

Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la Puna contemporáneos

Nicolas Richard

▶ **To cite this version:**

Nicolas Richard. Aproximación al problema de los caminos, u odografía, en el Chaco y en la Puna contemporáneos. Pablo Sendón, Diego Villar. Al Pie de Los Andes: Estudios de Etnología, Arqueología e Historia, Cochabamba, Bolivia : Itinerarios - ILAMIS, pp. 47-70, 2013, Scripta Autochtona 11, 978-99954-859-2-4. halshs-00947799

HAL Id: halshs-00947799
https://shs.hal.science/halshs-00947799

Submitted on 26 May 2015

HAL is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons Attribution - NonCommercial - NoDerivatives 4.0 International License

APROXIMACIÓN AL PROBLEMA DE LOS CAMINOS, U ODOGRAFÍA, EN EL CHACO Y EN LA PUNA CONTEMPORÁNEOS

Nicolás Richard[1]

Los caminos en el Chaco y en la Puna, odografía

A primera vista, nada permite comparar los caminos del Chaco y de la Puna[2]. En relación con los caminos, éste pareciera definirse por defecto mientras aquella lo hace por exceso. El Chaco aparecería así como un gigantesco espacio sin caminos –un espacio poblado de cosas, de gentes, de sociedades, pero sin que se sepa nunca cómo se llega a ellas ni cómo conectan entre sí– y la Puna, inversamente, como un espacio igualmente inmenso pero saciado de caminos por doquier, de todos los tiempos y en todas direcciones: un espacio lleno de caminos pero en el cual no se sabe a ciencia cierta qué cosas o gentes los transitan. Como si, entonces, en el primer caso conociéramos los términos y se nos escaparan las relaciones, y en el segundo caso se nos hicieran patentes las relaciones entre unos términos que no acaban nunca de decidirse. Esta impresión general, esta simetría u oposición muy intuitivamente planteada, resulta de ciertas consideraciones muy preliminares sobre ambos territorios.

Primero, porque ecológicamente éstos se encuentran en una situación opuesta. El Chaco es ecológicamente homogéneo, monótono. Los recursos se reparten parejamente sobre el territorio. Hay en cada punto del Chaco más o menos lo

1 Este trabajo forma parte del proyecto de investigación FONDECYT nº 11110487, "Caminos y Biografías: la Puna Sur-Andina desde sus márgenes industriales (1920-1980)" (Universidad Católica del Norte, Chile).

2 Por economía de lenguaje diremos en adelante "Puna" o "Andes" para referirnos a la Puna sur-andina (Lípez, Atacama, puna de Salta y Jujuy) y "Chaco" para referirnos al Chaco boreal, siempre al norte del río Bermejo.

mismo que en cualquier otro punto: los mismos árboles, las mismas raíces, los mismos insectos, los mismos animales. Ciertamente hay variaciones ecológicas en el Chaco, pero éstas son, correlativamente a las de la Puna, mucho más tenues. La Puna es en cambio ecológicamente heterogénea y varía mucho lo que se encuentra –lo poco que se encuentra– según el lugar en el que se busque. Varían las plantas y los animales, las aguas, las sales y los suelos, las piedras y el aire según si se está a dos mil o a cuatro mil metros de altura, según si se avanza por las vertientes orientales u occidentales de las cordilleras, según si se trata de cerros viejos o nuevos, etc. Como reza el viejo canon, no hay modo de vivir en la Puna si no se integran nichos ecológicos distintos: por aquí los animales y por allá los vegetales, por aquí las sales y por allá los pescados. En la Puna, entonces, los caminos, como el comercio, son una cuestión primera, inicial, inmediatamente planteada: son muchísimas las cosas que tienen las gentes del salar y que necesitan los pastores de altura. En el Chaco, en cambio, como todo está en todos los lugares, no hace falta integrar espacios ni nichos distintos o distantes: hay muy pocas cosas que tiene un nivaclé que no tenga un chamacoco. Ambos se necesitan poco mutuamente. De modo que el comercio es mínimo y en general suntuario: aquel pigmento, aquellas plumas bellas que abundan en torno de tal laguna. Al Chaco no lo recorren grandes caravanas, ni lo surcan recuas cargadas, ni lo integran circuitos de ningún tipo.

Luego, sociológicamente, políticamente, la Puna es un espacio integrado. Los caminos funcionan y se organizan en relación con un poder. Hay, como quien dice, una “vialidad” andina y esa vialidad tiene por función integrar, conectar, organizar un espacio común. Correlativamente al Chaco, la Puna es un espacio lingüística, sociológica, políticamente homogéneo. Pueden recorrerse extensísimas distancias por sus caminos hablando más o menos los mismos idiomas, participando de unos mismos códigos. En el Chaco la situación es inversa. Sociológica y lingüísticamente hay una heterogeneidad radical. No lo codificó nunca un mismo imperio, no lo cruzó jamás ningún camino del Inca, no lo vertebró ningún camino real, ni a decir verdad camino alguno que permitiera recorrerlo en su totalidad –es decir, que lo produjera como una totalidad. Lo que no quiere decir, evidentemente, que no haya caminos. Pero se trata de caminos cerrados, crípticos, codificados, parciales. Hay sistemas de caminos chamacocos, nivaclés, ayoreos, pero no se pasa nunca con simpleza de unos a otros; están como hechos para no revelarse mutuamente, para esconderse entre sí, para que no pueda pasarse de uno al otro. Las marcas y señaléticas son extremadamente precisas, locales, cifradas. En los Andes, en cambio, los caminos están abiertos, son patentes, se ven de lejos, y sus señas y

marcas tienden a una universalidad. Los de allá son crípticos, herméticos; los de aquí inmediatamente asequibles, visibles.

Asimismo, temporalmente, estacionalmente, la situación entre ambos espacios también es diferente. El Chaco, lo han dicho otros, está en una situación de permanente catástrofe, de inestabilidad o cambio sistemáticos. Es estacionalmente mutante. Todo cambia entre una temporada y otra, entre una en que es un desierto y aquella en que se presenta como un pantano. Cambia la ubicación de las aldeas, el curso de los ríos, la posición y disponibilidad de los animales, la ubicación y forma de los bosques y campos, la talla de las sociedades. Correlativamente la Puna es estable, permanente. Ciertamente hay estacionalidad en la montaña, y hay invernadas y hay veranadas, pero las aguas esperan siempre en el mismo sitio, los pueblos no se mueven, los volcanes siguen incólumes y del invierno al verano, amén de la mayor presencia de pastos y de nieves, todo sigue relativamente igual. En relación con los caminos se trata de un punto importante. En el Chaco los caminos vuelven a escribirse de tanto en tanto. Y no pasan por el mismo lugar, porque por ahí ya no pasa el río o porque aquella laguna se movió cincuenta kilómetros al Norte, o bien porque la misma aldea se movió al Norte siguiendo a la laguna, etc. Los caminos del Chaco se mueven y no pasan dos veces por el mismo lugar, porque esos lugares mismos están como en movimiento. En los Andes, en cambio, los lugares son permanentes, antiquísimos, como clavados o encastrados en la piedra, esperando a ver si en mil años otra gente viene y los ocupa. Sólo en los Andes puede ocurrir esto. Humahuaca: la carretera, el tren, el camino de carretas, el camino real, el camino del Inca tienen el mismo trazado hecho sobre mil años de historia (Albeck *et al*. 1996). Y hay luego este otro asunto, que es que en el desierto las huellas nunca se borran. Están por doquier. Puede seguirse con cierta facilidad el camino de hace quinientos años, rastrearse el camino incaico, o acompañarse los surcos todavía frescos de las carretas decimonónicas estampados en la sal. En el Chaco, en cambio, es muy difícil saber por dónde iba la huella el invierno pasado.

