

# Presentación

## Dossier Caminos



**Bianca De Marchi Moyano**

Centro de Investigaciones Sociales de la Vicepresidencia, Bolivia

Reflexionar sobre los caminos, desde una perspectiva académica y geográfico-social, usualmente se asocia a tomar distancia de la mirada técnica de la ingeniería civil y vial. De hecho, ese enfoque tecnificado es denunciado como hegemónico, pero –sobre todo– insuficiente y encubridor de los intereses políticos y de las desigualdades sociales, reflejadas en los diseños y ejecuciones de obras viales. Por eso, normalmente los sociólogos, antropólogos, politólogos, historiadores y geógrafos sociales, entre otros, que nos dedicamos a los caminos, nos esforzamos por demostrar que nuestra perspectiva sobre las vías, sobre su origen, uso y significación, sobre las relaciones de poder que evidencian, es tan o más relevante que el ejercicio de diseño, construcción y mantenimiento de los ingenieros.

En contraste, me interesa resaltar que al momento de enfrentar este tema todos los artículos compilados en este dossier reflexionan sobre caminos concretos, objetos espaciales que son efectivamente técnicos y que dan cuenta de iniciativas lo mismo ingenieriles que sociopolíticas. Se analizan vías antiguas y modernas, muchas sudamericanas y algunas de otro continente; son de trazadas en tierra, esculpidas por su uso recurrente o revestidas por coberturas de asfalto y hormigón, otras han sido casi olvidadas y son cada vez menos transitadas. Todos esos caminos, sin excepción, evocan el esfuerzo social, técnico y tecnológico, material y simbólico, por responder a una demanda transversal a los grupos humanos: la movilidad. Nos convocan a recorrerlos para explicar socialmente el ingenio de su producción. En este ensayo de presentación propongo subrayar el abordaje crítico y propositivo, que impregna a todos los aportes del dossier, y que nos permite comprender esa empresa humana de producir y facilitar la conexión espacial sin subestimar su pericia técnica. Así, se propone una reflexión social, complementaria e indisoluble, al ejercicio de la ingeniería y a su lógica producción, igual de política y social que cualquier otra.

Los caminos son un componente esencial de todo territorio, de su producción y dinámica cotidiana. Son tan comunes y transversales a la experiencia de los sujetos que se introducen constantemente en el lenguaje, desde el más poético o mundano, hasta el más técnico y complejo. Cuando, en una conversación cualquiera, menciono que trabajo sobre caminos, normalmente me sucede que el interlocutor responde “Ah, claro, ‘los caminos de la vida, no son los que yo pensaba, como los imaginaba, no son los que yo creía’<sup>1</sup>; o, en una versión probablemente más elaborada: “Caminante, son tus huellas el camino y nada más; caminante, no hay camino, se hace camino al andar. Al andar se hace camino y al volver la vista atrás se ve la senda que nunca se ha de volver a pisar. Caminante, no hay camino, sino estelas en la mar”<sup>2</sup>. El uso de cientos de frases con la palabra *camino* hace parte de nuestros diálogos, de nuestra vida, la que muchas veces

1. Coro del vallenato “Los caminos de la vida”, compuesto por el colombiano Omar Antonio Geles y luego retomado por varios grupos y cantantes sudamericanos, por ejemplo, el argentino Vicentico.

2. Poema “Caminante no hay camino” de Antonio Machado, musicalizado y popularizado por el español Joan Manuel Serrat.

se concibe precisamente así: como una vía que se recorre por única vez. Sin embargo, los objetos que acá estudiamos normalmente sí se han andado muchas veces y por eso permanecen transitados, narrados y recordados.

Como componentes espaciales en un territorio, los caminos se asocian a muchos términos, que aparecen constantemente en la literatura de este dossier: pista, ruta, *rue*, *rute* (en francés), *rua*, *rodovia* (en portugués), calle, carretera, avenida, vía, ferrovía, riel, autopista, entre los más utilizados. Todos esos términos tienen que ver con el camino y aportan a su comprensión o dan cuenta de su evolución social y técnica a lo largo de la historia. Sin embargo, el camino tiene características particulares, que se pueden sugerir y revisar a partir de la lectura de los diferentes artículos acá propuestos. En este ensayo busco precisamente poner en evidencia algunos de esos elementos concretos, pero también teóricos e interpretativos dentro del campo de la geografía y los estudios territoriales.

## La esencia de los caminos

Revisar el origen de la palabra camino da pistas interesantes sobre el objeto que se nombra, sus transformaciones y continuidades a través de la historia, de su uso y producción. Para eso, un primer rastro a seguir es su etimología, vinculada a la voz *caminus*, utilizada en el latín medieval y que, a su vez, viene del céltico *camán*, ambos asociados al término *vía*. Vía es una palabra también latina que alude tanto a camino, como a carreteras, calles y viajes, de acuerdo a las referencias sugeridas por Corominas (1987). Esa definición asocia nociones que nombran a desplazamientos terrestres y que, en el tiempo, ganan especificidad y precisión en su uso diferenciado.

Así, por ejemplo, con el surgimiento de las ciudades y su crecimiento, también se requiere diferenciar las vías que permiten la circulación dentro los centros poblados y se comienzan a distinguir de los caminos que facilitan la comunicación entre ellos. De hecho, el origen de calle es la palabra latina *callis*, que refiere al “sendero, especialmente el de ganado” (Corominas, 1987:121), estrecho y de baja circulación. La adaptación de este término –similar en significado a *rua* en portugués, *rue* en francés y que se mantiene en el uso español de *rúa*<sup>3</sup>– alude a las arterias normalmente peatonales que permiten la movilidad en el entorno construido, para acceder a las funciones y los servicios que progresivamente comienzan a diferenciarse dentro de los asentamientos cada vez más densamente poblados. En contraste, cuando se mencionan los caminos se está hablando de vías que permiten viajes, trayectos largos entre lugares distantes que superan la escala de proximidad de las ciudades.

