

La verdad detrás del “hombre-camión” y otros híbridos “automovilizados” en *El arco en el cielo* (1967) y *País portátil* (1969) de Adriano González León / *The truth behind the “man-truck” and other “car-driven” hybrids in Adriano González León’s El arco en el cielo (1967) and País portable (1969)*

Anamaría López-Abadía Laya

(pág 105 - pág 111)

Este trabajo explora la crítica que trasunta la metáfora del hombre-vehículo en el cuento *El arco en el cielo* y en la novela *País portátil* de Adriano González León, de cara al discurso hegemónico que acompaña el desarrollo y el uso de sistemas de transporte. A través de una lectura atenta a la relación que mantienen los personajes con los medios de transporte, se revela un intercambio de propiedades y de competencias en que las mutuas limitaciones, lo falible y lo destructivo deshacen la ilusión del progreso sociotécnico. La percepción del tiempo como un desplazamiento sin meta y del espacio como encierro descubre el imaginario desecantado de los personajes. Sin embargo, esta misma conciencia es acicate de reflexión en torno al sentido de la vida y del ser sociotécnico.

Palabras clave: Hombre-vehículo, progreso, González León

With the man-truck of the story *The arch in the sky* and the ‘man-tire’, as it will be nicknamed the protagonist of *Portable country*, Adriano González León deepens a reflection started in his stories *Asphalt-bell* (1962) on the interaction between people and the means of mobility within the framework of the power relations that sustain these interactions. Following the postulate of Bruno Latour in his book *The Hope of Pandora*, which explores the intrinsic relationship between the human and the nonhuman, and that the works of González León fictionalize, this paper explores the criticism within the metaphor of the man-vehicle in the face of the official discourse that accompanies the development and use of transport systems. Some of the relevant aspects to deal with in this context are the perception of time and space in the imaginary of these characters and how they articulate a cultural memory that differs from the progressive and linear version of power entities.

Key words: Man-vehicle, progress, González León

Anamaría López-Abadía Laya (Caracas, Venezuela) es docente de literatura hispanoamericana en la Universidad de Colonia. Ha sido investigadora en el Instituto Iberoamericano de Berlín y en el Departamento de Lenguas Romances, de la Westfälische Wilhelms-Universität de Münster. Sus investigaciones y publicaciones se concentran en la literatura y cultura hispanoamericanas del siglo XX y del siglo XXI. Actualmente imparte un seminario sobre prácticas disidentes de cine y teatro en Hispanoamérica. Email: anamaria.lopez.a@gmail.com

Fecha de presentación 08/12/2020

Fecha de aceptación 16/12/2020

En su obra *Automovilismo, vialidad y modernización. Una aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante la primera mitad del siglo XX*, el historiador José Alberto Olivar vincula la construcción de carreteras y autopistas al proyecto de modernización y al desarrollo de los valores de progreso del país. De forma explícita y relevante para este estudio, Olivar hace hincapié en que la intención del avance de la red vial y de comunicaciones buscaba no solo la transformación del espacio físico, sino también un progreso de carácter social y político. Como precedente, Olivar refiere el decreto de Juan Vicente Gómez de 1908, que disponía “la construcción de carreteras centrales en todos los estados de la república” (2014: 23), a fin de desarrollar la economía y de acabar con la existencia y proliferación del caudillo regional, favorecido por el aislamiento. Puede decirse entonces que, desde sus comienzos, el desarrollo de la movilidad y de los medios de transporte se asoció con un poder arquetípico ejemplar, comprometido con el lado heroico y brillante de nuestra cultura, en tanto que apostaba por un orden y una vida estructurada, de seguimiento de la ley, rechazando las formas desgastadas de la rencilla armada.

De hecho, este “efecto de halo” de positividad de la movilidad y automovilismo se refleja en la temprana narrativa venezolana, donde los medios de transporte a menudo completan al personaje y son metáfora de lo que las figuras son capaces de hacer, de su aptitud de transformarse y de transformar a los otros. Recordemos, por ejemplo, la primera aparición de César Leal, en *Ifigenia*, de Teresa de la Parra, publicada en 1924. César Leal pasea con su auto nuevo frente a la casa de María Eugenia Alonso para verla por la ventana. Para la tía Clara, el carro y César Leal comparten atributos. Primero exclama: “¡Qué magnífico automóvil!” y, más tarde, refiriéndose a César Leal, dice: “¡es muy buen partido!... Muy picaflor, [...] pero es *magnífico*, en todos los sentidos” (1992: 231). Luego, María Eugenia, a quien al principio el carro le pareció “muy mal de colores, sumamente recargado”, y, César Leal, un tipo “demasiado gordo, demasiado trigueno, demasiado viejo” (1992: 231), no podía sin embargo dejar de pensar en él y, es tal el embrujo del automóvil y de César Leal que, incluso, asemeja lo que siente al funcionamiento del auto, pues “al igual del motor, la gasolina y los cauchos, tenía al flamante Packard de arriba a abajo, de abajo a arriba, y de arriba a abajo” (1992: 231). Otro ejemplo del poder arquetípico del medio de transporte, en este caso ecuestre, lo encontramos en *Doña Bárbara*, la emblemática novela de Rómulo Gallegos (1929), donde Santos Luzardo, para ganarse la confianza y el respeto de los peones, tiene que pasar por la doma del caballo, que era “la prueba máxima de llanería, de demostración de valor y de destreza” (1988: 93). Esta capacidad de domesticación y de control sobre los instintos será la que definirá el carácter de Santos de ahí en más.