Por último, y es una consecuencia razonable de todo esto, mientras que en la literatura sobre los Andes los caminos desempeñan un papel preponderante e inmediatamente decisivo, es difícil encontrar en la literatura chaqueña un tema más marginal, menos tratado e importante que el de los caminos. A los cientos de artículos y volúmenes que los andinistas han dedicado al problema de los caminos[3],

3 Imposible hacer aquí una recensión sistemática: véanse por ejemplo Cabeza *et al.* 2006, Pimentel 2009, Conti y Sica 2011, Sanhueza 1992: 169-182.

responden en el Chaco dos o tres textos extraviados, trabajando en una escala infinitamente menor, ocupándose de un problema que a nadie o a casi nadie parece importar en lo más mínimo. Para la arqueología, ciencia dominante en el territorio andino, los caminos son como un archivo, una matriz de comprensión, el esquema primero de conexiones sobre el cual vienen más tarde a organizarse la posición e identidad de las gentes y las cosas. Para la etnología o la lingüística, ciencias dominantes en el territorio chaqueño, los caminos son apenas un problema o una realidad: lo patente son las gentes y sus lenguas y no la huella ínfima que han abierto en el monte. De modo que si fatigase la biblioteca chaqueña, un lector inadvertido podría pensar que en efecto no hay caminos en el Chaco.

Por supuesto hemos exagerado estas oposiciones iniciales. Nos interesa solamente mostrar cuán distintamente puede plantearse un mismo problema –el de los caminos– en ambos territorios y en ambas literaturas. Es bien sabido que los conceptos y problematizaciones propios de un territorio pueden fecundar y servir para pensar otro distinto. No de otro modo se insiste tanto últimamente en cómo la Amazonia permite repensar los Andes. Permítasenos pues el ejercicio inverso: a ver cómo se portan las tierras bajas cuando se las interroga desde las cordilleras: ¿puede seguir diciéndose, sin más, que en el Chaco no hay caminos? Y como este tipo de ejercicio comporta siempre el riesgo de forzar conceptos, permítaseme entonces otra cuestión muy preliminar. Por extraño que parezca, no existe un término que permita nombrar simplemente este asunto de "los caminos". La arqueología andina retoma los términos usualmente disponibles: "vialidad", "red de comunicaciones", etc. Pero "vialidad" no es exactamente lo mismo que "caminos"; si de vialidad se trata, de hecho, puede afirmarse categóricamente que en el Chaco no la hay. No hay, en efecto, nada como una "vialidad" chaqueña. Nadie construyó puentes jamás, ni organizó caminos principales, ni cobró algún impuesto o confiscó gentes para construir caminos. Lo que no quiere decir que no los haya. De modo que cuando los Andes preguntan al Chaco "¿qué hay de sus caminos?", el Chaco responde –y esto es muy importante– "Hasta aquí usted no ha podido verlos porque está atrapado o sesgado por una definición estatal, imperial, de los caminos". Vialidad: los caminos de Roma, los caminos del Inca, los caminos de China, los caminos del estado nacional. Pero hay una infinidad de modos y formas camineras que rebasan por mucho esta definición. Caminos efímeros, caminos sin salida, caminos clandestinos, caminos parciales, caminos de cazadores que siguen caminos de animales que siguen caminos de agua, etc. En estos territorios no puede pensarse el problema de los caminos sino a condición de una torsión o extensión

conceptual: la fenomenología del camino no se agota en los conceptos de "vialidad" o "red de comunicaciones", ni mucho menos en "ponts et chaussées" (puentes y calzadas) o "sistema de transporte". Hay en cambio un término antiguo y en desuso que podría sernos de utilidad: "odografía", "hodografía". No existe en los diccionarios actuales pero sí en los diccionarios históricos: "odografía: descripción de las vías y caminos"[4], "hodográfico: que indica las rutas"[5]. Consultado el catálogo de la Biblioteca Nacional de Francia, hay brevísimas entradas con este término: una *Odographie parisienne* (impr. de David, París, 1829) y una *Hodographie nancéyenne* (Impr. De A. Lepage, Nancy, 1857). Desconozco las razones por las cuales el término cayó en desuso (supongo que lo aplastó "vialidad" o "ponts et chaussées"); desconozco también si ha habido otros intentos por reflotarlo. Pero me parece que permite una aproximación más neutra y más abierta a este problema: el problema o la cuestión, simplemente, en toda su variedad, de los caminos.

Capitalismo extractivo, estructura arbórea o troncal

Nada permitía pues, en principio, comparar los caminos del Chaco y de la Puna. Pero desde fines del siglo XIX un mismo tipo de caminos va desplegándose progresivamente sobre ambos territorios. Un mismo "estrato odográfico", una misma inteligencia de los caminos, una misma forma o estructura que va codificando simultáneamente ambos territorios. Son los caminos del capitalismo extractivo.

Si en la Puna éstos se desarrollan en torno de la minería, en el Chaco oriental lo hacen en torno de la industria maderera y en el Chaco occidental de la ganadería y de las plantaciones de caña de azúcar. La cronología de ambos territorios se encuentra levemente desfasada, pero participan no obstante de una misma secuencia y de un mismo movimiento histórico. Se trata en ambos casos de territorios hasta entonces marginales que van siendo progresivamente "abiertos" o colonizados por el capital extractivo. En ambos casos este avance se confunde con una guerra internacional de alta intensidad –la guerra del Pacífico (1879-1884) y la guerra del Chaco (1932-35), o marcando con más fuerza lo que está en juego, "la guerra del salitre" y "la guerra del petróleo"– que conjuga capitales internacionales y argumentaciones nacionalistas, pero que implica a la vez la concesión de enormes porciones de territorio a empresas extractivas (minería, petróleo, madera) que

4 Ver Centre National des Ressources textuelles et lexicales: [http://www.cnrtl.fr/definition/hodographie].

5 Ver Littré: [http://littre.reverso.net/dictionnaire-francais/definition/hodographique].

controlan o gobiernan en los hechos el territorio recién conquistado[6]. Un elemento central, crítico, primero de este proceso es el de los caminos: la reorganización y subordinación de esos territorios a través de un nuevo sistema o de una nueva forma de caminos. Estos caminos del capitalismo extractivo tienen en efecto una serie de características distintivas que podríamos esbozar:

- Son un sistema asimétrico de caminos. Se trata de un sistema de caminos sin salida, o con una sola salida hacia el puerto o punto terminal. En sentido contrario, hacia el interior, el camino minero llega hasta la mina, el camino maderero hasta tal o cual bosque de quebracho. Los caminos están hechos para hacerse de un recurso. Llegan hasta él y se acaban. Es por ello que pueden llamarse "extractivos". Es decir que organizan una estructura asimétrica, cuyo flujo es "de salida" y cuya forma tiene, del lado interior, múltiples terminales sin salida (las minas, los quebrachales, etc.) y, del lado exterior, un único y definitivo punto terminal en el que todo converge y en el cual todo se embarca o se despacha. Tienen entonces la forma general de un embudo, de una olla, de una cuenca: una forma fluvial o hidrográfica. Pequeños caminos que convergen sobre otros más grandes hasta organizar troncos más gruesos a través de los cuales todo va fluyendo hacia el mar. No es necesario que haya ríos para que adopten esta forma fluvial o hidrográfica; las líneas del tren se organizan según esta misma modalidad: ramales y troncales convergiendo hacia el "puerto". En el desierto el tren es como un río postizo; en el Chaco, el tren prolonga los ríos hacia el interior del territorio, o inversamente los trenes hacia el mar. Es un mismo modelo fluvial, una misma estructuración por cuencas aun cuando no haya ríos. El resultado no está despojado de cierta potencia estética, pues permite comparar, en torno de una misma forma o estructura, desiertos y selvas[7].
- Se trata de un sistema vertical, jerárquico. Esta estructura arbórea o fluvial (ramales y troncales, cauces y afluentes) introduce un principio de control y jerarquía. Supedita un inmenso territorio a un solo camino o línea troncal sobre la cual todo converge. Jerarquiza ese territorio. De modo que para

6 Puede mencionarse en este contexto el reciente simposio "Sociedades indígenas y enclaves industriales (Chaco, Andes, Amazonas siglos XIX y XX)" celebrado en el marco de la X Reunión de Antropología del Mercosur (Córdoba, Argentina, 2013), bajo la dirección de Federico Bossert, Lorena Córdoba y Nicolás Richard. Ver también Richard ed. 2008, Capdevila *et al.* 2010.

7 José Antonio González Pizarro (2006) utiliza acertadísimamente los términos "estructura espinal" o "estructura dendrítica" para nombrar estas formas odográficas.

controlarlo basta con controlar su troncal. Basta con organizar sus troncos. La resultante es vertiginosa: una sola cadena, un portón, una caseta bastan para sellar un inmenso territorio. Piénsese en el Chaco paraguayo: *todo* el Chaco boreal puede cerrarse o abrirse con una cadenita de fierro en Pozo Colorado: un tipo diminuto con una llave diminuta, instalados en el troncal, gobiernan todo lo que entra y sale del inmenso territorio chaqueño. De ahí hacia delante, en cada una de las "Y", otros tantos tipos diminutos con sus llaves y portones diminutos gobiernan sub-regiones enteras del sistema, vastísimos sub-ramales del mismo. Hay que estudiar muy bien, siempre, quién tiene las llaves: hay una sociología, una sociopolítica de las llaves y de los candados. Los caminos del capitalismo extractivo son caminos verticales y jerárquicos.

- Es, demás está decirlo, un sistema de caminos privados. Por eso es tan importante el personaje de las llaves. Que haya caminos no quiere decir que todos puedan andar por ellos. Se trata de un hecho bien importante: el camino fue hecho para extraer recursos, no para que se mueva la gente. La gente no va por el camino. La gente tiene otros caminos menores, oscuros y previos, de a pie o en mula, que cruzan, subvierten o alteran el principio de jerarquía del camino extractivo. Estos caminos extractivos son privados al punto de que el capital se concentró primero en ellos aun antes que en las riquezas que podían circular por los mismos. Primero fueron las compañías de vapores (trenes, barcos). Lo primero fue organizar y controlar los troncales, construirlos, producir esos espacios como una cuenca principal. Organizar los trenes y los barcos, sin importar lo que lleven dentro, mientras paguen su arriendo o derecho: el troncal en sí mismo es ya un fabuloso negocio: todo el territorio fluyendo por una misma línea.
- Tienen por último una forma, un trazo, una estética precisa e identificable. Se inscriben en el paisaje con un dibujo reconocible. Es curioso este asunto. En el Chaco se distingue a los caminos por la ausencia de curvas, por sus formas cuadriculares. Escriben el territorio con una geometría simplísima hecha de rectas y ángulos, de paralelas, de ortogonales. En la Puna, en cambio, inventan el famoso trazado en "z" que permite remontar pendientes, alcanzar azufreras, sortear cordilleras. Un mismo principio o inteligencia odográfica que se traduce allá por un paisaje de líneas rectas y aquí por un paisaje de "z" y curvas empinadísimas. Curioso, porque los

> caminos indígenas del Chaco eran curvos y todos conocen bien la pasión rectilínea de los caminos del inca. Allá, caminos rectos que sobre-escriben caminos curvos; aquí caminos curvos que sobre-escriben caminos rectos. Camino y paisaje.

Tanto en la Puna como en el Chaco estos troncos o estructuras arbóreas drenan cada una por su lado el espacio, tensándolo como fuerzas contradictorias. Se desarrollan simultáneamente desde las distintas márgenes del territorio como vectores centrífugos, amenazando con dislocarlo pues los troncos son excluyentes entre sí y rivalizan: el agua no tiende nunca hacia dos cuencas. Lo que queda en el medio es un espacio irresuelto, amenazado de dislocación, pero con formas y fuerzas resilentes. La Puna, dislocándose, es lo que hay *entre* las ramas andinas del tronco caminero argentino y las nacientes puneñas del tronco caminero antofagastino; tanto como el Chaco es lo que hay *entre* los caminos de Paraguay y los caminos de Salta. Del lado interior estas cuencas o troncos odográficos son una multitud de "puntas de riel", de "fines de camino", de "estaciones terminales" que ensartan y circundan la Puna y el Chaco desde sus márgenes, hiriéndolos, desangrándolos. El Chaco y la Puna son aquello que queda entre todas esas "puntas de riel", lo que hay "más allá" del fin del camino, lo que empieza allí donde acaban los caminos.

