



RESEÑA

Recibida: 5 de mayo de 2020. Aprobada: 16 de junio de 2020.

DOI: 10.17151/rasv.2021.23.1.14

The promise of infrastructure

Nikhil Anand, Akhil Gupta y Hanna Appel (Editores)

Durham: Duke University Press

2018

FABIÁN PRIETO ÑAÑEZ

Doctor en Comunicación y medios. Profesor Asistente, Departamento de Ciencia, Tecnología y Sociedad, Virginia Tech, Blacksburg, VA, Estados Unidos.

✉ fprieto@vt.edu

ORCID: 0000-0003-1156-7611

Google Scholar

En enero de 2006, los entonces presidentes de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva, y de Perú, Alejandro Toledo, inauguraron el puente de la integración de Acre. Dicho acto marcó el inicio del proyecto de la Ruta Interoceánica Brasil-Perú, eje de conexión vial marcado por la promesa de comenzar un capítulo en la historia de la Amazonia, “una historia de búsqueda de mayor participación en el desarrollo económico, social y político de nuestros países” (LR, 2006), en palabras de Lula da Silva. Múltiples historias se han entrelazado alrededor de este proyecto, desde los sobornos hechos por la empresa Odebrecht, los impactos ambientales ocasionados por la expansión de la minería, la cacería y la pesca ilegales, hasta la afectación de poblaciones en el Amazonas. Paralelamente, la presencia misma de la carretera, así como de puentes, viajes de más de cien horas y pueblos a lo largo de la vía, evidencia legados de larga duración y experiencias cotidianas, trayectorias políticas que unen a las infraestructuras con la idea de promesa.

En el libro *The promise of infrastructure* se recoge gran parte de esa mirada, en la cual plataformas petrolíferas y cables eléctricos, caminos y carreteras, tuberías de agua y sistemas de pago, articulan relaciones sociales que posibilitan o no la realización de diversos hechos sociales,

Cómo citar esta reseña:

Prieto-Ñañez, F. (2021). Reseña de *The promise of infrastructure*, de Nikhil Anand, Akhil Gupta y Hanna Appel. *Revista de Antropología y Sociología: Virajes*, 23(1), 292-297. <https://doi.org/10.17151/rasv.2021.23.1.14>



institucionales y materiales. Esta idea, perceptible en muchas poblaciones para las que el acceso a servicios es limitado o cuya implementación arroja múltiples violencias, encuentra en la etnografía de las infraestructuras un ancla para explorar relaciones de poder materializadas en el diseño tecnológico. Son proyectos que estructuran ciertas aspiraciones, pero que también sirven de espacio para múltiples rediseños y resistencias. Estas tensiones son evidentes en el trabajo que los autores de los nueve capítulos han hecho a lo largo de su vasta trayectoria académica, considerado fundamental en el estudio crítico de las infraestructuras desde la antropología.

A partir de la introducción, Hanna Appel, Nikhil Anand y Akhil Gupta dan cuenta del lugar que las infraestructuras han tenido en los estudios sociales. A este respecto, recuerdan cómo en el marxismo la infraestructura o base económica se refiere a la última instancia que determina el desarrollo y el cambio social, y comparte ese nivel metafórico con el lugar otorgado a la tecnología en el pensamiento liberal de autores como W. W. Rostow, claves en la crítica a las interpretaciones sobre el desarrollo. Sobre el particular, las referencias a James Ferguson y Arturo Escobar señalan la relevancia del análisis del desarrollo como discurso y su capacidad de moldear las realidades materiales de varias naciones. Dicho trabajo, como se señala en la introducción, “llama la atención sobre las múltiples historias, geografías y temporalidades en relación con las cuales, estados, infraestructuras y proyectos desarrollistas se han situado” (p. 9).

Sin embargo, la crítica al desarrollismo va más allá al incorporar miradas como la de los estudios sociales de ciencia y tecnología. En este campo, el concepto de infraestructura ha estado articulado a la teoría de sistemas, a las miradas sobre procesos de estandarización y normalización, así como a la opinión de expertos que administran, mantienen y extienden las infraestructuras (Larkin, 2013). En esa medida, las infraestructuras sirven para transportar la etnografía del conocimiento técnico en el laboratorio hacia instancias de negociación que incluyen conferencias sobre economía nacional en Guinea Ecuatorial (Hannah Appel), el trabajo de ingenieros civiles en momentos de diseño y construcción del tramo de la Ruta Interoceánica en Perú (Penny Harvey), encuentros diarios entre funcionarios del acueducto y sus poblaciones en India (Nikhil Anand), o protestas y movimientos ciudadanos organizados para contrarrestar políticas sobre el agua en Sudáfrica (Antina Von Schnitzer), recursos energéticos en Estados Unidos y México (Dominic Boyer) y la memoria de la industrialización antes de la guerra en Vietnam (Christina Schwenkel).

