trenes funcionan en la novela como restos, en los sentidos propuestos por Horacio González y María Pía López. En primer lugar, se activan como imagen textual que muestra los restos de ese sistema ferroviario en Chivilcoy y las consecuencias de ese desarme. En segundo lugar, los ferrocarriles funcionan como restos de un concepto ferroviario y de una discursividad fundamental en la tradición literaria argentina en torno a los trenes, que la novela *Glaxo* viene a reactivar y a afirmar que aún continúa latente. Por último, el tren funciona en la novela como “resto siempre irresuelto”: el del ferrocarril como “emancipación impedida”, ya que finalmente no logró nuevas distribuciones que desdibujaran la hegemonía centralizadora de la ciudad de Buenos Aires en el contexto argentino. Me detendré ahora en el análisis de estos tres aspectos.

En relación con el primer sentido propuesto —el ferrocarril como imagen textual que muestra los restos de ese sistema ferroviario en Chivilcoy— *Glaxo* trabaja desde la idea de lo espectral, que parece funcionar como alegoría de políticas centralizadoras y su impacto en esta topografía

provincial. La novela pone en evidencia ciertas políticas nacionales de desmantelamiento e invisibilización de territorios provinciales. Así, a lo largo de todo el texto, se despliega la idea del *tren fantasma*. La imagen del *tren fantasma* es una pesadilla recurrente de Vardemann, que parece intervenir como alegoría de las privatizaciones de los ferrocarriles argentinos reforzadas por la última dictadura militar y rematadas durante el menemismo en los años noventa, que dejaron a cientos de pueblos a lo largo de todo el país en la ruina:

Entonces empiezo a soñar con trenes. Con trenes que descarrilan. Se hamacan, antes de caer. Rompen los rieles. Largan chispas. Y después viene ese ruido, previo a la detención, tan estridente, que hace doler las muelas. Que conmueve. Como cuando la navaja raspa en zona de la nuca, y las cabezas se estremecen, las espaldas se estremecen, y no importa si es Bicho Souza o el viejo Berman, las espaldas se sacuden como los vagones de un tren descarrilando. Escalofrío, que le llaman. Después hay un ardor, en la nuca. Y la picazón del cepillo, entalcado, rodeando el cuello. Y una primitiva calma. (Ronsino *Glaxo* 12)

Este sueño funciona en el relato como una pesadilla recurrente que altera un orden de cosas: es una imagen siniestra que otorga a algo que fue familiar —los trenes— la dimensión de extrañeza marcada por su supresión. Ronsino realiza un trabajo minucioso sobre este proceso de eliminación, sobre las maniobras que otorgaron esta dimensión espectral a los trenes, pero también a las fábricas, a los cines y a otros espacios. El relato no se detiene únicamente en repetir esta pesadilla dominada por el espectro del *tren fantasma*. Quiere denunciar el proceso y visibilizar sus engranajes: *Glaxo* nos invita a hacer memoria sobre aquel momento en que los trenes funcionaban, pero también a recordar el desarme y repasar la final suspensión: “después viene ese ruido, previo a la detención”. Y esta imagen espectral del desarme se repite en distintos momentos del relato: “Bajo la cortina. El ruido se prolonga por las quintas. Los tachos, tiznados, alumbran rodeando la pila de durmientes, que serán cargados, luego, en los camiones municipales.” (*Glaxo* 20)

Este mecanismo presente en *Glaxo* —visibilizar estos elementos que funcionan como “espectros” de una historia oficial que se autodetermina como centro—, se relaciona profundamente con el manifiesto político inicial de “narrar desde la experiencia del pueblo”, desde esa experiencia que supone “una mirada del país y del mundo”. A partir de ese posicionamiento, es posible a nivel textual colocar bajo la mirada procesos históricos que han sido homogeneizados desde ciertos relatos “nacionales”, generando nuevos mapas desde donde narrar. *Glaxo* parece proponer que estas nuevas versiones descentralizadoras se superpongan al fluir de discursos de lo “nacional” para minarlo por dentro, desarmando toda posibilidad de historia integral y toda idea de un mapa único de lo nacional.

Pero el trabajo con el *leitmotiv* de los ferrocarriles va más lejos en *Glaxo*. Ronsino no se contenta con repetir esta pesadilla dominada por el espectro del *tren fantasma* como alegoría que pone en evidencia ciertas políticas nacionales y sus procesos de construcción de espectralidad en Chivilcoy. Hay un segundo aspecto que mencioné anteriormente en relación con el funcionamiento textual de los trenes como restos. En la novela, los ferrocarriles actúan también como restos de una discursividad fundamental en la tradición literaria argentina en torno a los trenes, que la novela *Glaxo* reactiva y pone en circulación nuevamente.

En el fragmento citado anteriormente se ponen en movimiento ciertas metáforas biológicas en relación con los trenes que reactivan y traen al presente algunos discursos de la tradición. Recordemos que Alberdi instalaba la metáfora de la nación como cuerpo total y la de los ferrocarriles como las venas que irrigarían la sangre de la civilización hacia las regiones interiores del país. Este sueño recurrente parece subvertir esas metáforas: hay un deseo aquí de asociar los trenes con el propio cuerpo, que funciona como metáfora o símil, en el sentido de que ambos términos —trenes y cuerpo— podrían ser reversibles. Al reconstruir esta pesadilla, el narrador relata el descarrilamiento de los trenes, la rotura de los rieles y el ruido estridente de

la detención en asociación directa con su cuerpo. Esta detención hace doler las muelas, conmueve, estremece y es equiparable a la experiencia cercana a la muerte de tener una navaja en la zona de la nuca, situación que lleva al narrador a la comparación directa: “las espaldas se sacuden como los vagones de un tren descarrilando”.