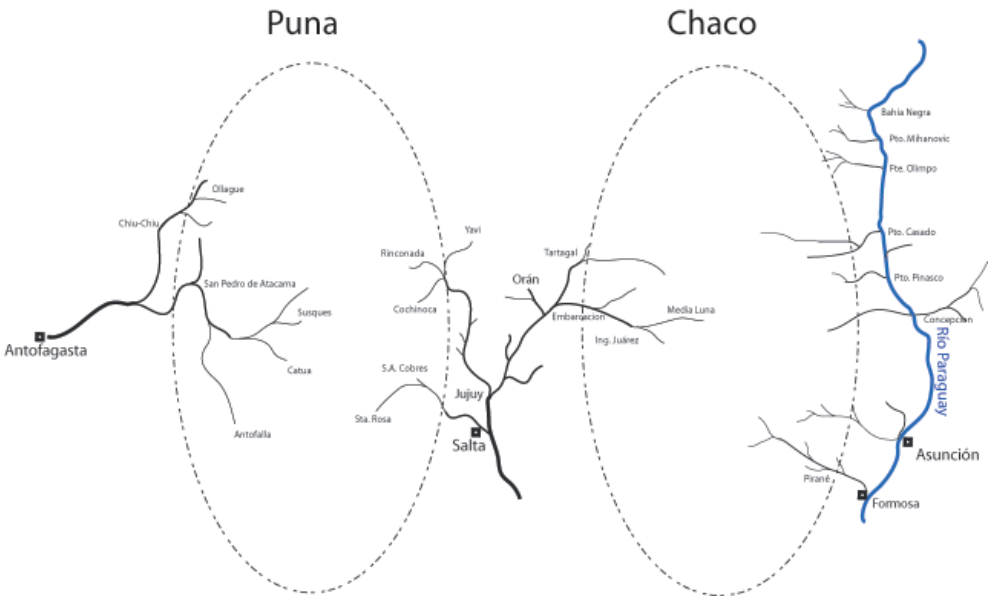


Figura 8. ***La Puna y el Chaco entre estructuras troncales***

Forma y secciones de las estructuras troncales

De modo que sería de todo interés poder estudiar y comparar todas esas "puntas de riel" que son como la última rama de esas cuencas odográficas en las cuales "acaban los caminos". Tienen una estructura precisa, una forma común; tienen que resolver un mismo tipo de problemas. Sería interesante poder comparar las puntas de riel del Chaco y de la Puna a condición de no seguir pensando que en ellas acaba el camino; es decir, inversamente, a condición de entender que esas puntas son como la interface entre distintos y muchos tipos de caminos. A condición, entonces, de dejar de pensar que más allá de ellas hay algo así como un espacio sin caminos. Siempre hay caminos. La proposición inversa es antropológicamente absurda. Otra cosa es saber por qué aquellos caminos son invisibles y éstos son visibles, por qué por aquellos se puede andar y por éstos no, qué tipo de odografías se suceden, se conectan, se interceptan, se superponen, etc.

En la Puna el proceso se inicia más tempranamente. La línea del tren de Antofagasta empieza a construirse hacia 1870. Pero es tras la guerra del Pacífico (1879-1883) que toma su impulso definitivo. La Puna es dislocada, sometida a la acción contradictoria de dos troncos extractivos. Desde la vertiente occidental, tras la guerra el tren organiza una gran cuenca con salida al puerto emergente de Antofagasta. Ese tronco va subordinando un inmenso territorio puneño que va desde Ascotán y Uyuni en el norte hasta Sico y Arizaro en el sur. Todo aquello converge progresivamente sobre un mismo y nuevo tronco por el cual todo fluye hacia el Pacífico. A este proceso de re-jerarquización territorial algunos lo llaman "chilenización" de Atacama, en el sentido de que la puna es desconectada o zafada de su órbita andina y queda subordinada o drenada hacia las tierras bajas nacionales. Del lado oriental de la cordillera el proceso es similar; la "argentinización" toma la forma de un Territorio Nacional, dependiente directamente de Buenos Aires. Humahuaca es la gran cuenca por la cual el tren remonta hasta Abra Pampa desde Jujuy, subordinando, verticalizando, apropiando esa Puna desde el bajo nacional. Otro tanto puede decirse del tren, mucho más tardío, que entra por Salta hasta Huaitiquina. Son todos ramales de un mismo gran tronco Belgrano, sobre el que todo va convergiendo, al cual todo va subordinándose, por el que todo va saliendo hasta los puertos matriciales del Atlántico (Sanhueza 2001, Sanhueza y Gundermann 2009, Benedetti ed. 2003).

Quizá porque la construcción de trenes requiere de una muy nueva y sofisticada cartografía (requiere, cuestión novísima, representar relieves y desniveles,

pendientes y odografías); quizá porque las guerras requieren de una representación cartográfica precisa del territorio –"*la geographie sert d'abord à faire la guerre*" (Lacoste 1976)–; quizás, por último, porque el capital internacional no se aventura en esos territorios sin organizar primero un catastro lo más fidedigno posible de las riquezas que encontrará dentro, el hecho es que entre fines del siglo XIX y principios del XX se produce una cantidad inédita de descripciones y cartografías que colman de algún modo el largo hiato post-colonial y post-jesuítico. Estas cartografías y exploraciones son un buen punto de partida para describir, muy someramente, la forma que adoptan esas cuencas odográficas o estas estructuras arbóreas que van penetrando y reorganizando ambos territorios.

Tomemos por ejemplo el insuperable mapa de Alejandro Bertrand ("Mapa de los desiertos i cordilleras de Atacama"), firmado en 1884, el mismo año en que se firma la tregua que pone fin a la guerra del Pacífico[8]. Si se atiende a la simbología o las "indicaciones" del mapa de Bertrand, este extenso territorio puede descomponerse en cuatro tipos de camino, cuatro tipos de lugares o asentamientos y tres tipos de actividad económica o productiva. En lo que concierne a los caminos, Bertrand distingue: los del "ferro-carril", los "caminos carreteros" o de carreta, los "caminos de tropa limpiados" y los "senderos de tropa". En lo que concierne a los lugares o asentamientos, el mapa distingue: las "ciudades con jefatura administrativa", casi inexistentes en el mapa; las "villas y poblaciones de segundo orden", que es importante distinguir de los "pueblos de indios con iglesia"; los "oratorios y santuarios", que constituyen una categoría difusa y por último las "pascanas o alojamientos" que puntúan la Puna. Por otra parte, en lo que concierne a la actividad económica, Bertrand distingue "minas", "estancias" y "establecimientos" o casas de comercio. Ahora bien, estos once elementos no se reparten homogéneamente en el mapa ni se conectan indistintamente entre sí. Determinado tipo de camino sólo conecta determinado tipo de lugares (por ejemplo, la clase de caminos "tren" y la clase de lugares "pueblo de indios con iglesia" no van nunca juntos), de modo que los once elementos se descomponen en grupos de elementos, o para ser más precisos, puesto que se trata de términos (lugares) y de relaciones entre términos (caminos), en "estructuras". De hecho, las dos estructuras "troncales" o "arbóreas" que tensionan la Puna desde el Oriente y el Occidente aparecen muy nítidamente dibujadas, así como la homología que las recorre. Puede dividírselas en secciones.

8 Todavía con la guerra en curso, el gobierno chileno envía una serie de expediciones de descripción y reconocimiento del territorio en litigio, de las cuales resultan tres fuentes principales: Bertrand (1885), Muñoz (1894), San Román (1896).



Figura 9.*Estructuras troncales en la Puna*

Del lado del Pacífico, la primera sección de la estructura es la que se organiza en torno del tren de Antofagasta que en ese entonces llega hasta Pampa Alta, a los pies del mineral de Caracoles. Esta primera sección corresponde a la franja del desierto intermedio (1000-2000 metros sobre el nivel del mar), colonizada durante todo el siglo XIX por el frente minero, principalmente –pero no sólo– salitrero, a partir de los puertos que también durante el siglo XIX fueron fundados o refundados sobre la costa del océano Pacífico. El grueso de ese frente de colonización minera lo componen trabajadores y pequeños mineros "nacionales", es decir no indígenas, que se adentran en el desierto desde los puertos industriales. Típicamente, esta primera sección se compone de los tipos de caminos "ferrocarril" y "caminos carretero" o de carreta, de los tipos de lugar "ciudad con jefatura administrativa" y "villas y poblaciones de segundo orden" y de los tipos de actividad económica "minas" y "establecimientos". Del lado oriental de los Andes, la configuración es sensiblemente la misma, aunque el mapa de Bertrand no alcanza a retratar los avances de la línea de tren que remonta progresivamente por Humahuaca a Abra Pampa y mucho más tarde a la Quiaca. La primera sección de este segundo tronco se compone aquí también de los tipos de camino "de tren" y "de carreta", y los tipos de lugar son igualmente "ciudades" y "villas y poblaciones de segundo orden" (Argentina: Dirección General de Ferrocarriles 1925, Thomson y Angerstein 1997, Benedetti 2005).