Los caminos en diferentes momentos y contextos históricos no solo evocan trazos marcados por el uso y la práctica peatonal cotidiana, sino que también se vinculan a la idea de construir, facilitar y controlar la movilidad. De ahí que los grandes proyectos de dominio territorial impliquen un desarrollo vial, diseñado y planificado, como estrategia de dominio del espacio. Casos tan estudiados como el romano y el incaico son evidencias de esos procesos, pero además de la jerarquización y de la diversificación de funciones de las rutas de sus sistemas viales. Se privilegian unos trayectos sobre otros y se invierten recursos en su cuidado de forma diferenciada y estratégica. En ese marco, es interesante recordar que, al final de la edad media (poco después de la llegada de Colón a América), el castellano distingue varias categorías de vías: las calles de las ciudades, los caminos reales y los públicos, de acuerdo con su alusión en el diccionario de Nebrija de 1495<sup>4</sup>. Esa idea de “camino real” se aplica en la conquista de América para nombrar las vías centrales del sistema vial incaico (Sánchez, 2008 y 2009), que luego garantizan la circulación de recursos, desde el subcontinente sudamericano hacia los puertos, en el periodo colonial (Glave, 1989).

3. De acuerdo al diccionario actual de la Real Academia Española *rúa* es “calle de un pueblo” y “camino para el tránsito de carruajes”. La misma fuente señala que palabra deviene de la voz latina *ruga*, lo que puede fácilmente asociarse a la idea de “rugosidad” que más adelante se toma de la obra de Milton Santos (2000) para leer los objetos espaciales, entre ellos los caminos. Sin embargo, también se registra una primera explicación para “*rúa*” en 1611 del diccionario de Rosal, cuya referencia señala “calle, y quedo por nombre de calle mayor en muchos lugares, del Hebreo que llama Ruah al ayre y viento; y como este anda vago sin cierto camino, así decimos Ruár al pasear y andar sin cierto fin, ni llevando en propósito mas una calle que otra, y a las calles de este paseo” (517).

4. Los datos de diccionarios hispanos antiguos se recopilan de la herramienta virtual: <http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUILogin-Ntllle>, facilitada en la página web de la Real Academia Española (revisada en febrero de 2018)

Ahora bien, con el desarrollo de los modos de transporte, las vías y su técnica de desarrollo se sofistican para responder a cada demanda particular de movilidad y a la transformación tecnológica que le corresponde. Gran parte de los desplazamientos en la historia humana tienen al caminar, a la marcha peatonal, como su métrica<sup>5</sup> exclusiva y a partir de ella se modelan los caminos; el caminador o caminante es el *viator*: el que viaja. A medida que la marcha incluye recuas de bestias de carga y que la tracción animal se hace común y su uso se extiende, los caminos cambian de forma significativa. Ejemplo de eso son los caminos recorridos por diferentes tipos de animales de carga en la cordillera de Los Andes: primero las llamas y luego las mulas (Sica, 2010 y De Marchi, 2014) que exigen diferentes tipos de vías y de mantenimiento de las mismas, más intenso para las primeras y de menor esfuerzo para las segundas.

El uso de la rueda, tardío en el subcontinente sudamericano como en otras partes del mundo para los viajes de larga distancia, implica una demanda de movilidad y de adaptaciones determinantes en la forma de los caminos (Navas, 2013) y, a la larga, en su denominación. Así, el diccionario castellano de la Academia de Autoridades de inicios del siglo XVIII ya incluye la palabra *carretera* como: “el camino ancho, público y común, que está destinado para que anden por él carros y coches” (1729: 196). En el mismo sentido, la modificación de los caminos para el uso automotriz se registra con el término “autopista” en el diccionario de la Real Academia Española a mediados del siglo XX, como: “camino especialmente acondicionado para el tránsito de vehículos automóviles” (1327: 1947).

Igual que los caminos se modernizan, su desarrollo, estudio y análisis también va a transformarse. Benedetti rescata a noción de *hodografía*, término que entra en desuso en el siglo XIX y que “Deriva de *hodo*, palabra griega que significa camino [...]. Hace referencia, y pone en primer plano, a los caminos como cuestión [...] como componentes elementales de la organización espacial” (2015:31). Ese enfoque unitario y global, como se ve en los aportes de este dossier, se dispersa en el análisis contemporáneo de las vías y es resuelto por abordajes disciplinarios específicos: la geografía, la planificación territorial, la sociología enfocada en las dinámicas espaciales y de movilidad, la arqueología y la historia de las vías, etc. Ahora bien, todas esas disciplinas se refieren de forma lateral e indirecta a los caminos. Probablemente –y acá vuelvo al argumento inicial de la introducción– el estudio moderno de los caminos está delegado de forma central a los ingenieros y a su pericia técnica. En ese marco, y sin negar el rol contemporáneo fundamental de la ingeniería, la convocatoria de este compilado de textos refuerza y fortalece la idea de recrear el campo *hodográfico*.

Para ese fin es central, entonces, delimitar los elementos esenciales de los caminos como posible objeto de estudio de la *hodografía* contemporánea. Así propongo retomar dos dimensiones que considero indispensables. Por una parte, siguiendo a Santos (1995:75) los caminos son objetos que dan cuenta de uno de los dos componentes fundamentales del espacio: los flujos, cuya existencia implica el desarrollo de los fijos; por eso son las marcas y rugosidades de una sociedad en movimiento permanente, surcos de sus recorridos frecuentes, pero sobre todo técnicamente perfeccionados para hacerlos más eficaces. Por otra parte, esa canalización más o menos constante de los flujos se caracteriza por permitir dinámicas de viaje sobre un soporte terrestre; por eso se trata de recorridos que afectan y modelan la superficie de montañas y llanos, que desafían su aspereza y los accidentes en su recorrido.

