

Trazos, estratos y lenguajes.

Epílogo al Dossier

SIMÓN URIBE

Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia.

En la película *El sabor de las cerezas* (Abbas Kiarostami, 1997) vemos al protagonista subir y bajar en su carro una y otra vez por una carretera destapada a las afueras de Teherán, al tiempo que sostiene conversaciones incómodas con hombres desconocidos que recoge en la ruta. En cierto punto, nos enteramos de que Mr. Badii -el protagonista- está planeando su muerte y necesita un cómplice para consumar el acto. Uno a uno, conduce a los candidatos potenciales a un punto en el camino en donde les revela su plan: en una noche próxima vendrá sólo a ese mismo lugar a quitarse la vida dentro de una tumba improvisada a pocos metros de la carretera. Quien acepte el trabajo tendrá que comprometerse a venir en la madrugada del día siguiente y verificar que está muerto. De ser así, deberá echar “veinte paladas” de tierra sobre su cuerpo; de lo contrario, ayudarlo a salir con vida de la tumba.

El silencio del personaje sobre los motivos que lo llevan a querer suicidarse construye buena parte de la tensión narrativa de la película, que transcurre entre conversaciones sobre la vida y la muerte en las que este intenta persuadir a sus acompañantes de ser cómplices en el acto. En el transcurso de estas conversaciones, la carretera emerge como un personaje que al final termina siendo indisociable del protagonista. Vemos planos abiertos, casi idénticos, del carro ascendiendo y descendiendo la montaña a través del trazo zigzagueante de la carretera, intercalados con planos laterales de los personajes en sus diálogos y silencios y planos frontales que captan su perspectiva de la carretera desde el vehículo en movimiento. En la repetición de los mismos elementos visuales -las idas y venidas, los accidentes y obstáculos a lo largo de la carretera, sus ascensos y descensos, sus pausas, sus trajines, su punto inicial y final- el camino y su travesía se convierten en una metáfora de la vida.

En un documental posterior, *The roads of Kiarostami* (2005), el director iraní reflexiona sobre su relación obsesiva con los caminos en un monólogo *en off* de cerca de treinta minutos sobre una composición visual y sonora de decenas de fotografías del autor de caminos de trazos, materiales y formas distintas. En un punto del monólogo, que por momentos es una mezcla indistinta de pensamientos suyos y

fragmentos literarios, sin referirse explícitamente a las imágenes de fondo, Kiarostami alude a la analogía entre los caminos y la vida, “algunas veces interminable, sinuosa, algunas veces llevando a ninguna parte, algunas veces una línea recta, una senda hacia un jardín, la sombra de un árbol, una fuente en medio de rocas”.

Los artículos que integran este dossier de antropologías y etnografías de los caminos aluden todos, de diferentes formas, a los caminos como expresiones de vidas humanas y no humanas y, en sentido inverso, a las formas en que la vida –su sentido y significados– está mediada por la relación indisoluble entre los caminos y el acto de caminar. En su pluralidad –que como bien anotan los editores revela la etnografía como práctica dialógica más que como método preconcebido– son trabajos que interrogan, de manera explícita o implícita, tres niveles presentes en los caminos, que a su vez sugieren campos de exploración y análisis aún poco transitados.

En primer lugar se encuentran los **trazos** y las relaciones que estos albergan, hacen posibles u obstaculizan. En algunos casos los trazos de un camino son impuestos: por el estado, por una comunidad, por un individuo e, incluso, como es el caso de los caminos escarpados de cordillera descritos por Laura Guzmán, por el terreno en que se inscriben. En otros casos, estos son resultado de negociaciones entre actores humanos y no humanos que demandan conocimiento, ritos y pagos en su concepción, construcción, travesías y mantenimiento. Estas negociaciones existen tanto en los grandes proyectos de infraestructura (Penny Harvey, este número) como en los caminos indígenas andino-amazónicos que figuran en las etnografías de Laura Chaustre y Anahí Chaparro y, en su grado de consenso o disenso, definen la existencia de un camino y su relación con quienes lo recorren. De ahí que existan caminos buenos y malos, caminos fáciles y ásperos, imposibles, bravos, inciertos, inexistentes y otro sinfín de adjetivos con los que con frecuencia se les bautiza. También caminos cuyo trazo “natural” ha sido alterado a la fuerza, como sucede con tantos ríos cuyos cauces desviados son retomados en las crecientes, muchas veces arrastrando todo lo que encuentran a su paso.