Llegados a la "punta de riel" empieza una segunda sección, que es más compleja pues articula mundos distintos. Del lado del Pacífico, corresponde a los caminos carreteros que van de Caracoles hasta Chiu-Chiu o hasta San Pedro de Atacama, antiguas cabeceras coloniales. Es, al momento en que la retrata Bertrand, una zona de ocupación militar (hay regimientos en Calama, en Chiu-Chiu y en San Pedro de Atacama), compuesta por algunas "villas y poblaciones secundarias" y varios "pueblos de indios con iglesia" (Aiquina, Caspana, Toconao, etc.) con varias "estancias" (inexistentes en la sección desértica anterior pero abundantes en el piedemonte cordillerano) y "minas" (si bien muchas menos que en la sección anterior) y algunas "casas o establecimientos" que se han instalado en las "villas". Las "villas" siguen conectadas por "caminos de carreta", pero el conjunto de este espacio se halla fundamentalmente articulado en torno de "caminos de tropa limpiados" para caballo, mula y ganado. Del lado oriental de los Andes, esta sección tiene los mismos componentes, con un conjunto más reducido de "caminos de carreta" (a Yavi, a Santa Catalina, a Casabindo) y una multiplicidad de "caminos de tropa" que conectan los distintos "pueblos indios con iglesia" (Coranzuli, Cochinoca, Susques, etc.), las "minas" (Pirquitas, Aguilar, etc.) y las "estancias", más numerosas que del lado occidental.

La tercera sección es la más enigmática o desconocida y es la que se extiende más allá de los "pueblos de indios con iglesia", una zona más áspera y difícil para la cual la simbología de Bertrand se vuelve trastabillante y difusa. Los pocos lugares representados corresponden a "oratorios o santuarios" (los menos) y "pascanas o alojamientos" (los más). No hay actividad productiva señalada (ni estancias, ni comercios, ni minas) y, amén de los dos "caminos de tropa limpiados" que aseguran la arriería transandina –el que va por Susques a Cochinoca y el que va por Catua hacia Salta–, sólo se señala una multitud reticular e imprecisa de "senderos de tropa" que recorren la Puna en todas direcciones.

En el Chaco también los troncales van penetrando y subordinando territorios desde el margen hacia el interior. Del lado occidental, el tren llega hasta Embarcación sobre el río Bermejo, conectando y habilitando el desarrollo de los nuevos y mecanizados ingenios azucareros de Orán, y luego, progresiva, lentamente, va entrando al Chaco por el corredor o elevación que se arma entre el Pilcomayo y el Bermejo. Y desde el Norte, viniendo de Yacuiba, por el otro *ramal*, todo juntándose y confundiéndose en la gran cuenca o tronco salteño. Del lado oriental del Chaco, sobre la costa del río

Paraguay, han ido fundándose una serie de puertos industriales (Pto. Pinasco, Pto. Casado, Pto. Sastre, Pto. Mihanovic, etc.), madereros, cuyos trenes y caminos de carreta hurgan el monte por cien o doscientos kilómetros de profundidad drenando maderas, esencias y gentes hacia la costa del río.

En lo que respecta a las fuentes, sin embargo, el Chaco se encuentra nuevamente en una situación simétrica o invertida a la Puna. El Chaco es muchísimo más difícil de cartografiar que la Puna o muchísimo más fácil, según cómo se lo mire. No hay volcanes ni cordilleras con las que orientarse, los cursos de agua son escasos y titubeantes, y en términos generales podría decirse que hay pocas cosas más aburridas que un mapa del Chaco: extensión gigante, plana y monótona en la que apenas hay algo que nombrar, sin relieves ni accidentes que indicar. Pueden tomarse los mapas de Martin de Moussy, de Astrada, de Fontana, o las largas series cartográficas que produjeron los ejércitos durante la guerra del Chaco (que tienen en general la propiedad solipsística de representar, a falta de otra cosa... la posición de los propios ejércitos y fortines en el Chaco), y el resultado no es muy distinto. Pero en cambio están las exploraciones y los informes y reportes de esas exploraciones, riquísimos en accidentes, en situaciones inverosímiles, en escenas notables, como por ejemplo la propia muerte del explorador (la muerte de Crévaux, de Boggiani, de Ibarreta, la casi muerte de Thouar, etc.). Recuérdese la fórmula del coronel Fontana, "pacificador" del Chaco: "Queda el Chaco reconocido. He perdido el brazo izquierdo en un combate con los indios, pero me queda el otro para firmar el plano del Chaco que he completado en esta excursión" (Telegrama de Fontana a Roca, citado en Fontana 1977 [1881]: 15). La historia del brazo perdido es infinitamente más rica que el mapa que el militar firma con el otro. En cambio, hay pocas cosas más aburridas que los informes de exploración de la Puna, ausentes de todo suceso o acontecimiento, sin incidencias, casi sin gentes, hilvanando los días en una especie de vacío permanente. La *Memoria* de Bertrand o el informe de Muñoz se asemejan en monotonía a los diarios de navegación (día 1: avanzamos cuarenta kilómetros, día 2: treinta kilómetros más…). La Puna tiene unas cartografías bellísimas, sofisticadas, y unos relatos de exploración muy aburridos allí donde el Chaco tiene unas cartografías desabridas a más no poder y unas exploraciones agitadísimas, de novela.

Para discernir la forma de las estructuras camineras que se adentran en el Chaco pueden tomarse, del lado oriental del territorio, las exploraciones al Alto Paraguay del general Juan Belaieff, documentadas en los pocos informes que le sobrevivieron,

en el detallado relato que publicó su acompañante Alejandro von Eckstein y en las propias versiones indígenas disponibles sobre esas exploraciones[9]. Carlos J. Fernández publicó un "croquis de las exploraciones de J. Belaieff" realizado según indicaciones del militar ruso, que da un muy buen panorama del enjambre de picadas indias, caminos militares y caminos madereros que estructuran la región hacia 1930 (Belaieff 1955). La primera sección de esta estructura o exploración aquí también es mecánica, troncal. Belaieff y von Eckstein parten de Asunción en un barco a vapor que los conduce hasta Puerto Casado, en el Alto Paraguay, para abordar el tren maderero que desde el puerto se adentra 160 kilómetros Chaco adentro, hasta la punta de riel donde más tarde, durante la guerra del Chaco, se instalará la comandancia general del ejército paraguayo. Como Bertrand navegando en tren por el desierto de Atacama, esta parte del viaje también resulta lírica, evocativa: se ve desfilar un inmenso territorio al que apenas se toca mirándolo desde la proa del barco o tras la ventanilla del tren, una inmensa distancia inicial de la cual se tiene una experiencia fundamentalmente estética, cinematográfica. Al alero de ese gran tronco mecánico han ido instalándose villas y puertos que le sirven de estaciones y a partir de los cuales salen, como dendritas o ramificaciones menores, caminos de carreta que hurgan la periferia del monte, ora para acercar leña a los puertos o al tren, ora para conectar los últimos caseríos criollos que forman el incipiente frente de colonización alto-paraguayense.