Habiendo esclarecido esas dos dimensiones que considero esenciales para todos los caminos –1) la capacidad de canalizar el flujo entre dos fijos y 2) soportar viajes en métricas terrestres– reviso los artículos de este dossier para encontrar algunos aspectos complementarios, a partir de los análisis aplicados a diferentes tipos de caminos. Recupero y reviso esos elementos en los tres siguientes subtítulos. En el cuarto y último subtítulo, en cambio, trato de resumir el espíritu de cada aporte del compilado, dando cuenta de su abordaje y de sus resultados específicos.

5. La métrica hace referencia al modo de transporte y a la forma en que su despliegue modifica y produce el territorio, a partir de sus demandas específicas de circulación (Lévy, 2006 y Mezuod, 2016).

## Caminantes y caminatas

En su “elogio del caminar”, Le Breton evoca las múltiples experiencias que acumula el caminante que decide atravesar caminos con la locomoción de su propio cuerpo. Su texto está atravesado por una especie de nostalgia del vagabundeo caminante, subraya que: “desnudo ante el mundo, al contrario de los automovilistas o los usuarios de transporte público, el caminante se siente responsable de sus actos, está a la altura del ser humano y difícilmente puede olvidar su humanidad más elemental” (2015:29). Ahora bien, pocos de los caminos que se analizan en este dossier evidencian esta memoria del recorrido poético y personal, de la caminata como fin en sí misma. Probablemente el texto de este dossier que se aproxima más a ese tono de intimidad es el de Carola Zenteno. Los testimonios de los sujetos parecen ser la fuente clave para encontrar al territorio añorado y representado en las palabras. Dentro de la narrativa de sus recuerdos, olvidos selectivos y contradictorios, se reconstruye el cambio del camino y sus consecuencias en el paisaje. La transformación tecnológica de las vías y la intensificación de la circulación, dejan en evidencia el abandono de la caminata y de la bicicleta, modos de transporte suaves que se rememoran con cierta tristeza.

Pablo Méndez-Quirós y Magdalena García también recurren a los testimonios para reconstruir el viaje, pero su artículo en este compilado apunta a complementar e interpretar las huellas, la impronta de los caminos que componen una red utilizada por siglos en un territorio extenso. El análisis trata de restaurar la memoria colectiva, articulada a circuitos recurrentes y a múltiples generaciones que circulan por ese sistema vial. Eso me permite subrayar que las características tecnológicas de cada tipo de camino (sea una senda de llamas, una vía férrea, una carretera para ruedas o una autopista con camiones de alto tonelaje) suponen una métrica que construye y modifica la experiencia de viaje, la forma como el *viator* soporta (o disfruta) el tránsito del trayecto. Entonces, la percepción del sujeto respecto al espacio por el que se moviliza (la *pregnancia* de acuerdo a Lévy, 2006) se desarrolla en la tensión entre la intencionalidad del desplazamiento, la memoria que le permite interpretar el entorno y la arquitectura del camino.

Ahora bien, los caminantes de Le Breton (2015) dan cuenta de una avidez por la acumulación de diferentes experiencias; un consumo lento de paisajes mediado por los caminos peatonales. Las vías contemporáneas, más tecnologizadas y veloces, muchas dificultan esa vivencia. Sin embargo, una búsqueda similar se encuentra en algunas experiencias de viaje sobre las vías recorridas en automóviles como las que analiza Tania Porcaro para este dossier. Se trata de ciertos caminos vinculados al turismo que son parte del paquete ofertado para el disfrute, con una intencionalidad profundamente visual. Son postales para los turistas que se componen con el encuadre de la ventana de un 4x4 que recorre desiertos de arena, sal y piedra esculpida con el viento. En el mismo sentido, aunque desde el análisis de otro modo de transporte, el texto de Aniss Mezoued, Khaled Amcha y Bernard Declève toma como referencia la escala peatonal de movilidad aplicada al caso argelino del tranvía. Se trata de una métrica suave, también capaz de acoger el disfrute y de favorecer su adherencia en espacios densos y de interacciones sociales diversas. Así, algunos caminos se convierten en una arquitectura favorable a la composición, perceptiva y subjetiva, del paisaje (Berque, 2005).

Los caminos y, sobre ellos los medios de transporte, favorecen la visualización del recorrido desde la ventana, móvil y rodante; pero también la vía constituye un paisaje y una experiencia espacial en sí misma. Esa dinámica se presenta claramente el análisis de la avenida Los Morros y su vitalidad contemporánea, en el artículo de Rosanna Forray y Christian Saavedra que forma parte de este compilado. El camino, que evoluciona desde la colonia en las afueras de Santiago de Chile hasta formar parte de la mancha urbana, hoy en día se convierte en un *mercado persa* todos los fines de semana. El estudio de las transformaciones y de las actividades que antes cobijó nos recuerda

que las vías, como espacio de paseo y de viaje, son lugares generalmente abiertos y públicos, donde las vivencias se acumulan y comparten, diversificadas y animadas por el movimiento. Como sugiere Porcaro “Al viajar, no se atraviesa un espacio sino que se lo altera, se lo mueve, se lo produce, ya que las relaciones que lo constituyen están siendo reproducidas y transformadas” (*op. cit.*).