Para los autores y autoras de los capítulos, el porqué de estudiar carreteras y acueductos se ancla en una pregunta por la política de las infraestructuras, pese a no ser consideradas como lugares para el ejercicio de esta. Dichas observaciones sobre la citada política permiten releer lo que desde la década de los setenta era observable en el diseño e implementación de tecnologías. Después de varias revisiones de la idea acuñada por Langdon Winner (1987), según la cual los artefactos tienen política, los estudios recogidos en este libro proyectan ese argumento a partir de un trabajo de campo que permite demostrar cómo la política no se forma solo a partir de prácticas jurídico-política, sino que también toma cuerpo en un terreno tecnopolítico consistente en tuberías, mallas eléctricas y baños. Sobre el particular, en la etnografía de las infraestructuras que se presenta en este libro, se vinculan al estudio sociotécnico de narrativas sobre el capital y tensiones coloniales que en ocasiones son dejadas de lado en los estudios de ciencia y tecnología.

Como señala Antina von Schnitzer en medio de las protestas contra el *apartheid*, las infraestructuras “se convirtieron en lugares mundanos para el cultivo de subjetividades políticas, no solo en forma de ideología, sino también en la producción de hábitos de oposición e inversiones afectivas, así como posiciones corporales contra el Estado” (p. 141). A este respecto, Von Schnitzer agrega que la perspectiva de infraestructura, incluyendo su atención a su forma y carácter simbólico, permite repensar lo político, en particular una mirada sobre los legados menos visibles del *apartheid*, arraigados a su lugar en el espacio. Puesto en una perspectiva comparativa, el estudio de las infraestructuras posibilita “nuevas arqueologías del presente, miradas multiescalares en las temporalidades oscilantes de las formaciones imperiales contemporáneas”, como señala Hannah Appel (p. 27). En tal sentido, como propone Dominic Boyer, “la promesa conceptual de la infraestructura” aparece a una escala global, como una “figuración parcial de una preocupación profunda sobre la vida en el antropoceno”, una posibilidad de rearmarnos conceptualmente alrededor de la modernidad creada por esta (p. 226).

De allí se desprende un reconocimiento por la formación de subjetividades liberales que implica un reconocimiento de las pedagogías que giran en torno a las infraestructuras. Como señala Akhil Gupta, “El propósito pedagógico ofrecido por la ‘visibilidad’ de la infraestructura aquí no es tanto sobre enseñar higiene a los habitantes, sino sobre el proyecto biopolítico de crear ciudadanos que compartan el propósito de habitar un futuro moderno” (p. 67). Si bien en su diseño las infraestructuras pretenden ser invisibles, lo cierto es que, como se demuestra en los casos expuestos en *The promise of infrastructure*, su presencia

se hace problemática para usuarios que deben atender los efectos de proyectos mal diseñados o de procesos de despojo característicos de megaproyectos energéticos. En esa medida, como lo proponen Lisa Parks y Nicole Starosielski (2015), un enfoque sobre las infraestructuras fuerza una evaluación crítica de la relación entre alfabetizaciones tecnológicas y la participación pública en el desarrollo de infraestructura, regulación y uso. Ellas señalan que mientras existe una educación en la conveniencia del consumo tecnológico, poco se hace por evidenciar las infraestructuras que las soportan.

Así mismo, en el libro se desarrolla la idea propuesta años atrás por Brian Larkin (2013) en su artículo sobre la política y la poética de las infraestructuras. Como se nota en los ensayos compilados, este artículo ha influenciado en gran medida el trabajo de los autores de *The promise of infrastructure*, y ha dado pie en particular a un énfasis en el carácter simbólico de las infraestructuras. En esta ocasión, Larkin refiere su propuesta como una crítica al enfoque del nuevo materialismo, en la medida en que la distinción entre materia y forma no permite reconocer la política inscrita en la “imposición de un significado convencional a través de un arreglo formal de signos” (p. 178). Al tiempo que tecnología y cultura son mutuamente constitutivas, Larkin aboga por llevar la idea de la forma del análisis artístico y literario al diseño y consumo de objetos mundanos, como semáforos y cables, en las “cualidades formales de las infraestructuras cotidianas y su papel en producir una estética política” (p. 185).