La segunda sección del viaje es la que va desde la punta de riel del tren, o de alguna de sus estaciones, hasta los fortines militares que se han instalado territorio adentro, apenas pertrechados, con unos destacamentos todavía ínfimos, a los que se llega a caballo y con mulas por unos caminos limpiados a machete que la selva está siempre intentando recuperar. En la primera sección la presencia indígena es ínfima: un toldo apenas visible a la vera del puerto, una familia o un individuo errando por su periferia. En la segunda sección ésta se vuelve más maciza: cuadrillas de hacheros y macheteros, indios troperos y tolderías más o menos estabilizadas en las cercanías del fortín o sobre la picada que lleva al mismo, o en la proximidad de la punta del riel. Ahí se enganchan los baqueanos y los guías que permiten avanzar por la tercera sección del viaje o exploración, que es la más terrible: las mulas y el caballo se han vuelto un estorbo, se avanza a pie por picadas apenas descifrables y heridas por toda clase de espinas y ramas acuchilladas, la cabeza gacha, sin

9 Pueden consultarse los informes de Belaieff y von Eckstein, así como las versiones de su baqueano "Cacique Chicharrón", en la base de datos pública: [www.archive-chaco.org].

referentes en el horizonte, caminos de hormiga que se difuminan entre los bosques y los pastizales.

Del lado occidental, puede tomarse cualquiera de las exploraciones que salieron desde las puntas de riel de los trenes azucareros –por ejemplo Erland Nordenskiöld (1912)– o bien los informes militares que produjo la avanzada boliviana sobre el Chaco boreal –por ejemplo, el inmejorable relato de Arturo Hoyos (1932). Hay, sin embargo, un relato nivaclé que sintetiza mejor que otros el derrotero de ese viaje: el anciano Ciriaco Ceballos (2009) recuerda su viaje desde la misión nivaclé de Escalante, sobre el Pilcomayo medio, hasta el ingenio San Martín de Tartagal, en Orán, en algún momento hacia 1940. El viaje también consta de tres secciones, sólo que contadas por un indio éstas aparecen ordenadas sentido inverso. Dice el viejo que, llegada la época de la zafra, los "contratistas" o conchabadores echaban a correr la voz desde el último poblado criollo, a la vera del Pilcomayo, allí donde acababa el camino. La primera sección del viaje es a pie, por la picada india que sortea los médanos y pantanos del río y que alcanza del otro lado el primer caserío argentino de Media Luna, donde se habían instalado hace algunas décadas algunas familias de criollos y pequeños ganaderos de Salta. Hasta ahí llegaban los contratistas y enganchadores, y ése era el término de la primera sección del viaje. Ahí se les carneaban unas vacas, se les ofrecían ropas y algunos pesos con los cuales se sellaba el "contrato". Empezaba luego una segunda sección del viaje, siempre a pie pero por caminos troperos, ganaderos, entre ranchos criollos y fortines militares hasta Laguna Yema o Ingeniero Juárez, sobre la línea del flamante tren que llevaba hasta Tabacal. Esta segunda sección era la más difícil e inestable. Iban desfilando entre caseríos y ranchos en los cuales, a no ser porque iban a trabajar al ingenio, les habrían metido un balazo ni bien se acercaran demasiado a las casas. De modo que el trayecto, sin ser clandestino, era lo más discreto posible y transcurría por una geografía paralela, fantasma, sin tocar mucho los caminos troncales criollos, que eran caminos de vaca, sino más bien insistiendo por unos atajos indios que conectaban parentelas y tolderías igualmente discretas, diseminadas por el espacio. Geografía u odografía latente, subyacente, casi clandestina, que recorre como "por debajo" la geografía principal de los militares, colonos y ganaderos y su entramado de caminos de carretas, bueyes, vacas y caballos. Empezaba entonces la tercera sección del viaje, en la estación de Laguna Yema, donde a las once de la noche pasaba el tren hacia los obrajes de Salta, a los que llegaban al anochecer del día siguiente. La emoción estética del tren o del barco es universal: así como se conmocionan el

tripulante ruso, chileno o bangladí, hay también una emoción nivaclé del tren. En silencio, la inmensidad monótona del Chaco desfila ante la mirada inmune, perpleja, inmóvil. En torno de cada estación han ido proliferando pueblos de los que salen otros tantos caminos de carreta y de vaca, todo densificándose en la medida en que se acerca el ingenio. Y luego el ingenio mismo, apabullante, extensísimo, vertical, jerárquico, inmenso.

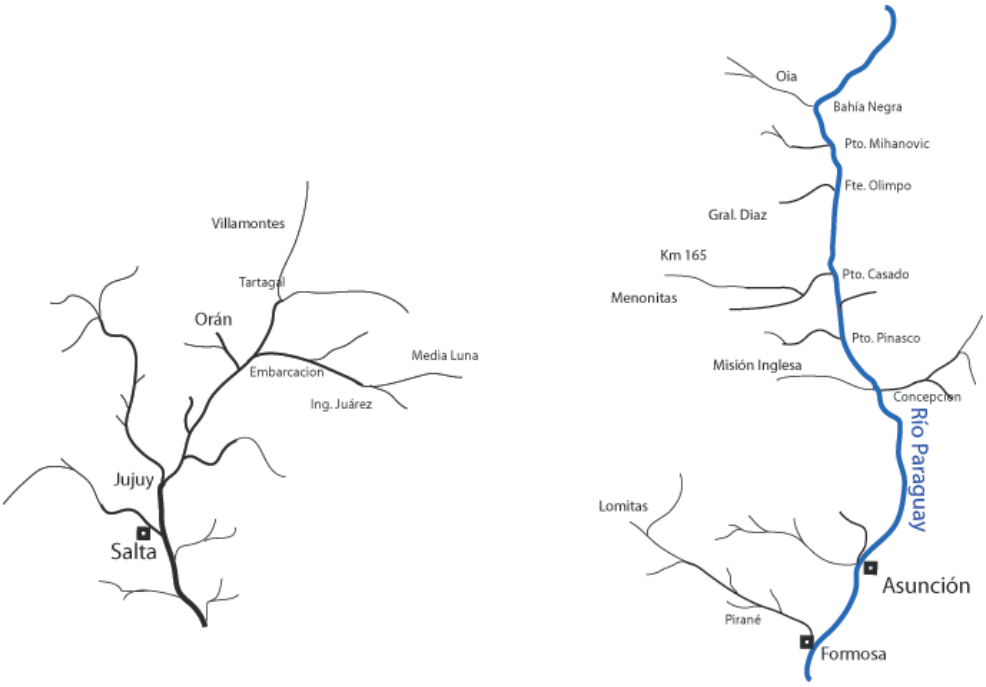


Figura10.*Estructuras troncales en el Chaco*

Tercera sección, tronco y retícula

Los cuatro troncos o cuencas odográficas que hemos apuntado comparten pues unas mismas articulaciones, y se dividen en las mismas tres secciones compuestas cada una por un mismo tipo de camino y de lugares.