Sin embargo, la comprensión de los caminos como espacio público y/o compartido no necesariamente implica vivencias sociales intensas en los otros caminos ni para los caminantes estudiados. De hecho, existen varios textos que exploran vías cuya prioridad es alcanzar la mayor velocidad posible; donde *no se pierda el tiempo*. Así, se reduce el roce de los obstáculos y se facilita el flujo con un desarrollo técnico lo más eficiente posible. Ese es el espíritu dominante en las carreteras y autopistas que se analizan en el altiplano de Bolivia, en el texto de este dossier cuya autoría comparto con Cristina Machicado y Huascar Morales. Lo mismo se registra en la autopista argelina estudiada por Mezoued, Ancha y Declève o en las *rodovias* brasileñas, presentadas en el artículo de Daniel Monteiro Huertas. Como expresa este último caso, las autopistas son una cicatriz de modernidad, que costuran el territorio y sobrepasan los obstáculos naturales para garantizar una integración ágil y un comercio fluido.

El camionero, el chófer de bus y de otros tipos de automóviles, son protagonistas de los viajes y de la conexión contemporánea en gran parte del mundo. Son caminantes que organizan la circulación en las vías y que logran un alcance plástico sobre territorios tan extensos como el brasileño y tan poco densos como el boliviano. Son operadores, más o menos empresariales de acuerdo al contexto, que priorizan la ganancia y aprovechan oportunidades de acumulación. Eso no les impide constituirse en un motor básico de la integración, muchas veces más efectivo que los actores estatales, asociados formalmente al discurso de la integración territorial nacional. Sin embargo, la dependencia de un solo tipo de viajes, en modos de transporte exclusivamente terrestres y automotrices, hace vulnerable un sistema vial (Ojeda, 2000). De ahí que el impulso de la multimodalidad y de la diversificación de operadores, ejemplificadas en el caso del proyecto ferroviario bioceánico del Estado boliviano (De Marchi, Machicado y Morales, *op.cit.*) se incorpore como una parte estratégica de la discusión sobre la gestión de las vías y la movilidad.

## Proyectos camineros

Pasajeros y operadores de transporte, entidades estatales y organizaciones empresariales, diseñadores y constructores de vías, son algunos de los actores sociales convocados al momento de hablar de caminos. De hecho, si comprendo a las vías terrestres como rugosidades (Santos, 2000) es porque expresan ciertos tipos de intereses y conflictos materializados en el paisaje. Así, permanecen en tanto objetos espaciales y técnicos que se refuncionalizan en el tiempo, de acuerdo con las relaciones sociales, políticas y económicas que las articulan (o no) a otros objetos. Su análisis permite comprender pistas de cómo los actores conciben y disputan el control del espacio, del acceso a los recursos, la circulación de cargas y de pasajeros. Es decir: el diseño, desarrollo y control de una vía da cuenta de proyectos territoriales particulares que se escenifican y permanecen sobre el espacio. Las expectativas y vivencias de los caminantes, descritas en el anterior subtítulo, son en cierto sentido proyectos territoriales: una secuencia más o menos planificada de actividades secuenciadas en el espacio, para acceder a lugares e intercambios de recursos y servicios.

En ese sentido, es posible afirmar que el discurso de la modernidad es un telón de fondo común en casi todos esos proyectos, un programa general y poco cuestionado, que dinamiza la movilidad y su tecnologización, su enfoque eficiente en el mundo



contemporáneo. La posibilidad de lograr desplazamientos modernos se asocia directamente a la mejora de las condiciones de vida de los sujetos. Ese discurso dominante es subrayado por Jorge Veizaga cuando analiza la relación entre la cantidad de automóviles y el desarrollo caminero en Bolivia en su artículo de este dossier. Tener un vehículo propio supone una forma flexible de acceder a más servicios y equipamientos de forma autónoma. Pero, sobre todo en el caso boliviano, también es una posibilidad de transportar algo o alguien y –seguramente– recuperar el capital invertido en la compra del auto y obtener ganancias. Además, Veizaga recuenta los aspectos político-institucionales (reglamentos, normas, códigos, leyes; agentes responsables de administrar, controlar; usos del automóvil; y políticas públicas e inversión, etc.) y técnico-tecnológicos (tecnología de construcción de caminos; sistemas de gestión de caminos; organización y jerarquización de caminos en redes; mercado de automóviles; sistemas de aprovisionamiento de combustible; capacidades y logística para el mantenimiento de los automóviles; reglamentación de la tenencia y uso de automóviles; y agentes responsables de diseñar, administrar, controlar) de la cuestión vial contemporánea. Así, pone en evidencia la complejidad de la movilidad actual y la multiplicidad de tensiones y problemáticas que puede implicar respecto a las vías.

Las disputas entre actores se presentan a partir del enfrentamiento de proyectos con intereses particulares sobre espacios colectivos, como se muestra en el debate previo a la construcción del túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe que analizan Maximiliano Camarda y Jose Antonio Mateo Oviedo en este compilado. El artículo muestra precisamente el conflicto de actores estatales, entre nacionales y subnacionales, empresariales y vinculados a la construcción, que argumentan y presionan a favor o en contra de una u otra tecnología para solucionar el problema de atravesar un río. El texto registra el desafío del camino por superar obstáculos, que se resuelve a través de muchas fórmulas; puentes, barcasas y túneles son parte del repertorio de esos dispositivos tecnológicos, pero todos ratifican el dominio del sistema terrestre y automotor sobre la dinámica fluvial. Las hidrovías son menos vigentes y compatibles con la demanda de movilidad moderna. Lo que sí es común es superarlas: los caminos, sobre todo automovilísticos, logran imponerse como la forma contemporánea más usada de domesticación del medio ambiente y de sus sistemas hídricos considerados, más que nunca, como *accidentes*.

Ese espíritu de dominio de un ambiente hostil a través de la construcción vial se refleja en proyectos tan potentes como el de desarrollo rodoviario del Brasil, expuesto por (Monteiro, *op.cit.*). El reemplazo de los rieles como símbolos de modernidad por las carreteras y su extensión desde el archipiélago costero de ciudades en el Atlántico hacia el interior del país, se expresa en obras denominadas *faraónicas*. Esa manifestación megalómana de esfuerzo estatal es muy representativa de militarismo nacionalista no sólo en Brasil sino en toda Sudamérica. El endeudamiento de los gobiernos militares a favor de grandes obras de ingeniería, pensadas en escala nacional, promueve la incorporación de extensas zonas despobladas en los territorios del interior del continente al mercado y al sistema productivo internacional.