De esta forma, la voz textual logra narrar la detención de los trenes desde la experiencia del propio cuerpo. Todo lo que tenía de totalizadora y homogeneizadora la metáfora de Alberdi en torno a los ferrocarriles y su proyecto de nación, queda aquí suprimido: *Glaxo* narra este acontecimiento a partir de la experiencia en el cuerpo de esta voz textual que se enuncia desde Chivilcoy. Si en Alberdi la nación funcionaba como cuerpo y los trenes como venas o sinécdoques de ese sistema total, en esta novela, en cambio, la detención de los trenes opera como política que violenta la subjetividad de los cuerpos. Así, trabajando en ese mismo campo de una metáfora biológica que ya está presente desde el siglo XIX en relación con los discursos sobre la ciudad de Buenos Aires, las provincias y las funciones de los ferrocarriles en diversos proyectos de país, Ronsino logra escenificar los alcances violentos de ciertas políticas nacionales sobre la subjetividad de esta voz que narra desde Chivilcoy.

Ahora bien, también podemos leer este relato de la clausura de los trenes como el recorrido de una derrota. En “Leer por el lado de Chivilcoy: La des-composición de Hernán Ronsino en el pueblo de Sarmiento”, Laura Demaría propone que *Lumbre* narra en cierto sentido el fracaso de los proyectos civilizatorios, especialmente los que Sarmiento proyecta sobre Chivilcoy como modelo de pueblo del progreso. Esta lectura podría ser trasladada también a *Glaxo*:

Federico rumia y camina el pueblo retomando los despojos y ese modo de leer que nota el fracaso del pueblo de Sarmiento. Ahí está Federico para afirmar la destrucción de lo que fue o de lo que quiso ser: la esquina donde una vez estuvo la carnicería del abuelo, los vestigios de los trenes que ya no pasan, los restos del As de Espada,

el chasis abandonado del Chevalier quemado y, por supuesto, ese
significante ya vacío que es la vaca atada en el medio de la nada (10)

Los mecanismos textuales y las modalidades de representación de *Glaxo* a veces también se construyen desde una mirada que se focaliza en reconstruir Chivilcoy como pueblo derrotado tras la desaparición de los trenes y la desintegración del mundo fabril. Y en este sentido, las voces textuales están en general marcadas por un tono nostálgico que domina la novela. No sólo porque hay una ardua reflexión sobre el pasado de Chivilcoy y un deseo de observar fijamente ciertas imágenes idealizadas de ese pasado, como por ejemplo la imagen recurrente de la salida de los obreros de la fábrica Glaxo, sino también porque la novela parece por momentos paralizarse en la observación del pasado y de la crisis de Chivilcoy sin encontrar salidas.

Al seguir esta dirección, Ronsino se acerca a planteos como los de Ezequiel Martínez Estrada en *Radiografía de la pampa*, especialmente porque narra el cierre definitivo, y la derrota, de los proyectos ferroviarios. *Glaxo* pone en escena conflictos en torno a los ferrocarriles y los reinscribe en la segunda mitad del siglo XX en Chivilcoy: el texto nos muestra ciertos caminos de la colonización, en este caso en relación con desmantelamiento de los ferrocarriles en Chivilcoy. *Glaxo* parece poner en escena ciertos conflictos que ya estaban presentes en Martínez Estrada en relación con los discursos fundacionales del siglo XIX sobre las vías férreas. En esta dirección, podemos leer el siguiente fragmento, que cierra el relato de Vardemann:

Cruzo la sombra de los paraísos. La cuadrilla termina de cargar las herramientas, en los camiones municipales. El cañaveral ya no existe, lo han desmontado, y por donde pasaban las vías, ahora, hay un camino nuevo, una diagonal, que parece más bien una herida cerrada. Parece, ese camino, entonces, el recuerdo de un tajo, irremediable, en la tierra. (Ronsino *Glaxo* 31)

Este fragmento parece continuar la metáfora propuesta por Martínez Estrada, quien generaba ese cambio de paradigma en clara oposición a los

discursos desarrollistas del siglo XIX, que pensaban el ferrocarril como el sistema circulatorio de una nación moderna y “civilizada”: “Es que la vía férrea fue un sueño de la metrópoli que tendió como tentáculos depredatorios a la pampa. Toda la historia política llevó a eso desde la Colonia y el tren lo consiguió, zanjando para siempre una vieja disputa, porque el tren es unitario”. Martínez Estrada modifica ese mapa visual del trazado de las líneas ferroviarias y las propone como los tentáculos depredatorios que la metrópoli tendió a la pampa. El discurso de Ronsino, un discurso posnacionalización de los ferrocarriles y posreprivatización y desmantelamiento de las líneas ferroviarias a lo largo de todo el país, las diseña ahora como heridas, o más aún, como “recuerdos” de heridas. Es decir, podemos visualizar a través de *Glaxo* esos mapas conflictivos, superpuestos, que trazaron los discursos sobre el sistema ferroviario: en el discurso de Alberdi, líneas que corrían como venas desde la ciudad de Buenos Aires hacia las provincias llevando los beneficios de la civilización; en el discurso de Martínez Estrada, tentáculos depredatorios que acarreaban las producciones provinciales desde el interior hacia la metrópoli. En *Glaxo*, el mapa que trazan las líneas desmontadas del sistema ferroviario en el presente tiene ya una connotación fantasmática —se activa como un recuerdo de algo que fue en el pasado— pero que al mismo tiempo ha dejado esas heridas en el presente: “Parece, ese camino, entonces, el recuerdo de un tajo, irremediable, en la tierra.”