En sus tensiones, acuerdos y conflictos, el trazo de un camino es un acto político que se expresa no sólo en ciertas formas de andar o caminar, sino en el tipo de relaciones que configuran o caracterizan una sociedad. El *Trampolín de la muerte* en el Putumayo colombiano, una carretera que guarda una relación directa con el camino de los camëntsá e inganos del valle Sibundoy descrito por Chaustre, es un ejemplo entre

muchos que ilustra este punto. Hace varios años, queriendo hacer una etnografía con conductores que transitan a diario esta vía, me contaba un ingeniero mientras recorriamos la carretera hacia Sibundoy en su viejo *Toyota Land Cruiser*, que las 18 curvas por kilómetro de la vía eran un reflejo del temperamento “retorcido y amargo” de los colombianos. Aunque el ingeniero aludía a un grupo específico de “compatriotas” –los ingenieros que habían diseñado el trazo de la vía en los años treinta del siglo pasado– su molestia infinita con el trazo errático y la superficie fracturada del camino se trasladaba constantemente a la relación de la Amazonia –en sus palabras una región “echada a la comemierda”– con el estado colombiano. Otro ejemplo se encuentra en el relato estupefacto de Rihan Yeh sobre los choferes de bus en Tijuana. Yeh no habla de los trazos de las rutas que componen el universo del transporte público en esta ciudad fronteriza, pero en la economía de los gestos entre choferes y en su perpetuo “comer” y “quemar” el tiempo propio y ajeno, podemos sentir su naturaleza “retorcida” y por momentos violenta.

Descifrar la genealogía de los trazos de un camino es una forma de entender las relaciones que le han dado vida y, a su vez, que este produce o reproduce. Por otra parte, la genealogía de un camino implica no sólo indagar por su forma sino por sus mutaciones en el tiempo. Los caminos son por naturaleza infraestructuras cambiantes, y en sus metamorfosis van formando capas superpuestas o conexas. Las capas o **estratos** de un camino constituyen una segunda dimensión que no puede escapar a su análisis genealógico. Los estratos hablan de transiciones tecnológicas, sociales y políticas que reflejan o se materializan en órdenes distintos. Los caminos se transforman o remplazan porque son considerados obsoletos en relación con las demandas presentes de movilidad –como cuando un camino de herradura muta a carretera destapada o esta última a autopista–, porque un evento humano o “natural” cambia o desaparece su trazo, o porque este se asume como una amenaza al orden dominante. El ejemplo clásico del último tipo de mutación es la obsesión de los estados modernos por remplazar los trazos ilegibles de calles, carreteras y caminos por líneas rectas que permitan la vigilancia y control de su población (Scott 1998).¹

La mutación de los caminos como efecto y expresión de transiciones o imposiciones políticas conlleva un acto violento que remueve no solo los trazos de un camino sino las relaciones que este sustenta. Sin embargo, los estratos de un camino rara vez describen un tiempo teleológico o

¹ Scott, James. 1998. *Seeing like a state. How certain schemes to improve the human condition have failed*. Yale & London: Yale University Press.

lineal. Como muestran varias de las historias de este número, la convergencia y a veces yuxtaposición caminos distintos en su forma y función configura espacios y temporalidades en constante tensión. Asimismo, la creciente literatura antropológica alrededor de las infraestructuras físicas ha hecho énfasis en las múltiples temporalidades que emergen en los ciclos de concepción, construcción, suspensión, descomposición y arruinamiento al que estas están inevitablemente sometidas. Hacer etnografía de los caminos (en su sentido amplio y genérico) implica entonces comprender cómo se producen dichas temporalidades, cómo se inscriben en los estratos materiales de la infraestructura, qué conflictos producen o detonan y qué actores –humanos, climáticos, geológicos– participan en su (re)emergencia.

Un último nivel o “capa” de los caminos tiene que ver con su dimensión **semántica**. Trochas, calles, desechos, carreteras, autopistas y senderos son algunos de los términos que mencionan las autoras del dossier, cada uno de los cuales evoca tiempos, espacios y terrenos distintos. A estos términos hay que sumar muchos otros que definen la forma de un camino y su travesía, y que son especialmente abundantes en los caminos de montaña o piedemonte. Quebras, faldones, filos, repechos, llanos, barrancos, derrumbos, bordones y despeñaderos son algunas expresiones que dan cuenta del vínculo intrínseco entre camino y caminar en geografías montañosas como la andina. Estas expresiones encierran maneras de ver y aprehender el mundo muy diferentes, por ejemplo, a aquellas propias de los caminos de llano o selva. En este sentido, junto con los conceptos que recientemente han explorado los antropólogos para describir la riqueza de relaciones y significados de la infraestructura (forma, emplazamiento, materiales, excesividad, acumulación, temporalidad, etc.), es crucial incorporar el lenguaje o lenguajes como una dimensión que permite leer los rasgos de un camino y, a través de estos, entender los universos que este alberga.