Es interesante resaltar que ese proyecto militarista de fines del siglo XX, en coherencia con un enfoque empresarial y comercial del territorio, tiene consecuencias problemáticas en el caso de las políticas de vivienda en torno a los caminos. Eso se observa generalmente en las vías periféricas de las grandes ciudades, sobre las que crece la trama urbana de forma descontrolada. En el artículo sobre Santiago de Chile incorporado en este dossier (Forray y Saavedra, *op.cit.*), los caminos inician su proyección a la modernidad primero con la instalación de rieles para el tranvía a inicios del siglo XX. Una vez que ese modo es reemplazado por el pavimento y los automóviles, los ejes camineros intensifican el proceso de crecimiento urbano. Al mismo tiempo, se constata que durante la segunda mitad del siglo XX “cambia el enfoque de la política

de Vivienda. En adelante se entenderá no como un derecho, sino como un bien que se obtiene a través del trabajo y el ahorro”. De esa forma, la monumentalidad de las obras de ingeniería y la inversión que suponen para facilitar la movilización de productos y materias primas, contrasta con la precarización de estrategias habitacionales o –de igual manera– con el pobre fomento a formas de transporte colectivo y público. De ahí la coherencia de ese proyecto territorial con la métrica automovilística, centrada en la propiedad individual del vehículo y el control empresarial de vías y circuitos.

El periodo neoliberal de fin del siglo pasado favorece la delegación de la producción de las grandes vías, de su gestión y control, a manos privadas. Las rodovias brasileras que acá se estudian muestran esa tendencia, en el artículo de Monteiro. Algo similar sucede con los rieles y los trenes bolivianos, que hasta hoy son administrados por dos empresas capitalizadoras (De Marchi, Machicado y Morales, op.cit.). Ahora bien, el caso del Corredor Ferroviario Bioceánico de Integración (CBFI) que estudiamos en nuestro artículo del dossier, mantiene la misma lógica pese a recuperar el rol del Estado como operador central y a los trenes como modo de transporte. Lo que sobresale de ese proyecto es su enfoque en la producción de una movilidad ágil de las cargas a través del continente, atendiendo de forma lateral, como “responsabilidad empresarial”, la movilidad de pasajeros y la integración de lugares dentro del continente y en el territorio boliviano.

Esa lógica se explicita a nivel subcontinental en el proyecto territorial de conexiones más abarcador y desarrollado en la región: la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA). De hecho, el CBFI boliviano se articula en ese proyecto subcontinental. El diseño de ejes veloces, la agilización de pasos de frontera, la alimentación energética de la producción y su fluidificación son la base de ese potente ideario. Sobresale, sin embargo, que él no parezca contradictorio con importantes actos de corrupción y de prebenda vinculados a la producción de las grandes obras de ingeniería, aspectos fuertemente expuestos y mediatizados en el caso del conglomerado Odebrecht en diferentes países del subcontinente.

En el marco de las nociones que sugiero, es interesante el desafío de analizar las redes que se mantienen con métricas peatonales y de carga animal, aplicando la premisa de comprenderlas también como portadoras de proyectos territoriales. Méndez-Quirós y García sugieren, para la red que estudian, que “no es producto de una constitución azarosa o caótica, sino resultado de relaciones dialógicas entre el espacio, el territorio y las sociedades que lo habitan y transitan”. En ese marco, su relación con el proyecto moderno, con la perspectiva capitalista de acumulación, aplicada al territorio y a la movilidad, ¿es contradictoria e incompatible? El abandono progresivo y sistemático de esas otras formas de caminar, que se registran en el dossier, parece responder afirmativamente a esa pregunta. En ese entendido es pertinente recuperar las nociones de tecnósfera y psicósfera, que se retoma en el artículo de las carreteras brasileras de este dossier, al parafrasear a Milton Santos. Ambas se refieren a entornos ideológicos centrales del proyecto moderno, pero principalmente neoliberal, dominantes en la planeación y la producción vías lisas y veloces entre los puertos del Pacífico y del Atlántico, en el anhelo de la fluidez intensa e ininterrumpida del intercambio de productos.

## Entre la centralidad de los caminos y las fronteras

Las relaciones entre las vías, en tanto soporte de la movilidad, y las fronteras, como control de esa dinámica, ya han sido estudiadas y teorizadas (Benedetti y Salizzi, 2011; Benedetti, 2015). Los artículos de este dossier hacen alusión a esa relación de diferentes formas. Permiten identificar varias maneras de delimitar de un tipo de espacio respecto

a otro, de distinguir y separar un territorio del resto, un tipo de movilidad de otra. De hecho, cuando me refiero a los caminos como un canal que conduce el flujo del transporte terrestre entre dos fijos, incluyo la posibilidad de una delimitación sistemática de los vehículos admitidos, de las aceleraciones, de las prácticas y su regulación. Esa descripción enfatiza el denominado *efecto túnel* de las autopistas modernas, que se muestra en este compilado en la carretera Purmamarca – San Pedro de Atacama del circuito turístico circumpuneño (Porcaro, *op.cit.*), en el caso boliviano a las dobles vías de la Red Vial Fundamental (De Marchi, Machicado y Morales, *op.cit.*) o en la autopista Este-Oeste de Argelia (Mezoued, Amcha y Declève, *op.cit.*)