Y en este sentido, retomo el último aspecto que mencioné sobre el funcionamiento de los trenes en la novela como “resto siempre irresuelto”, ya que se puede leer en esta imagen de las líneas ferroviarias como heridas la idea de “emancipación impedida”. Finalmente, los trenes no sólo no lograron nuevas distribuciones nacionales, sino que, tras su reprivatización también se clausuraron todas las posibilidades emancipatorias de un tren liberado a los trabajadores ferroviarios a lo largo de todo el país. Las vías existen ahora desde esa condición fantasmática e irresuelta, son “el recuerdo de un tajo,

irremediable, en la tierra”. El tren adquiere esa condición fantasmática porque trae consigo los antiguos discursos del pasado y sus ecos en el presente. Su camino opera como cicatriz que nos coloca frente a estos conflictos: entre el lema alberdiando “los ferrocarriles serán manantiales de vida” y el *leitmotiv* de Martínez Estrada, “el ferrocarril es unitario”.

Así, la novela misma parece trabajar en una zona de conflicto o de resto irresuelto que se coloca entre el relato de la derrota de Chivilcoy y, al mismo tiempo, la búsqueda de generar una agencia para ese espacio. Por una parte, se actualiza ese binarismo de la derrota que diseña un Chivilcoy devastado frente a una ciudad de Buenos Aires lejana y monstruosa, la metrópoli de tentáculos depredatorios, que es presentada en un solo momento de la novela en el que un personaje viaja por primera vez en tren hacia allá: “Buenos Aires era para mí, hasta entonces, como un animal hambriento. Un animal voraz, peligroso, como el de las películas que dan los sábados en el Saboy, esas de monstruos enormes que caminan por las calles y que, si te distraés, te arrancan algo” (69). Por otra parte, el texto parece buscar la posibilidad de una agencia para Chivilcoy, especialmente por el intento de presentar conflictos que se enuncien textualmente desde “esa experiencia del pueblo” que “supone una mirada del país y del mundo”.

Hacia una gramática compositiva del ferrocarril: *Lumbre*

Creo que los textos de Ronsino ponen en funcionamiento a través de distintos procedimientos escriturales la idea de una *gramática compositiva del ferrocarril*, como en el epígrafe de Horacio González que abre este trabajo: “El ferrocarril habla con su gramática alojada en la juntura de las vías. Nunca el encaje es perfecto; no puede haber una vía única, un listón de acero infinito sin incisiones” (242). En este sentido, Mariano Dubin ha propuesto sobre la escritura de Ronsino: “Hay una escritura, como dijimos, lenta, densa, elíptica que entrama, perfectamente, una perspectiva que bien podría ser, para retomar una imagen de la novela, la de *un tren atravesando la oscuridad del*

campo” (en línea). Me refiero aquí a una gramática compositiva en estrecha relación con lo espacial: los diseños textuales de los movimientos de los trenes atraviesan sus novelas, generan múltiples caminos, trazan mapas que se superponen y al hacerlo diseñan sus propios proyectos.

Lumbre narra en primera persona el regreso de Federico Souza a Chivilcoy en el año 2002, por la muerte de Pajarito Lernú, un amigo de su padre, quien antes de morir le ha dejado una vaca de regalo. A través de la voz de Federico, accedemos al relato minucioso de tres días en su pueblo natal. Como en *Glaxo*, una de las líneas fundamentales del texto recorre múltiples cartografías de Chivilcoy. Hay en el texto un cuestionamiento a la idea de mapa como convención generada por ciertos discursos hegemónicos. En este sentido, Hernán Ronsino escribe en *Notas de campo* (2017):

“Mi padre conservaba en el cajón inferior de su amplio escritorio un hermoso plano antiguo de nuestra ciudad”. Es la primera frase de un cuento de Bruno Schulz. Un cuento donde la presencia de ese mapa de la ciudad le permite al narrador explorar — imaginariamente, o mejor, en esa zona de imprecisión que domina el universo de Schulz— una calle. “Era evidente que el cartógrafo se había negado a recorrer esta zona como parte legítima de la ciudad”, dice Schulz. Me gusta pensar, entonces, que la escritura es lo más parecido a imaginar mapas ilegítimos. (18)

Ahora bien, ¿cómo escenifica *Lumbre* esta exploración de ciertos mapas ilegítimos de Chivilcoy? Hay en la novela un movimiento iniciático que posibilita la indagación en estos espacios: la novela abre cuando Federico llega en micro desde Buenos Aires a Chivilcoy. El micro llega a la antigua estación de trenes y una de sus primeras imágenes es la de los edificios amputados de una estación paralizada:

“Antes, acá, terminaban los trenes. Después de doce años, cuando el sol se acuesta atrás del edificio del Munich, regreso en micro a la estación Norte. Primero se ve una luz y una forma que se imponen en el aire como una orden. Después en esa luz, camino rápido las dos cuadras hasta la casa del viejo. La luz bordea los edificios amputados.” (Ronsino *Lumbre* 13)

Los ferrocarriles en *Lumbre* se mueven en todos los sentidos propuestos en *Glaxo* y su presencia es nuevamente un *leitmotiv* en el que se indaga desde múltiples perspectivas. Sin embargo, hay un cambio fundamental de una novela a otra. En *Lumbre*, esa gramática del ferrocarril mencionada por Horacio González parece traspasar el ámbito de discusión sobre los trenes o de representación del ferrocarril a nivel textual, y más bien extenderse al proyecto escritural en su totalidad. Es como si esa necesidad compositiva del ferrocarril se trasladara a un nivel estructural y teórico en la novela: *Lumbre* es un texto marcado por el recorrido de múltiples vías, por la superposición de caminos, por el intento de crear sus propias genealogías narrativas de Chivilcoy. Desde su llegada, Federico irá al encuentro del pasado del pueblo y también lo hará marcado por un conocimiento nostálgico y literario. Y estos recorridos a través del pueblo lo llevarán a la exploración del “Chivilcoy que es suyo” como posibilidad de reapropiación de ese espacio.

Entonces, ¿por qué propongo la idea de una gramática del ferrocarril en *Lumbre*, es decir, de un sistema de funcionamiento y combinación escritural que podría visualizarse a través de la figura del ferrocarril? El texto está marcado por el mecanismo narrativo del *movimiento* como forma de relacionarse con el espacio textual. Si bien la novela presenta un narrador protagonista en primera persona, constantemente accedemos a otras voces y miradas textuales, como por ejemplo las de Pajarito Lernú o Helene, la novia del protagonista. Todos los personajes están en permanente movimiento, recorren distintos caminos, se mueven por numerosos espacios. Este mecanismo genera una narrativa que podría visualizarse como una gramática del ferrocarril, por el trazado de múltiples vías textuales que se van conformando frente al lector.

De esta forma, *Lumbre* presenta una narrativa más bien elíptica —de elipse— o circundante, que al narrar merodea los eventos, a los que se llega a nivel textual de forma incompleta, indirecta y desde distintos lugares y perspectivas. Los eventos funcionan en la novela como especies de

estaciones ferroviarias, a las que arriban —desde múltiples destinos y tras recorrer numerosas vías— diferentes voces y miradas. El uso insistente de este mecanismo textual genera una narrativa particular y termina proponiéndonos como lectores una teoría de la escritura y de la lectura desde las ideas de multiplicidad y superposición. La escritura es entendida como narración incompleta que postula un movimiento permanente, a través del recorrido de múltiples vías textuales en las que “el encaje nunca es perfecto” ni definitivo, como veremos en las próximas páginas.

En este sentido, por un lado, hay en *Lumbre* un deseo demasiado transparente de recorrer una vía de la que ha sido llamada —desde la ciudad de Buenos Aires— “literatura de provincia”. Este recorrido de “literatura de provincia” ya ha sido ampliamente reconocido por la crítica y opera como una especie de canon de la literatura argentina que no ha sido escrita en Buenos Aires y al que Ronsino parece adscribir en su texto. En *Lumbre* no se menciona a Haroldo Conti, pero se entabla un diálogo evidente con él a través de un episodio que recupera el célebre cuento “Las doce a Bragado” (1975), donde se narraba la carrera en la que participaba el tío Agustín en el camino entre Chacabuco y Bragado. La novela narra una carrera en Bragado, que funciona como un guiño para cualquier lector familiarizado con Conti. Lo mismo ocurre con Juan L. Ortiz: no es mencionado en el texto, pero por momentos se desarrolla claramente su obsesión poética por el río, que parece captar la voz del narrador protagonista: “Yo pienso en la orilla de un río, en el borde inquieto y movedizo que el agua teje con la tierra, constantemente, de manera obsesiva, en la orilla de un río” (122).

Además, la novela en su conjunto se erige como una especie de homenaje a Juan José Saer por una escritura absolutamente cercana, que ha llevado a Beatriz Sarlo a extender su canon de “literatura de provincia”, afirmando en *Ficciones argentinas. 33 ensayos* (2012) que “el saerismo no es la maldición de alguien que no ha seguido las modas que le corresponderían por edad, sino una afinidad electiva. Saer joven estudió una forma de ver en Juan

L. Ortiz, y Ronsino, en Saer” (31). En relación con esta actitud crítica, Maximiliano Crespi observa en *Los infames. La literatura de derecha explicada a los niños* (2015):

A Sarlo no le interesa la vibración del presente, porque lo que del presente la hace vibrar es el amor al propio pasado (...) en lo que respecta a la literatura en sí sólo parece exhibir cierta expectación al paladear las tenues resonancias de la tradición: de Juan José Saer en Hernán Ronsino, de Elvio Gandolfo en Matías Capelli, de Sergio Chejfec en Oliverio Coelho (56).