El cénit de esta versión ennoblecedora y civilizante de la movilidad y sus medios tiene lugar entre la década del cincuenta y del sesenta, cuando Venezuela se enriquece enormemente producto del cobro de los impuestos a las concesionarias petroleras y se inicia la transición de la dictadura a la democracia. Esta es la época en que se construyen las carreteras y autopistas más importantes del país y el momento en que según Olivar se pasó de un sistema de comunicaciones de crecimiento lento y esforzado, al emprendimiento de obras monumentales y exageradas, construidas en tiempo récord. No nos sorprende entonces que el epígrafe de la novela de Adriano González León, *País portátil*, publicada en 1969, sea justamente una publicidad política de Chrysler: “Venezuela is rolling. And it's rolling in cars and trucks made in Venezuela. Chrysler is rolling along in step with the

progress of a great democratic nation” (1968: 5). (“Venezuela está avanzando. Y está avanzando en carros y camiones hechos en Venezuela. Chrysler avanza también con el progreso de una gran nación democrática”).

Con el hombre-camión del cuento *El arco en el cielo* y el “hombre-neumático”, como se apoda al protagonista de *País portátil*, Adriano González León profundiza una reflexión iniciada en sus relatos *Asfalto-infierno*, de 1962, sobre la interacción entre las personas y los medios de movilidad en el marco de las relaciones de poder que sustentan esas interacciones, poder que, como se dijo atrás, está íntimamente ligado a una imagen radiante y heroica amparada bajo un discurso progresista y lineal. Este ensayo explora la crítica que trasunta la metáfora del hombre-vehículo de cara a los entes de poder, tomando en cuenta el postulado de Bruno Latour, que indaga sobre la relación intrínseca entre lo humano y lo no humano, y que las obras de González León ficcionalizan.

El protagonista del cuento *El arco en el cielo*, Camilo Ortiz, así como el de la novela *País portátil*, Andrés Bazararte, son hombres en su temprana madurez que están en situación de huída. Para Camilo Ortiz, más que una vía de escape, el camión es un cómplice o una extensión de sus propias fuerzas:

los cambios se hacen como quien descarga hachazos en un tronco y la luz debe abrirse a puñaladas. El camión, negro y destartado, avanza por una ruta que no va a ninguna parte o va al infierno. El hombre, a pesar de las luces, apenas ve los barriales. [...] a veces cierra los ojos y el camión se desmaya, con agudos chirridos en los resortes sin grasa y estruendo de maderas (1971: 11).

Camilo Ortiz, un chofer perito, va en el camión de su hermano a llevar una encomienda. A medida que avanza caemos en cuenta de que el personaje huye de un pasado familiar que lo atormenta. Camilo no se quedó en la casa paterna ni imitó a sus hermanos que ayudaron a su padre a levantar la finca y las siembras. A su regreso se encontró con un padre borracho y resentido, y con unos hermanos indiferentes, satisfechos y jactanciosos con su flota poderosa de camiones GMC. A Camilo le prestan un camión viejo como un gesto nimio en el que se le integraba a la familia “aunque solo fuera de mentira” (1971: 17). El camión aparece en este entramado semántico de vínculo familiar malsano y de cuestionamiento de su propio pasado, pero también como eco de su presente “solitario y negro”. Más aún, el camión es su cuerpo, pues Camilo:

Desde hace horas ya no es hombre, ni chofer, ni pareciera que tuviese el volante en las manos. Desde hace horas él va allí sobre el asiento de resortes saltados, como una pieza más. No es hombre. Es un repuesto pegado al acelerador, es un alambre que se agarra de la palanca de cambios, es una caja que acumula descargas y de pronto la tira a lo lejos, sin pensar muy claro, sin saber qué ruta lleva y qué extrañas fuerzas conducen esa maraña de cables, engranajes, tablas ruidos y bujías desgastadas en el cerebro (1971: 11-12).