Me interesa detenerme en el último caso del anterior párrafo, ya que el artículo de Mezoued, Amcha y Declève precisamente analiza la frontera establecida en torno al flujo de los caminos de alta velocidad. La reflexión se detiene en el efecto túnel, pero sobre todo sugiere sus posibilidades de porosidad, frecuentes y/o potenciales. Les propongo imaginar las filtraciones en un canal: es un potencial de derrame y contaminación en el territorio atravesado, pero también supone que fragmentos de la materia del entorno invadan la trayectoria del flujo, lo ralenticen o ensucien. Esos fenómenos, analizados a través de la idea de espesor del camino (transversal colindante) en el ejemplo argelino, permiten el desarrollo de hipótesis sobre la inexistencia de hermetismos entre el flujo y el fijo, y entre los flujos y los fijos en sí mismos; ambos componentes del espacio se entremezclan de forma más o menos inevitable. Concebir el tráfico intenso como una amenaza o dificultad para otro tipo de movilidad es común en los territorios. De hecho, los proyectos ambientalmente adecuados, cada vez más obvios en la psicósfera del siglo XXI, prevén dispositivos tecnológicos que faciliten y armonicen esas interacciones, a fin de impedir que las carreteras “rompan” con el entorno y su dinámica propia, y de fomentar la resiliencia de los flujos sobrepuestos.

Una analogía interesante para este análisis es el de la figura del curso de los ríos. Permite imaginar las orillas enfrentadas y separadas por el recorrido del agua, por esa *frontera natural* sinuosa, peligrosa y rebelde (que siempre es indiscutiblemente social). El camino puede comportar una delimitación similar de espacios claramente diferenciados desde sus orillas, al borde de la vía, como muestra el caso de la Avenida Los Morros de Santiago de Chile (Forray y Saavedra, *op.cit.*) Para ese caso, la diversidad de los territorios en torno a la vía “se manifiesta en la forma de fronteras sociales invisibles tanto de norte a sur como entre sus costados oriente y poniente”. El camino se convierte en un marcador espacial de la diferencia entre las poblaciones y sus espacios habitacionales, pero también de encuentro, cuando confluyen en el mercado y en la interacción que éste permite.

Es decir, una ribera y otra, se enfrentan y se distinguen, pero no están incomunicadas. Por el contrario, desarrollan formas de intercambio a través de la frontera: puentes o túneles, como se mencionó antes en el caso entre Santa Fe y Paraná (Camarda y Mateo, *op.cit.*) Los caminos transfronterizos circumpuneños evidencian una lógica similar: efectivamente aquellos turistas que llegan al paso fronterizo entre Bolivia y Chile cambian de vehículo, de operador de turismo y de país al mismo tiempo para continuar su trayecto sobre la vía. Algo similar sucede en los puntos que sortean las fronteras hídricas en otros límites internacionales de Bolivia, donde diferentes tipos de dispositivos permiten una diversidad de posibilidades para cruzar del otro lado. Sin embargo, el efecto de contar con un puerto, un túnel o un puente que concentre la llegada y salida de extranjeros y de autóctonos es precisamente la ratificación de la frontera: la expresión del control de quién entra y sale, de quién es cada uno en términos de pertenencia socio-territorial.

El estudio de los cursos de agua y de su encuentro con las vías implica comprender el cruce de dos tipos de movilidad diversas: la que navega en las vías acuáticas y la que



se desplaza sobre los caminos, en medios terrestres. De hecho, los ríos como fuente de agua dulce, de recursos diversos y de energía, históricamente producen una centralidad y se convierten en referentes importantes para el desarrollo de los asentamientos. Así, si la analogía de las orillas fluviales funciona para pensar la frontera que puede implicar un camino, también es útil para pensar en su centralidad. Este tema, el que precisamente me ha llevado a trabajar con el objeto camino (De Marchi, 2010), me permite discutir la idea de imaginar los puntos o las áreas como formas exclusivas de la centralidad. Los objetos lineales, como las vías o los ríos, producen efectivamente centralidad; es decir, una atracción a partir de los servicios, las funciones y de los actores que son convocados por ellas.

Cuando Veizaga (*op.cit.*) recoge el desarrollo de la red vial de Bolivia, ratifica que ha “contribuido a consolidar procesos de urbanización en las cercanías de dichas carreteras (Rocha, 2010) y la creciente demanda de vías ha hecho que las redes: fundamental y departamentales, sean utilizadas intensivamente por el tráfico local”. Esas características también explican el fenómeno santiagueño de crecimiento de la ciudad sobre los ejes que salen de ella hacia las zonas rurales y los poblados vecinos, revisado por Forray y Saavedra en Chile. Pero además esos procesos muestran la relación dialéctica entre la producción de las centralidades metropolitanas y los grandes ejes viales que, a su vez dinamizan la expansión urbana. El ejemplo de la red vial de Sao Paulo aplica la figura de “grandes tentáculos” (Correia de Andrade citado por Monteiro, *op.cit.*) ya que en la metrópolis convergen gran parte de las carreteras del Brasil, ya a mediados del siglo XX. El área metropolitana atrae y produce la movilidad a gran escala, ésta se conduce por los caminos y al mismo tiempo lo urbano se expande en torno a los ejes viales.

La atracción de los bordes del camino como espacios de asentamiento, como lugares de establecimiento de una vivienda por su relativa garantía de acceso a mejores condiciones de vida, en proximidad a lo urbano, se retrata en los testimonios sobre el cambio de la Av. Villazón en Cochabamba (Zenteno, *op.cit.*). En ese contexto, una asociación más entre frontera y camino se vincula precisamente a la distinción entre urbano y rural. El espacio de periférico, con conjuntos habitacionales precarios, que se extiende en torno a las carreteras, se desarrolla movido por la esperanza de que se extiendan por ellas los beneficios de servicios y equipamientos, que promete la ciudad. Es una frontera expansiva y casi descontrolada, que consume procesualmente los espacios agrícolas en torno a las áreas urbanas. Al mismo tiempo, y retornando al caso brasilero antes comentado, las vías que penetran hacia el interior del continente y se alejan de las costas atlánticas y de las áreas metropolitanas, en tierras poco densas y por conquistar, se constituyen en puntas de lanza para la extensión de la frontera agrícola, con consecuencias evidentes en la monetarización del suelo (Salazzi, 2015). Así, los caminos son un impulso de las formas espaciales urbanas y rurales asociadas al progreso moderno e irradian su lógica en el resto del territorio.