Lo que me interesa aquí, más allá de la actitud crítica de Sarlo, es destacar este aspecto nostálgico que desata *Lumbre* en su declarada adscripción a ciertos mapas fijos de la tradición que no parecen ser problematizados textualmente. La voz narradora amalgama a estos escritores que funcionan en la novela como caminos textuales a seguir: a través de Conti, Saer, Juanele, se va construyendo una genealogía literaria por la cual Federico se desplaza. Este narrador parece por momentos lanzado a ese conocimiento literario y nostálgico de un mapa de la “literatura de provincia” vastamente legitimado, clasificado e integrado como parte de la literatura argentina escrita sobre el “interior”. En “Comenzar en las ruinas. Hernán Ronsino” (2018), Julio Premat menciona claramente estas huellas literarias – Conti, Saer, Juan L. Ortiz, Briante, entre otros– y lo describe como un escritor con un “lugar”, inscripto en una tradición: “Sus gestos ante la tradición son particularmente visibles y explícitos; Ronsino convoca a una multitud de predecesores en un camino que se hace de a muchos, transformando a Chivilcoy en una galería de lo añorado” (67).

Siguiendo el camino de estos escritores, parece ir construyéndose en la novela una especie de museo de la “literatura de provincia” que capta a la voz narradora y atraviesa el relato. En este sentido, es paradójico que una de las preocupaciones del narrador, que se repite a modo de pregunta recurrente, se relaciona con la idea de “museo”: “¿Qué significa mudar un museo?” (110), “¿Cómo se hace para mover un museo?” (Ronsino *Lumbre* 111),

se pregunta Federico sobre el aspecto concreto del cambio de edificio del Museo Histórico de Chivilcoy, aunque su interrogante parece alcanzar otros ámbitos. El narrador por momentos queda entregado a esa actitud de “mudar” o “mover” ese “museo de la literatura de provincia” como una herencia donde se enmarca, que se traslada hacia el ámbito de su narración y que se encumbra como un mapa totalizador. Por momentos, la voz narradora queda encuadrada en ese empecinamiento de leer “Chivilcoy” desde esos convencionalismos de una “literatura de provincia”. Afortunadamente, como mencioné, *Lumbre* sigue una gramática del ferrocarril en la que “nunca el encaje es perfecto” y “no puede haber una vía única”. La novela no se paraliza en ese tono nostálgico que festeja el convencionalismo de una tradición, y que congelaría definitivamente a nivel textual un mapa único de literatura de provincia para convertirlo en pieza de museo. Hay otras vías en *Lumbre*, y creo que a partir de ellas se logra desarrollar esa idea planteada por Hernán Ronsino de “la escritura” como “mapa ilegítimo”.

En relación con estas otras vías, la novela va desarrollando gradualmente genealogías laterales de Chivilcoy. En sus recorridos por el pueblo, Federico recibe los cuadernos de Pajarito Lernú, el amigo de su padre que ha muerto, y que era un escritor conocido en el ámbito de Chivilcoy. A través de la lectura de sus cuadernos, el narrador accede a toda una serie de textos sobre su pueblo. Además, la novela se descentra —estructural y teóricamente— de este narrador nostálgico y se abre, a través de los cuadernos de Pajarito Lernú, hacia otra voz lateral que va construyendo, lentamente, su propio sistema de textos y sus posibilidades de lectura. En este sentido, los cuadernos de Pajarito Lernú operan como una fuerza descentralizadora en el texto que por un lado parece desestabilizar ese “canon de literatura de provincia” y, por otro, viene a proponer su propia genealogía desde Chivilcoy. Quisiera detenerme brevemente en el funcionamiento de este sistema de textos en la novela.

En primer lugar, hay un núcleo de textos formado en torno a la obsesión de Pajarito por el libro *Sangre nuestra* (1911) del escritor anarquista Alberto Ghirardo⁴. Este texto narra la muerte del poeta chivilcoyano Carlos Ortiz,⁵ asesinado en 1910 en el Club Social de Chivilcoy, aparentemente por cuestiones políticas. Federico lee en el cuaderno de Pajarito Lernú:

(Hace unos días encontré en el Museo Histórico un ejemplar de *Sangre nuestra*. Estaba ajado por el tiempo y el uso. Mientras lo miraba y pasaba las páginas descubrí, dobladas, cuatro hojas del guión de *La sombra del pasado*. Tardé en darme cuenta que se trataba del guión. Hasta que vi un sello de Tankel. Había tachaduras y reescrituras en tinta azul, seguro hechas por Denis o por el mismo Tankel.) (Ronsino *Lumbre* 42)

Así, en relación con el libro *Sangre nuestra*, se integra a esta genealogía la película perdida *La sombra del pasado* (1947). Este *film* fue dirigido por Ignacio Tankel⁶ y escrito con la colaboración de Denis, seudónimo de Julio Cortázar, durante su estadía en Chivilcoy.⁷ La película retoma el libro *Sangre nuestra* escenificando el asesinato del poeta Carlos Ortiz, y forma parte del proyecto de Tankel de desarrollar una producción cinematográfica desde Chivilcoy. A partir de este momento, Federico se dedicará a la búsqueda de *Sangre nuestra* y de *La sombra del pasado*. Esta búsqueda se va configurando a nivel textual en dos sentidos complementarios: por una parte, como posibilidad del narrador de reapropiarse de Chivilcoy a partir de este sistema de textos lateral que va surgiendo en la novela. Por otro lado, como búsqueda

⁴Alberto Ghirardo (Buenos Aires, 1875. Chile, 1946). Escritor, abogado y político. Militante en la Federación Obrera Regional Argentina (FORA). Creador de la revista *Martín Fierro* y director de *La protesta humana*, revista militante del anarquismo argentino. Escribe, entre muchas otras obras: *Alma gaucha* (1909), *La canción del deportado* (1921), *Yanquilandia bárbara. La lucha contra el imperialismo* (1929).