Quiero llamar la atención sobre la complejidad de la relación entre el camión y

Camilo, en que difícilmente podemos reconocer dónde comienza uno y dónde termina el otro. Este híbrido es lo que Latour denomina un colectivo moderno: “un colectivo en que las relaciones entre los humanos y los no humanos son tan íntimas, en el que hay tantas transacciones y tan alambicadas mediaciones, que no hay ningún sentido plausible en el que puedan distinguirse los artefactos, [...] [de] los sujetos” (2016 [2001]: 235-6). El camión como cuerpo segundo de Camilo o analogía de sí mismo, pero no como despliegue de destrezas sino como una relación que da cuenta de mutuas limitaciones. Por eso cuando tira por el barranco los sacos de granos de café que debía entregar por encargo de su hermano, Camilo habla del alivio que siente ahora que el camión “aligerado, dobló las cuestas y se perdió entre entre las curvas, a todo lo que daba el motor” (González León 1971: 14). Y cuando el vehículo permanece detenido en el filo, Camilo está allí como el camión, inerte. Porque

Ni siquiera se advierten esos pájaros que de pronto suenan en la noche y hacen un barullo entre las ramas. El tiempo, las cosas, el viento, se han quedado quietos y Camilo mira extenderse esa pasta oscura y sin formas [...]. Camilo no ve nada, no observa nada, y sus ojos están tupidos por la neblina y sus manos tiemblan cuando el camión arranca y se pone a rodar (1971: 14).

Una de las consideraciones de interés al concebir al ser humano como un ser sociotécnico es la conciencia de que el resultado de la interacción entre humanos y no humanos es impredecible (Latour 2016 [2001]: 236). El éxito de su reunión —de su intercambio de propiedades y de competencias— no garantiza la meta inicial, como lo parecía por ejemplo en *Ifigenia* y en *Doña Bárbara*, donde el automóvil y el caballo domado eran una conquista obvia, una anticipación de virtudes indiscutibles. González León aprovecha el pliegue de lo humano y lo no humano para mostrar el desvío de la norma e integrar las posibilidades del fracaso y la destrucción en el marco de sus propias actividades. Desde este punto de vista, la modernidad marcada por el impulso tecnológico y direccionada por el progreso apunta a una catástrofe total. De hecho, el hombre-camión, símbolo del *status quo* como parte de un negocio floreciente que es, se presenta de manera disfuncional, fallido. Esta sensación de fracaso se transmite en la paradoja de una movilidad urgente sin meta, pues el camión “se come las rectas y las curvas, sin destino preciso, conducido atropelladamente como se ha conducido él [...] en un viaje que no tiene ni principio ni fin” (1971: 22, 12). La misma urgencia y falta de tiempo también sugiere que sus acciones probablemente no alcancen ningún objetivo ni produzcan ningún resultado, pues Camilo dice dos veces que “avanza por una ruta que no va a ningún lado o va al infierno” (1971: 11).

Una impresión muy similar causa Andrés Bazararte cuando, yendo en el autobús con el maletín bomba apretado entre las piernas se pregunta si todo aquello no funcionaba “como un acto desesperado y final”, es decir, un sinsentido (1969: 17). La acción de la novela se basa en un recorrido por Caracas durante una tarde y media noche. Andrés tiene que transportar el maletín bomba al otro lado de la ciudad como parte de un plan desestabilizador de los revolucionarios con quienes ha trabado amistad. Pero el recuerdo persistente de su cobardía prevé el fracaso de su propio proyecto. Para nada le sirve repetirse el lema de los revolucionarios “hay que tener riñones”: le dan miedo hasta los peligros superados por sus compañeros. No sabe cumplir su primer encargo y falla en la puntualidad. Precisamente este es el defecto que hará fracasar toda la acción terrorista.

Andrés escoge ir en autobús por tener las cualidades perfectas de un “no lugar” que le permita camuflarse, ser simplemente un pasajero más, sin identidad singular ni relación (Augé 2017: 107). Lo escoge, además, porque piensa que el trayecto es cosa de minutos. No obstante, el tiempo no pasa, no solo por causa del tráfico, sino por un clima materialmente oprimente. Porque en el autobús

Se puede creer que se está de paso, que todo es apenas una dificultad y un sofoco de quince minutos y que en la próxima parada se ganará el aire libre. Pero la nueva sacudida dispersa el olor. Ahora es una sensación de traqueteo de columpio viejo y un chillido apaciguado por la tapicería de plástico. La sensación de flotar que sube desde las gomas afincadas contra el asfalto, [y] la débil oscilación de las correas-agarraderas que caen sobre los veintidós asientos y las treinta y cuatro cabezas [...]. (González León 1969: 23)