## Los aportes que componen el dossier

Los artículos que se compilan en este número de la Revista de Transporte y Territorio fueron convocados a partir de tres diferentes y complementarias formas de comprender los caminos: desde su historia, sus representaciones y las prácticas sociales que implican. En ese entendido, los trabajos recibidos normalmente exploran más de una de estas dimensiones de la cuestión caminera. De hecho, como se vio en los subtítulos anteriores, permiten enriquecerlas y encontrar otros ejes de debate, que considero altamente productivos y capaces de permitir el desarrollo programas e intercambios científicos futuros.

Algunos de los artículos recibidos se escenifican en la región altiplánica y montañosa que se emplaza entre Bolivia, Chile y Argentina. Uno de ellos es el titulado “Los caminos del turismo en la triple frontera circumpuneña” de Tania Porcaro. La autora propone un análisis de tres vías usadas en el turismo contemporáneo y las clasifica a partir de la experiencia de movilidad que permiten, de su relación con el territorio y de las fronteras internacionales que atraviesan. El texto enfatiza las prácticas, pero también las representaciones paisajísticas de los caminos, en lugares que sobresalen por su baja densidad poblacional; una característica valorada hoy en día por los turistas.

Analizando una zona vecina, en Chile, Pablo Méndez-Quirós Aranda y Magdalena García Barriga, proponen el texto “Territorialidad, flujos espaciales y modalidades de tránsito yuxtapuestas en la red vial de los Valles Occidentales (siglos X-XX)”. El trabajo tiene un componente arqueológico y otro de análisis etnohistórico, que se articulan para esclarecer la dinámica de una red caminera de origen prehispánico, utilizada frecuentemente hasta mediados del siglo XX. El artículo muestra una metodología combinada, de detección a través de fotografías aéreas, de recorridos en terreno, lectura de archivo y de recuperación de testimonios. A través de ella recomponen una red de senderos y caminos, y sugieren sus posibles usos, hoy en día casi extintos.

El siguiente artículo que comento también se desarrolla en Chile. Los autores son Rosanna Forray y Christian Saavedra y desarrollan el título “No todas las calles fueron siempre calles. Las avenidas de la periferia de Santiago: camino Los Morros”. El aporte propone un perfil histórico de dos caminos que parten de la ciudad de Santiago, para articular las zonas agrícolas aledañas. Luego ambos se convierten en eje de crecimiento urbano con poblaciones diversas, pero además uno de ellos se establece como espacios de interacción y encuentro. El trabajo se destaca por sus representaciones gráficas y cartográficas de los fenómenos descritos, cuya calidad y expresividad son relevantes.

Si el crecimiento urbano en las avenidas es representado principalmente “a vuelo de pájaro” en el anterior artículo, el de Carola Zenteno, ofrece representaciones territoriales mediadas por el relato, a través de las palabras y las imágenes horizontales de los recorridos. El artículo “Avenida Villazón: La evolución de un camino y su repercusión en el espacio de vida de dos testigos” trabaja los testimonios de una pareja que comenta su historia personal respecto al camino. El texto muestra la evolución de un camino y su progresiva densificación en torno a la ciudad de Cochabamba, en Bolivia. La metodología narrativa y fotográfica propuesta permite analizar los cambios en las prácticas de movilidad y en la percepción de paisaje. Se propone, además, un andamiaje entre teórico y poético (a partir de Corboz y de la idea de palimpsesto, principalmente), para describir la forma en que los sujetos experimentan la transformación de su hábitat.

En contraste, el aporte de Jorge M. Veizaga R. “Caminos y automóviles en Bolivia: Cambios, tendencias y correspondencias en el pasado reciente” es un estudio principalmente cuantitativo, que parte de aplicar el modelo de transición de la movilidad de Zelinsky, en la relación entre red caminera boliviana y la cantidad de automóviles que la circulan. El análisis contextual que propone y la interpretación de los resultados logrados, problematizan los desencuentros entre la demanda de movilidad y la oferta de infraestructura. Para el entorno boliviano se trata de un análisis fundamental, más aún si se toma en cuenta la inversión estatal en la producción de caminos y el crecimiento de la tenencia individual de movilidades de poca capacidad de carga y de pasajeros.

“Bolivia: estrategias viales hacia un “país de contactos”” es el título del artículo que coescribo con Huascar Ignacio Morales Quintela y María Cristina Machicado Murillo. En este texto proponemos un análisis de las conexiones principales del país, primero con los trenes en una lógica binacional y luego con las carreteras para articularlas como red para el continente. Ese análisis se revisa en el caso de las conexiones de la ciudad

de Oruro hasta las costas del Pacífico, tanto por tren como por carretera. Con esos referentes se pone en evidencia el discurso del país de los contactos como el ideario que fomenta hasta la actualidad dos proyectos concurrentes en la zona: las carreteras doble vía y el corredor ferroviario bioceánico.

Los proyectos de desarrollo vial carretero también son el tema del artículo “Configuração territorial dos caminhos rodoviários do Brasil: do papel ativo do Estado às concessões” Daniel Monteiro Huertas, quien propone una historia de la red de autopistas de su país en el siglo XX. Muestra el desarrollo y la modificación de los planes de extensión carretera, sus éxitos en la ampliación de la frontera agrícola, pero también sus contradicciones, expresadas en la concentración vial en torno a nodos industriales, principalmente Sao Paulo, y en su relación con la privatización a fines del siglo XX y la concesión de la producción caminera en el siglo XXI. El documento registra los cambios discursivos oficiales en la historia de las carreteras y permite problematizar su materialización y su relación con el Estado.