⁵Carlos Ortiz (Chivilcoy 1870-1910). Poeta modernista, cercano a Leopoldo Lugones. Sus dos libros de poemas más destacados son *Rosas del crepúsculo* (1899) y *El poema de las mieses* (1902)

⁶Ignacio Tankel (Ignacio Tankelevich, Buenos Aires, 1912-1984). Director de cine. Creó un estudio cinematográfico en Chivilcoy desde donde filmó numerosas películas, como *Chivilcoy, la perla del Oeste* (1945), *La sombra del pasado* (1947), *La tierra será nuestra* (1949), entre otras.

⁷Julio Cortázar vivió en Chivilcoy entre los años 1939 y 1944. Ver: Panero, Gerardo. *Buscando la sombra del pasado* (2004).

siempre mediada por lo fragmentario, lo inconcluso y por las ideas permanentes de reescritura, relectura y tachadura: “Había tachaduras y reescrituras en tinta azul, seguro hechas por Denis o por el mismo Tankel” (42).

A partir del hallazgo del guión, Pajarito decide escribir “el recuerdo” de la filmación de *La sombra del pasado*, película en la que participó, y que ya nadie verá porque sus cintas se quemaron en un incendio. Los recuerdos de Pajarito reconstruyen textualmente la película perdida, que es como una reescritura fantasmática del libro *Sangre nuestra*. Esta genealogía sigue creciendo de forma caótica en la novela. La lectura del guión de *La sombra del pasado*, lleva a Pajarito —y a Federico a través de sus cuadernos—, a acceder a la propuesta de Denis en torno a la muerte de Carlos Ortiz: “Por eso Denis piensa al asesinato de Ortiz como la reescritura (la palabra reescribir Denis la pone con una e) de la dicotomía civilización/barbarie.” (Ronsino *Lumbre* 127) A partir de la propuesta de Denis sobre el asesinato, este fragmento nos coloca en el ámbito de una preocupación que atraviesa todo el relato: la dicotomía civilización/barbarie. Denis imagina la muerte del poeta en 1910, asesinado por un grupo de hombres que invadieron el club y le dispararon, como la reescritura de esa metáfora nacional de la barbarie que irrumpe en el ámbito de la civilización. De hecho, hay más textos en *Lumbre* que se integran a la obsesión por este conflicto: por un lado, *El pueblo de Sarmiento* (1938) en el que Mauricio Birabent⁸ celebra la fundación del pueblo y las propuestas de Sarmiento sobre Chivilcoy. Por otro lado, como contracara de este texto, aparece el libro *Chivilcoy en sus orígenes* (1966), de Mario Visiconte, que refuta el libro de Birabent y narra el período rosista del pueblo.

Por último, a esta genealogía lateral y caótica de Chivilcoy se integra también la actualización oral de una profesora de historia de la escuela de

⁸ Mauricio Birabent (*Chivilcoy* 1905, Buenos Aires 1982). Ingeniero agrónomo, docente e investigador, conocido en Chivilcoy por su libro *El pueblo de Sarmiento*.

Federico, que año tras año reconstruye en sus aulas —en formato de obra teatral llevada a cabo por los alumnos— la muerte de Carlos Ortiz. Ella también, como Denis, entiende y enseña esa muerte como la irrupción de la barbarie en el ámbito civilizado de la cultura letrada. Federico recuerda durante este viaje a su pueblo esa obra teatral en la que él “casi” representa al poeta en el momento de su muerte:

Hasta que una mañana la Renga Ravignani llamó al frente a Moyano, Frías y Toranzo. Los hizo salir del aula y les dijo que cuando yo terminara de decir el poema que leyó Ortiz en el Social, ellos tendrían que irrumpir como habían ensayado —la barbarie, decía la Renga, son la barbarie— y así usted, Souza, será atacado. Entonces me animé a mostrar ese Ortiz que —el Viejo y Pajarito Lernú— me habían ayudado a componer. Me sabía los versos de memoria. Sentí, profundamente, la presencia de la noche. Las sombras del enemigo, salvaje, quebrando los pastizales, preparando las armas, agitándose en los impulsos más bajos. Entonces hablé, con esa voz falsa, impostada. Con ese breve hilo de agua. La risa de los demás chicos estalló en el aula. La Renga se incorporó enseguida. Enojada, dijo que no sólo me estaba burlando de ella sino de la historia (Ronsino *Lumbre* 103).