En el autobús el calor es doblemente abrasador, como “un pedazo de sol, un juego de cuchillos”, y “que molesta, que hace mal a los ojos”. Es decir, Andrés tampoco ve. Lo dice después cuando describe el brillo del asfalto “que arde en los ojos y hay que cerrarlos mientras se resopla y se tira la cabeza hacia atrás” (1969: 14), y cuando menciona “el humo del tubo de escape y la mirada obstaculizada, borrosa” (1969: 23). En el autobús se revierten todos los criterios inveterados, provenientes quizás del temprano fordismo, como aquello de estar “lustroso y sobre ruedas” para dar a entender que todo funciona bien. Ni limpio ni andando. Andrés se siente en el autobús como “una cosa grasienta y hedionda con toda la carrocería y los cierres de seguridad en cerebro”. Es decir, mental y físicamente inundo, además de trancado.

Por cierto, en *Pais portátil* y en *El arco del cielo* los vehículos no emulan a animales poderosos, cazadores de presa, como los jaguares o las águilas de movimiento preciso, de velocidad direccionada (Giucci 2012: 115). Antes de lanzar el camión al vacío, Camilo, el hombre-camión, se describe como “un burro negro de ruedas dobles en la parte trasera que por primera vez no estara soltando sus rebuznos metálicos en el portón inmenso del garage” de su hermano, y como un buey que muge mientras las ruedas del camión “patinan, resbalan, [y] terminan por vencer los surcos de agua y barro” (González León 1971: 11). En *Pais portátil*, las ambulancias se describen como cucarachas (1969: 20), las radiopatrullas, “como grandes tortugas al sol” (1969: 180) y en general, todos “los automóviles [aparecían] *quietos, echados*, con el sol estallando en las capotas. Los automóviles [permanecían] *bobos, abogados, ahítos* [...] como hormigas metálicas avanzando hasta que nadie sabe dónde” (1969: 14) y la gente iba toda “empotrada en [...] cajas giratorias, libres, presas”, “como neumáticos” (1969: 123).

Con la metáfora del hombre-camión y del hombre-neumático se nos introduce a mi parecer en el meollo de un proceso reductivo o de metamorfosis que acaba en un pedazo de alambre o en caucho. Por un lado, este acto de reducción, que es también una imagen de la destrucción, es una imagen antimesiánica esclarecedora de la realidad humana, porque muestra la muerte invisible de todas las cosas, allí donde quisiéramos que solo hubiera vida. De esto se dan cuenta los personajes mientras están dentro de los vehículos y comparten cualidades con ellos. Es más, la conciencia de su calidad sociotécnica, esta

mutua dependencia y fragilidad es la que inicia en ellos una reflexión en torno al sentido de la vida. ¿Dónde está “the progress of a democratic nation” propagado orgullosamente por Chrysler? La ciudad a simple vista es un valle de concreto y metal con sus autopistas como cintas. Andrés está rodeado por un ambiente de suciedad y malos olores, las cosas tienen un vaho picante, hay un tufo a frituras, todo está embargado de humo y de mugre y a los lados de la carretera solo hay superbloques tipo colmena y ranchos miserables. Es evidente que Adriano González León nos sumerge en el elemento destructivo de esa selva metálica de la zoología de la circulación, o del ser humano-no humano en Caracas a fin de desarticular el esquema rudimentario del progreso lineal. Los personajes-vehículos deshacen la ilusión de que como seres sociotécnicos seamos más capaces de abordar el presente con objetividad crítica sin que se repitan errores del pasado, y esta conciencia que integra las posibilidades del fracaso es la que tematizan *País portátil* y *El arco en el cielo*.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AUGÉ, Marc (2017) *Los no lugares*. Barcelona: Gedisa.
- GALLEGOS, Rómulo (1988) *Doña Bárbara*. Madrid: Espasa-Calpe.
- GIUCCI, Guillermo (2012) *The Cultural Life of the Automobile*. Austin: University of Texas Press
- GONZÁLEZ LEÓN, Adriano (1969) *País portátil*. Barcelona: Seix-Barral.
- (1971) “El arco en el cielo” en *El hombre que daba sed*. 11-24. Barcelona: Seix-Barral.
- LATOURET, Bruno (2016) *La esperanza de Pandora. Ensayos sobre la realidad de los estudios de la ciencia*. Barcelona: Gedisa.
- OLIVAR, José Alberto (2014) *Automovilismo, vialidad y modernización. Una aproximación a la historia de las vías de comunicación en Venezuela durante la primera mitad del siglo XX*. Caracas: Academia Nacional de la Historia-Fundación Bancaribe.
- PARRA, Teresa de la (1992) “Ifigenia” en *Obra escogida. Teresa de la Parra I*. 21-361. México: Fondo de Cultura Económica.