Otra mirada histórica, aunque menos panorámica, es la de Maximiliano Camarda Medina y Jose Antonio Mateo Oviedo, quienes aportan el texto: “Las políticas públicas, el túnel subfluvial entre Paraná y Santa Fe y la integración física de la Megapotamia”. Establecen las relaciones entre actores, políticas públicas y la resolución de un problema: las dificultades de comunicación terrestre fluida entre la Provincia de Santa Fe y Entre Ríos. Se muestra la disputa entre proyectos de ingeniería diferentes, portados por actores estatales y empresariales de diferente escala frente al problema crucial de “cruzar el río”. Se muestran las apuestas técnicas, las posiciones y su evolución, como parte de un juego de actores político intenso que tiene consecuencias evidentes en la transformación del espacio.

Finalmente “El espesor del camino, visto a través de dos proyectos de transporte en Argelia”, es el único aporte del dossier que porta casos de otro continente. Aniss M. Mezoued, Khaled Amcha, Bernard Declève proponen un artículo con un importante componente teórico original. Desarrollan la categoría de espesor, en sus variantes vertical y horizontal, para comprender el camino y su relación con el entorno. La aplicación de esas nociones se desarrolla sobre dos métricas de diferentes escalas: una autopista que atraviesa el país y un tranvía metropolitano que comunica la ciudad de Argel. Se logra evidenciar las posibilidades y limitaciones del modelo, pero sugerir ciertas constancias comunes a todos los caminos.

Las contribuciones que componen este dossier, en términos generales, muestran una diversidad de opciones para el análisis y la proyección de los caminos. Subrayo esa heterogeneidad precisamente para retomar la idea de un campo hodográfico, que se caracterice por su riqueza disciplinaria, teórica y metodológica. Estos artículos, cuya calidad agradezco a cada autor, son una pequeña muestra de aquello: abren el camino para hablar de los caminos.

## Bibliografía

- » ACADEMIA DE AUTORIDADES (1729) *Diccionario de la lengua castellana*. <<http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUILoginNtlle>>
- » BERQUE, Augustin (2008) *La Pensée paysagère*. Francia: Archibooks.
- » COROMINAS, Joan (1987) *Breve diccionario etimológico de la lengua castellana*. 3 Ed. España: Gredos.
- » DE MARCHI, Bianca (2010) La centralidad del camino en la región andina de Cochabamba. *Territoires et Développements Durables*. Vol. 2010, N°4. Bélgica: TDDE-LOCI-UCL.
- » DE MARCHI, Bianca (2014) *Génesis de un territorio a partir del camino: Contexto, pretexto, textura y texto de la Red Vial Fundamental de Bolivia en el departamento de Cochabamba* (Tesis doctoral). Bélgica: LOCI-URBA / CIUF / UMSS-UCL.
- » GLAVE, Luis (1989) *Trajinantes. Caminos indígenas en la sociedad colonial*. Perú: Instituto de Apoyo Agrario.
- » LE BRETON, David (2015) *Elogio del caminhar*. 3 Ed. España: Siruela.
- » MEZOUED, Annis (2016) L'in-adhérence spatiale du tramway d'Alger à l'échelle locale. En: Srir Mohamed (coord.) *Dynamiques urbaines à Alger : la (re)fabrication de la ville en questions*. Francia: L'Harmattan.
- » NEBRIJA, Elio (1495) *Vocabulario español-latino*. <<http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUILoginNtlle>>
- » LÉVY, Jaques (2006) *Quelle mobilité pour quelle urbanité* (conferencia) Francia: Université de tous les savoirs.
- » OJEDA, Juan (2014) El transporte en general y el transporte multimodal: ¿en búsqueda de nuevos marcos conceptuales? *Ciencia y Mar*. XXI (53).
- » ROSAL, Francisco (1611) *El diccionario etimológico*. <<http://ntlle.rae.es/ntlle/SrvltGUILoginNtlle>>
- » SALIZZI, Esteban (2015) La expansión territorial agroindustrial: una aproximación al estudio de la frontera agraria moderna en el norte cordobés. *Revista del Departamento de Geografía*. Año 3. N° 4 - 1º semestre 2015
- » SÁNCHEZ, Walter (2008) *Inkas, "flecheros" y mitmaqkuna Cambio social y paisajes culturales en los Valles y en los Yungas de Inkachaca/Paracti y Tablas Monte (Cochabamba-Bolivia, siglos XV-XVI)* (Tesis doctoral). Suecia: Uppsala University.
- » SÁNCHEZ, Walter (2009) *Senderos del poder. Redes viales e interacciones entre los valles, la Puna y los Yungas de Cochabamba* (ponencia). Bolivia: CPCSIP-INIAM-UTS.
- » Santos, Milton (1995) *Metamorfosis del espacio habitado*. España: Oikos-Tau.
- » SICA, Gabriela (2010) Del tráfico caravanero a la arriería Colonial indígena en Jujuy. Siglos XVII y XVIII. *Revista Transporte y Territorio - N° 3*.

**Bianca De Marchi Moyano / biancadmm@yahoo.es**

Licenciada en comunicación social, máster en gestión del patrimonio y desarrollo territorial (Universidad Mayor de San Simón, Bolivia) y doctora en urbanismo (Universidad

Católica de Lovaina, Bélgica). Responsable de geografía e historia del Centro de Investigaciones Sociales (CIS, Bolivia). Autora de los artículos: “Actores y temáticas en el debate sobre las carreteras...” y “...Representaciones audiovisuales de la movilidad”. Participa en los libros: “Kana nos kosta. La recherche-action territoriale en question” y “Les villes non-occidentales...”.