A través de este fragmento, se termina de desplegar la idea de Ronsino sobre la escritura —y tendríamos que agregar, la lectura— como posibilidad de diseñar “mapas ilegítimos”. *Lumbre* nos muestra genealogías de Chivilcoy dominadas por la idea de lo incompleto, lo reescrito, lo releído, lo tachado o lo que se está escribiendo frente a nosotros. En la clase de historia, Federico no termina de reescribir con su actuación la muerte del poeta Ortiz, sobre la cual hay una película perdida y un libro que el narrador no encuentra. Federico va accediendo a estas historias de su pueblo a través de lo que escucha, de los fragmentos inconclusos que lee y de lo que recuerda. Mediante este mecanismo, se logra un narrador que no se detiene en la observación estática de ciertos mapas fijos de una tradición nacional literaria factibles de ser trasladados y aplicados a este espacio. Por el contrario, sale a la búsqueda de sus propios mapas —los del Chivilcoy “que es suyo”— que le permitan reapropiarse de este espacio. Todo este despliegue de una

genealogía lateral —e inconclusa, no “fijada” de una vez y para siempre— de Chivilcoy busca desarmar un corpus hegemónico que desde el siglo XIX “escribe” y “lee” el “interior” desde una perspectiva externa y totalizadora. En *Lumbre*, el narrador encuentra en la voz y en la escritura de Pajarito Lernú la posibilidad de indagar en ciertas “zona de imprecisión” con respecto a Chivilcoy, en ciertos textos, lecturas y reescrituras que no han sido “legitimados” por los cartógrafos de una tradición literaria nacional.

En relación con esta propuesta, Laura Demaría ha subrayado la construcción en *Lumbre* de un nuevo archivo, con una estructura arborescente, que nos muestra que: “No hay ni hubo una Argentina primera, verdadera o auténtica que hay que rescatar. Por el contrario, la novela plantea que hay nada más que artificios hechos a mano, copias, entendidas ya no como reproducciones de un original que está atado o fijo, sino como formas que se desplazan como las historias que recoge Federico (12).” Además, Demaría postula que este nuevo archivo hecho por “relatos de pago chico” rompen una supuesta unicidad del archivo argentino y marca nuevos relatos sin “narrativas fundacionales fijas” (13). Y esta propuesta de Demaría me traslada a otra propuesta de Héctor Libertella con la que me gustaría cerrar este artículo.

En “Para ingresar a la Librería Argentina” (1993), Libertella hace una pregunta sobre quienes han asumido el proyecto —y han tenido el poder— de narrar y leer lo que él considera la ficción de un espacio llamado “Argentina” desde el Salón Literario de 1837. Este fragmento es una pregunta que Libertella realiza en la década de los noventa, pero que podría proyectarse y pensarse en relación con la postcrisis de 2001 en el contexto literario:

Y en el caso de la literatura argentina, el pathos o el carácter local de esa lectura, la manera específica que tienen los argentinos de enfrentarse con sus sueños y leerlos. Con su gancho-pregunta, con su garfio de piratas, ¿qué han venido interrogando en esos textos, qué sentido ciñeron entre sus ojos y qué es todo lo que quedó por fuera? ¿Acaso lo que quedó por fuera es la otra Argentina? (Como decir: aquello que habría ocurrido si hubiera ocurrido esta y esta otra lectura, etc). Un horror vacui que tal vez ningún lector

sistemático podrá reemplazar. Otra forma argentina, ambigua, ajena, de sentirse lector. Ya no propietario o pionero, sino indolentemente pertenecido por un sistema que por fin se constituyó (...) Para dibujar otra vez un espacio, ¿esta sería una ficción que alguien solo, o que muchos escribirían? (210)

Si pensamos esta propuesta en la novela *Lumbre*, observamos que es un texto que parece interrogar la constitución de ciertos corpus dominantes en el contexto de la literatura argentina, especialmente a través de todas esas genealogías laterales, inconclusas, fantasmáticas de Chivilcoy. Así, *Lumbre* parece acercarse a esta pregunta de Libertella: “¿Qué han venido interrogando en esos textos, qué sentido ciñeron entre sus ojos y qué es todo lo que quedó por fuera?”. Mediante el recorrido de esos mapas ilegítimos de Chivilcoy, el texto busca entrever algo de lo que “quedó por fuera” en los procesos históricos de escritura, lectura y fijación de un espacio, llámese “Argentina” o “Chivilcoy”. Y en este sentido la novela tiene un efecto descentralizador, en esta búsqueda de detenerse a observar la violencia que acarrea consigo la sistematización histórica de ciertos procesos de escritura y lectura, y todo lo que lo queda “por fuera” de esos procesos. Como Libertella, *Lumbre* también parece cuestionarnos: “¿Acaso lo que quedó por fuera es la otra Argentina? (Como decir: aquello que habría ocurrido si hubiera ocurrido esta y esta otra lectura, etc.)”.

Pienso que la novela pone en circulación estos textos de Chivilcoy inconclusos, tachados, reescritos, perdidos para diseñar la posibilidad de avisorar en algún punto lejano y desdibujado algo de lo que quedó por fuera en la constitución de un espacio llamado “Argentina”, algo de esas otras “Argentinas” que habrían ocurrido si hubieran ocurrido otras lecturas y escrituras. A partir de sus mapas ilegítimos, del diseño de sus propias genealogías textuales desde Chivilcoy, el texto parece trabajar desde esa fuerza descentralizadora que merodea incansablemente esta pregunta:

“Para dibujar otra vez un espacio, ¿esta sería una ficción que alguien solo, o que muchos escribirían?”