Cuenca odográfica	Sección 1	Sección 2	Sección 3
Puna occidental	Tren de Antofagasta a Pampa Alta. Villas menores y caminos de carreta que salen del tronco hacia las salitreras y minas.	Caminos de carreta de Pampa Alta a Chiu Chiu o San Pedro Atacama. Caminos de caballo y mula hacia los otros "pueblos de indio con iglesia" del interior.	Senderos de tropa y huellas indias desde San Pedro o Chiu-Chiu hacia la Puna.
Puna oriental	Tren desde Jujuy hasta Abra Pampa. Caminos de carreta desde sus estaciones a las minas y villas menores.	Caminos de carreta de Abra Pampa a Santa Catalina, Lagunillas, Yavi o Cochinoca. Caminosarrieros hacia los poblados y quebradas del interior.	Senderos de tropa y muchas huellas indias desde Santa Catalina o Cochinoca hacia la Puna
Chaco oriental	Barco desde Asunción a Puerto Casado y tren de Puerto casado a Punta de Riel (km. 145). Caminos de carreta desde los puertos y estaciones hasta los obrajes madereros.	Caminos de carreta, caminos de caballo y mula, desde los obrajes a los fortines militares.	Picadas militares y picadas indias hacia el interior del Chaco.
Chaco occidental	Tren desde el Ingenio San Martín de Tabacal hasta Laguna Yema, en el Pilcomayo medio. Caminos de carreta y de vaca saliendo desde las estaciones del tren. Villas menores.	Camino de carreta y caminos de arriería, vaca, caballo, hasta últimos ranchos ganaderos. Caballo y mulas hasta fortines militares.	Picadas y pasos indios desde los fortines y ranchos criollos hasta la misión de Escalante (que comunica por carreta al Oriente hacia Paraguay).

Cuadro sintético: Puna y Chaco

La primera sección corresponde al tronco; la segunda describe sus ramas o afluentes principales; la tercera, en cambio, le es exterior, y contiene otras odografías que están como en tensión, debatiéndose entre el nuevo principio de jerarquía y verticalidad y unas coherencias territoriales más antiguas y amenazadas de dislocación.

La primera sección es convencional; corresponde al tronco de la cuenca odográfica. Es el territorio colonizado y vertebrado en torno de la línea del tren o a la línea del vapor fluvial. De las estaciones o puertos que puntúan la línea, salen los caminos de carreta o ganado que estructuran el frente salitrero en el desierto, el frente minero en la Puna y el frente ganadero y maderero en el Chaco. Hay escasa población indígena, pero una creciente población nacional que puebla villas y pueblos secundarios articulados con la cuenca. Dominan el tren o el barco, el buey y el caballo. Es territorio recientemente "civilizado"; es, también, una sección larguísima, extensa, que el vapor acorta produciendo un efecto metonímico, fílmico. No es un tramo que se pueda sortear a pie; la línea de vapor es el vector y medio inevitable para atravesarla. Nunca nadie antes tuvo la experiencia de tanto territorio en tan poco tiempo; ese viajero, la conciencia de ese espacio en ese tiempo, es una novedad histórica, literaria.

La segunda sección es más ambigua. Contiene las ramas y afluentes principales de la estructura (caminos de carreta, ganaderos, camino de mula y caballo), pero desplegadas sobre un territorio ocupado, en tensión, liminal. De allí resalta su fuerte componente militar. En el Chaco éste es más visible, explícito. La cartografía registra siempre la posición de los fortines: sobre el Pilcomayo éstos acompañan, resguardan, preparan el despliegue del frente ganadero; en el Alto Paraguay se despliegan delante de la línea de colonización, resguardando el tren, las colonias menonitas y los obrajes madereros. En la Puna, que era ya territorio colonial, el componente militar no se halla explícitamente representado en el mapa, pero es evidente en el informe o memoria que lo acompaña; así, por ejemplo, Bertrand (1885: 21) llega al pueblo de Calama, "animado entonces por la presencia del batallón Melipilla" y más tarde a San Pedro de Atacama, "donde estaba de guarnición una parte del batallón 2º Aconcagua" (1885: 23), etc. De modo que hay mucho camino alternativo por el cual la gente puede sortear guerras y vadear militares. Hay una odografía subterránea, latente, que trafica las ramas principales y subvierte en la medida de lo posible su acción vertical de control. A decir verdad, hay una odografía nueva que es la que soporta el avance y ocupación de esos territorios, y unas odografías viejas, anteriores, que le sirven de trama subterránea, clandestina, resilente.

Desde nuestro punto de vista, la tercera sección es sin dudas la más interesante. Es lo que hay más allá del "fin de camino", más allá del último fortín o del último "pueblo de indios con iglesia". Son otras odografías, distintamente codificadas, que organizan algo así como el exterior de esas grandes estructuras troncales; son lo que había antes, o lo que está ocurriendo más allá, el sustrato caminero sobre el cual se despliegan los caminos del capitalismo extractivo. Son invisibles, o indescifrables, abigarradísimas: están al límite mismo de la definición moderna de camino. Son los caminos del "espacio sin caminos".

Plantean, primero, un problema de códigos. Esos caminos están codificados y el problema del explorador, en esta tercera sección, es siempre un problema de intérpretes, de baqueanos, de decodificación de las odografías. No es que no haya caminos –siempre los hay–, sino que hay que saber leerlos. Por eso es muy importante el problema de los baqueanos. Quiénes son, hasta dónde pueden llegar, cuál es su ámbito, su territorialidad, su sociología. El Chaco es un espacio sobre-codificado y heterogéneo, hermético, cifrado. Las baqueanías son extremadamente locales. Nadie cruzó nunca el Chaco con un solo baqueano; al contrario, cada baqueano agota su ámbito muy rápidamente, en apenas unos días de marcha. Tómense las exploraciones de Juan Belaieff (Richard 2008): entra desde el puerto de Bahía Negra con sus baqueanos chamacocos ("Jhorman", "Capitán Pinturas", "Juableh Espinoza") hacia el interior del Chaco, pero éstos desertan a tan sólo dos días de marcha, cuando llegan al "país" ayoreo. En su segundo intento, el general ruso ingresa desde Puerto Voluntad con baqueanos ebidóso, que lo abandonan llegando a "país" tomaraha. En el tercer y último intento entra con baqueanos tomaraha ("Cacique Chicharrón" y "Carlitos Bogora") hasta Pitiantuta, pero no hay cómo ir más allá. O el baqueano nivaclé del explorador boliviano Víctor Ustarez, al que llamaban "Camel" y que dos veces perdió a Ustarez en los "campos de la desolación" sin dar nunca con Pitiantuta. Las exploraciones del Chaco son siempre una seguidilla de problemas de baqueanía: las muertes de exploradores (la muerte de Boggiani, de Crévaux, de Ibarreta) resultan siempre de un "malentendido", de un problema de interpretación, de decodificación. No mueren porque no haya más caminos, sino que mueren rodeados de caminos en todas direcciones e indescifrables. En la Puna es distinto. La baqueanía, la territorialidad de esa baqueanía, es mucho más amplia. Bertrand avanza con un baqueano llamado "Villalón", que es de Copiapó. En el derrotero, Villalón descifra perfectamente los caminos y cerros de Copiapó a Calama y luego pasando por Socompa hasta Arizaro. Recién se pierde en Antofalla, cuando

la expedición quiere cortar directo al Nordeste hasta Pastos Grandes y se enreda entre faldeos y cerros sin nombre un día de marcha al Norte de Cortaderal (Bertrand 1885: 42). Muñoz no para de quejarse de su baqueano "Matamoros", que enganchó en la mina de Caracoles y que a poco andar le pierde varias mulas, pero esto no le impide encontrar sin problemas las huellas que van de San Pedro de Atacama, por Zapalieri, hasta Rosario de Susques y luego Cochinoca, etc. La territorialidad de esos baqueanos es muchísimo más vasta. Estas odografías plantean pues un problema de código y de territorialidad de ese código, que queda más o menos de manifiesto si se sigue la identidad y el alcance de los baqueanos. En el Chaco esa territorialidad es corta y esos códigos, heterogéneos; en los Andes la territorialidad es ancha y los códigos más abiertos, homogéneos.