La referencia a la forma conduce, entonces, a observar el ciclo de vida de las infraestructuras. Aunque la perspectiva de este volumen podría tener un diálogo más amplio con el estudio crítico del diseño desde la antropología, se reconoce la labor de negociación que surge en el trabajo alrededor de objetos híbridos y fluidos, que a juicio de Susan Leigh Star y James Griesemer (1989) se refiere a objetos que a la vez que son parte de múltiples mundos sociales, permiten la comunicación entre dichos mundos. Una mirada procesal sobre las infraestructuras y sus ciclos de vida desde el diseño, la financiación, construcción, finalización, mantenimiento, reparación, ruptura, obsolescencia, ruina, evidencia el dinamismo de un sistema de relaciones que generalmente se considera estático. El estudio de la temporalidad encuentra un ámbito de relaciones particular a partir del lugar de las infraestructuras en transiciones democráticas con el desmantelamiento del *apartheid* en Sudáfrica (Von Schnitzer), o proyectos surgidos a partir de procesos de descolonización (Appel, Schwenkel).

Akhil Gupta explora dichas temporalidades al proponer una mirada a las infraestructuras como cosas en movimiento, que crean un puente entre la futilidad y el arruinamiento que descansa en el corazón del tiempo infraestructural. En relación con el estudio de las ruinas de la modernidad, en trabajos como el de Ann Laura Stoler (2013), Gupta introduce el tiempo suspendido de las infraestructuras, en el que ruinas y deseos futuros se encuentran con el tiempo de las burocracias, que hacen de las infraestructuras proyectos “emergentes, siempre en proceso, siempre cambiando, transformándose, decayendo, siendo reconstruidos, siendo mantenidos”. Esta aproximación es compartida por Appel, quien muestra cómo los proyectos de extracción de petróleo en Guinea Ecuatorial construyen “tiempo y temporalidades, al mismo tiempo que construyen formas materiales que hacen posibles los intercambios en el espacio” (p. 44).

En la obra se recoge, entonces, un variado número de experiencias en todo el mundo, pero especialmente en países del sur global. Los capítulos en este libro surgen como una lectura renovada de análisis sobre el desarrollo que inspira, en gran parte, el trabajo de los autores en el volumen. Por ello, vale la pena preguntar por el lugar que dichas discusiones tienen en el cuestionamiento sobre las infraestructuras en países desarrollados, que como se trata en la introducción, ofrecen arqueologías de aprovisionamiento diferencial que preceden al neoliberalismo. En su mayoría, el trabajo etnográfico se complementa con intervenciones en el archivo que revelan la emergencia de estos proyectos en épocas en las que la promesa de la infraestructura se articulaba a los intereses de países en vías de desarrollo, muchos de ellos en procesos de descolonización.

A este respecto, la idea de la promesa articula temporalidades y políticas presentes en las infraestructuras por todo el mundo. Como señala Brian Larkin, “Una promesa puede referirse a un voto o un compromiso, pero su otro significado se refiere al devenir de un estado de las cosas futuro, la idea de que alguien o algo es promisorio” (p. 181). Observar las infraestructuras, sea en proceso de construcción o desmoronándose, indica los logros y límites, las expectativas y fracasos de la modernidad. En el libro *The promise of infrastructure* se sostiene que el análisis de la vida contemporánea exige dar una mirada a las organizaciones sociotécnicas promovidas por las infraestructuras, en particular a las exclusiones e inclusiones que surgen en la circulación y distribución de diferentes recursos y servicios. En esa medida, es una puerta de entrada para recorrer el lugar de la infraestructura en la articulación del mundo moderno, al mismo tiempo que hace evidente cómo cohabitamos con sus ruinas.

Referencias bibliográficas

- Larkin, B. (2013). The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42(1), 327–343. DOI: <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- LR. (enero 21 de 2006). Puente une a Perú y Brasil. *La República*. Recuperado de <https://larepublica.pe/politica/289763-puente-une-a-peru-y-brasil/>
- Parks, L. & Starosielski, N. (2015). *Signal traffic: Critical studies of media infrastructures*. University of Illinois Press.
- Star, S.L. & Griesemer, J.R. (1989). Institutional Ecology, “Translations” and Boundary Objects: Amateurs and Professionals in Berkeley’s Museum of Vertebrate Zoology, 1907-39. *Social Studies of Science*, 19(3), 387-420.
- Stoler, A.L. (2013). *Imperial Debris: On Ruins and Ruination*. Duke University Press.
- Winner, L. (1987). *La Ballena y el reactor: Una búsqueda de los límites en la era de la alta tecnología*. Gedisa.