Bibliografía

Alberdi, Juan Bautista. *Bases y puntos de partida para la organización política de la República de Argentina. Grandes y pequeños hombres del Plata y comentarios de la Constitución de la Confederación Argentina*. Buenos Aires: Ediciones Depalma, 1964.

---. *La vida (y los trabajos industriales) de William Wheelwright en la América del Sud*. París: Garnier hermanos, 1876.

Arlt, Roberto. *Los siete locos*. Madrid: Cátedra, 1992.

---. *Los lanzallamas*. Buenos Aires: Fabril Editora, 1972.

Borges, Jorge Luis. "El Sur". *Obras Completas I*. Buenos Aires: Emecé, 2004, pp. 524-529.

Cinat, Norberto Alfredo. "Síntesis histórica de los ferrocarriles en Argentina". Rozitchner, León; González, Horacio y Sorín, Jaime (director y codirectores). *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires: Milena Caserola, 2010, pp. 107-123.

Conti, Haroldo. "Las doce a Bragado". *Cuentos completos*. Buenos Aires: Emecé, 2003, pp. 240-251.

Cortázar, Julio. *Final del juego*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1964.

Crespi, Maximiliano. *Los infames. La literatura de derecha explicada a los niños*. Buenos Aires: Momofuku, 2015.

Demaría, Laura. "Leer por el lado de Chivilcoy: la des-composición de Hernán Ronsino en el pueblo de Sarmiento". *Cuadernos Lírico*. 20 (2019): en línea. <https://journals.openedition.org/lirico/8488>.

Dubín, Mariano. "Un tren atravesando la oscuridad del campo". *Revista Bazar Americano*. Marzo/Abril 2015. En línea. <http://www.bazaramericano.com/resenas.php?cod=476&pdf=si>.

Ferrer, Christian. "Partes de guerra de la imaginación técnica argentina". Rozitchner, León; González, Horacio y Sorín, Jaime (director y codirectores). *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires: Milena Caserola, 2010, pp. 83-102.

Panero, Gerardo (Dir.). *Buscando la sombra del pasado*. Fueye Films, 2004. En línea. https://www.youtube.com/watch?v=uFy7fPuX_SM.

Rozitchner, León; González, Horacio y Sorín, Jaime (director y codirectores). *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires: Milena Caserola, 2010, pp. 83-102.

Fogwill, Rodolfo. "Los pasajeros del tren de la noche". *Música japonesa*. Buenos Aires: Editorial de Belgrano, 1982.

Friera, Silvina. "Me interesan las pequeñas historias de los pueblos". *Página 12*. 19 de diciembre. 2007. En línea. <https://www.pagina12.com.ar/diario/suplementos/espectaculos/4-8684-2007-12-19.html>.

González, Horacio. "Durmientes". Rozitchner, León; González, Horacio y Sorín, Jaime (director y codirectores). *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires: Milena Caserola, 2010, pp. 241-252.

Lamborghini, Osvaldo. "El niño proletario". *Novelas y cuentos I*. Buenos Aires: Sudamericana, 2003.

Libertella, Héctor. "Para ingresar a la Librería Argentina". *Las sagradas escrituras*. Buenos Aires: Editorial Sudamericana, 1993, pp. 203.211.

López, María Pía. "Vías cruzadas". Rozitchner, León; González, Horacio y Sorín, Jaime (director y codirectores). *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires: Milena Caserola, 2010, pp. 25-36.

Mansilla, Lucio V. *Una excursión a los indios ranqueles*. Caracas: Biblioteca Ayacucho, 1984.

Martínez Estrada, Ezequiel. *Radiografía de la pampa*. Buenos Aires: Colección Archivo y Fondo de Cultura Económica, 1991.

----- . *La cabeza de Goliath. Microscopía de Buenos Aires*. Buenos Aires: Losada, 1983.

Premat, Julio. "Comenzar en las ruinas. Hernán Ronsino". *Badebec*. 7. 14 (2018): 164-189.

Ronsino, Hernán. *Glaxo*. Buenos Aires: Eterna Cadencia, 2009.

---. "La casa y el violín". *Eterna Cadencia*. 25 de junio de 2014. En línea. <http://eternacadencia.com.ar/blog/libreria/lecturas/notas-de-campo/item/la-casa-y-el-violin.html>.

---. *La descomposición*. Buenos Aires: Interzona, 2007.

---. *Lumbre*. Buenos Aires: Eterna Cadencia, 2013.

---. *Notas de campo*. Buenos Aires: Editorial Excursiones, 2017.

Rozitchner, León; González, Horacio y Sorín, Jaime (director y codirectores). *Vías argentinas. Ensayos sobre el ferrocarril*. Buenos Aires: Milena Caserola, 2010.

Sarlo, Beatriz. "Afinidades electivas (Hernán Ronsino)". *Ficciones argentinas: 33 ensayos*. Buenos Aires: Mardulce, 2012, pp. 27-31.

Scalabrini Ortiz, Raúl. *Historia de los ferrocarriles argentinos*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1964.

Walsh, Rodolfo. *Operación masacre*. La Habana: Casa de las Américas, 1970.