La Puna y el Chaco son lo que hay entre unos troncos extractivos que tiran, drenan y extraen cada uno de su lado. Esos troncos son vectores de dislocación de los espacios. De modo que las odografías puneña y chaqueña de esta tercera sección están como en tensión, tironeadas, amenazadas permanentemente con volverse ramas de uno u otro tronco. Son pues una forma de resiliencia de esos territorios: integran aquello que los troncos dislocan. Trabajan en sentido contrario, constituyen un punto de fuga al tronco extractivo. Por ahí se fugan gentes, cosas, animales. Por ahí escapan a la fuerza vertical y jerárquica; escapan al drenado de las grandes cuencas camineras. Son como formas reticulares que desarman, sabotean, subvierten la acción jerarquizante de los caminos troncales. Por ahí, por esos "caminos indios", se escapa la gente de la Puna cuando le caen jueces o cobradores. Por ahí también se da a la fuga la gente del Chaco cuando atropellan los capataces o los militares. Son, pues, odografías clandestinas. No hay cómo ponerles candadito ni casetas, porque no son verticales ni tienen tronco; son reticulares. Se entra y se sale por todas partes. Todos los caminos tienen salida, no tienen un punto inevitable. No hay como sellarlos. Por ahí desaparecen cosas de Chile que aparecen en Argentina; por ahí desaparecen cosas en Salta que reaparecen en Paraguay. Hay algo patético o ridículo en ese puesto de Aduana plantado en medio del desierto; algo trágico en ese puesto policial instalado en medio de la selva: están ahí en medio, en esa soledad, con esa solemnidad, como sosteniendo un símbolo, con banderas y todo, pero con la conciencia cierta de que a su alrededor todo pasa por todos lados. Aun así, el asunto es diferente en la Puna y el Chaco. La Puna tenía ya sus troncales, sus otras y anteriores formas de verticalización. Los caminos de arriería entre Atacama y Salta eran caminos principales. Los caminos coloniales que

jalaban animales desde cada una de las estancias y quebradas de la Puna hacia los mercados altiplánicos eran otros caminos principales, troncales, que debían tener sus propias retículas clandestinas, sus propios atajos y vadeos (escabullirse al Inca, esquivar al marquesado de Tojo, saltarse el camino Real...). Pero un camino troncal puede volverse reticular. Los antiguos caminos de arriería, que eran troncales, se vuelven reticulares cuando los nuevos troncales extractivos asaltan la Puna. Hay siempre, sobre cada estrato odográfico, fuerzas de reticularización y fuerzas de verticalización, de troncalización. En el Chaco, en cambio, no hay, ni hubo nunca caminos troncales, principales. Los caminos tienden a ser pura retícula.

Hay por último una dimensión técnica en esas odografías. Los caminos del capitalismo extractivo quisieran decir –jurídicamente, simbólicamente, ideológicamente– "hasta aquí llega el camino", "fin de camino", "punta de riel", "estación terminal". La proposición según la cual los caminos acaban en alguna parte es eminentemente ideológica. Los caminos son una constante antropológica: siempre hay caminos. Pero no por todos los caminos puede andar cualquier cosa. Ésta es ya una dimensión técnica: se acaba el camino "de carreta", se acaba el camino "de camión", se acaba el camino "de caballo". Por supuesto que no se acaban los caminos, sino que se acaban los caminos de tal técnica o de cual máquina. En los caminos hay territorialidades técnicas. En realidad, hay unas técnicas que van codificando y territorializando los caminos. Piénsese en el primer camión que cruzó la Puna desde San Pedro de Atacama a Susques y Abra Pampa. Es un Ford, en algún momento de la década de 1950. De a veinte personas fueron empujando y metiendo ese camión por secciones de huellas de carreta, sobre-escribiéndolas e hilvanándolas, y por huellas de tropa y por huellas de llamas que cubrían las secciones intermedias, hasta que el camión las recodificó todas, en un solo y mismo trazo, de un lado al otro de la cordillera. La máquina va recodificando esos caminos. El límite del camión, el límite de la carreta, el límite del caballo no son inmediatamente el límite del camino, sino el límite de las codificaciones técnicas del camino. La sección 1 es de trenes, carretas y bueyes. La sección 2 es de caballos, mulas y vacas. La sección 3 son otros universos técnicos, peatonales, en canoas livianísimas, de llama, en cuatro patas bajo las espinas. No se sabrá nunca si la máquina hace el camino o inversamente, pero sí que toda odografía tiene unos territorios mecánicos y técnicos. Las tres secciones que dibujamos son tres secciones técnicas; dibujan o describen como una graduación liminal de la civilización técnica industrial. Todo esto puede también decirse de otro modo: lo que a fines del siglo XIX reúne y unifica los diversos caminos

de la Puna y del Chaco es esta cuestión propiamente moderna, este asunto simple y portentoso, esta cuestión nueva, radicalmente nueva: la rueda. Nunca antes –nunca antes– algo se había movido en esos espacios sobre ruedas. El resto del siglo, sus caminos, sus dramas, sus movimientos, pueden leerse íntegramente en torno de esta clave. La rueda, su técnica y sus caminos, sus mecánicas, su adentro y su afuera, sus contestaciones, torsiones y apropiaciones, todo lo que está fuera de la rueda –unos mundos peatonales, animales– y como subordinado a la misma, todas sus formas menores (bicicletas, motos, carritos), apropiables, y sus formas mayores (molinos, topadoras, camiones –véase el tamaño de las ruedas mineras).

En los Andes no se había visto algo así desde que tempranamente la mula desplazó a la llama: las pascanas volviéndose vulcanizaciones-gomerías, las llamas y las mulas haciéndose camiones, las antiguas ferias anuales de animales llenas de camiones; todo un vastísimo saber mecánico (para-mecánico, etno-mecánico) que se desarrolla, con sus sociologías y su política, su religiosidad, etc. Asimismo, de las muchas características que definen técnicamente la clase de guerra que es la guerra del Chaco (como la guerra civil española, como la segunda guerra mundial), podríamos retener ésta: son guerras rodadas, o lo que es lo mismo, son guerras en que ya no hay, o está haciendo crisis, la caballería. Para disputarse el Chaco, Paraguay y Bolivia invirtieron una cantidad impresionante de energía, a una velocidad inverosímil, en abrir caminos por todo el Chaco. Una red colosal de caminos para rodados que conectaba fortines diseminados sobre unas distancias larguísimas. Experiencia demasiado súbita o demasiado abstracta: a los caminos se los tragó el monte, los pocos tanques se ahogaron en los pantanos, los camiones terminaron tirados por bueyes y la guerra del Chaco, paradójicamente, inesperadamente, terminó siendo una guerra a pie. No obstante, esa guerra fue como un shock odográfico: una furia caminera de ajar y cuadricular el inmenso territorio con caminos rectilíneos y ortogonales en todas direcciones. En ambos casos, de distintos modos, el fin del buey y del caballo y el comienzo, tímido, trastabillante, titubeante de la rueda. Pues la Puna y el Chaco tienen esta otra cuestión en común: por exceso de arena o bien por exceso de barro, hasta aquí las cosas no rodaban fácilmente.