

Reseña

Roads. An Anthropology of Infrastructure and Expertise

Harvey, Penny y Hanna Knox (2015)

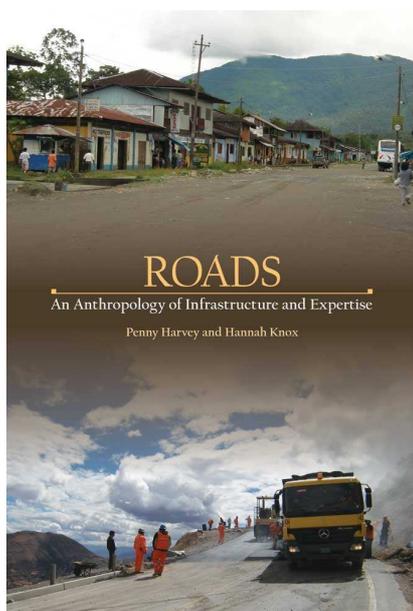
Cornell University Press

239 p. ISBN: 9780-801479649

Andrea Colombo

Laura Soto

Universitat de Barcelona (UB)



El libro analiza la presencia del Estado y el poder que este ejerce a través de la configuración de grandes infraestructuras con el ejemplo paradigmático de la construcción de dos carreteras en Perú. Para hacerlo, abordan tanto el papel jugado por las distintas gentes que se asientan a lo largo de las carreteras, la política en sus diferentes niveles (local, regional, estatal), como el de los expertos destinados al estudio y reconfiguración de las carreteras, el medio en el que se sitúan y los materiales que allí se hallan.

Con esta publicación Penny Harvey (Universidad de Manchester - *Centre for Research on Socio-Cultural Change*) y Hannah Knox (University College London) se sitúan dentro de la antropología de las infraestructuras, subdisciplina que estudia el conjunto de elementos necesarios para el funcionamiento de

una estructura organizada y como todo esto se procesa en el flujo cotidiano de la vida de las personas.

Este nuevo ámbito de estudio entiende que las infraestructuras son vulnerables, no estables, requiriendo de un trabajo continuado para su manutención, con diversas implicaciones a nivel medioambiental, político y social. Los métodos de la antropología, el contacto cotidiano con la gente y el acceso al proceso de construcción, pueden resultar muy útiles para observar y comprender de primera mano cómo los proyectos de infraestructuras pueden o no consolidar la presencia del Estado (pág. 3).

Aunque Harvey y Knox no dedican un apartado a presentar la metodología utilizada en su estudio, se deja ver el trabajo de campo realizado en Perú durante un periodo de más de diez años. La experiencia de Harvey en este país se inicia a principios de los 1980, habiendo hecho allí toda una serie de etnografías que acabaron por despertar su interés por estudiar las carreteras. Las autoras superan el problema etnográfico de precisar el lugar de investigación porque el punto inicial de esta etnografía son las obras mismas de las carreteras.

El estudio se centra en dos carreteras: por un lado, la autopista interoceánica, anteriormente conocida como Ruta 26, con 700 Km de longitud, que va desde Urcos, al sur del Perú, hasta Iñapari, en el Amazonas brasileño; por otro, una carretera de 100km de longitud, que va desde Iquitos a Nauta, una pequeña población del norte del Amazonas perteneciente a Perú, de la que es, según sus informantes, la más cara del mundo, siendo la que mayor coste ha comportado por kilómetro en su construcción, habiendo transcurrido 70 años hasta que acabara de completarse.

Las carreteras nos permiten pensar y analizar la creación de los Estados, ellas canalizan ideas de modernidad y desarrollo económico. Tienen un punto de ambivalencia: mientras este estudio puede hacer comparable al estado de Perú con cualquier otro, nos cuenta la singularidad de su emergencia, generando otro tipo de narración acerca de su proceso de independencia o de su entrada en la lógica del neoliberalismo.

La partición del libro refleja la transversalidad del enfoque etnográfico de las autoras. Una primera parte está dedicada a la contextualización sociopolítica del país a través de la aparición histórica de estas dos carreteras. Partiendo desde cuando tan sólo eran caminos de mulas hasta el plan más reciente en el que el gobierno peruano encarga el estudio de factibilidad a una empresa de ingeniería (CONIRSA). Nos llevan a reflexionar sobre cómo la gente cambia la vida de las carreteras al mismo tiempo que las carreteras son fuerzas materiales que cambian la vida de aquellos que viven a su alrededor.

En la segunda parte Harvey y Knox nos explican cómo el territorio estudiado es muy inestable a causa de injerencias geológicas y meteorológicas. Esta realidad lleva tanto a los ingenieros como a los pobladores a la necesidad de aferrarse a algún tipo de creencia que comprenda este territorio ingobernable. No buscan generar una oposición en la que unos creen en fantasmas y otros en las matemáticas, sino entender como todos están sujetos a estos mundos materiales e inciertos.

Mientras que la antropología clásica ha venido centrándose más en la cosmología indígena (sus rituales, sus creencias...), Harvey y Knox prestan especial atención a cómo los ingenieros comprenden la realidad material. Estos desarrollan estándares y estudios previos que sirven más para la aprobación del proyecto por parte de los poderes públicos que para la realización del proyecto en sí. Al afrontar de forma concreta la realidad, llevan a cabo prácticas propias de los *bricoleurs* tal y como los entendía Lévi-Strauss.

Paralelamente, sacan a la luz los efectos no planificados (o explicitados) que estos proyectos comportan: los riesgos, las muertes producidas por la carretera, la corrupción política y como todo esto es gestionado conjuntamente por la población, los trabajadores, los expertos y los políticos.

Para concluir, se aborda la relación entre estos proyectos políticos y la población que se ve afectada por ellos. El Estado delega en las empresas el trabajo

de configuración territorial de las infraestructuras. Esto produce una separación entre la población y la gestión pública de su territorio, provocando el rechazo a participar en ellas. Un caso representativo de esta desafección es el de la inauguración de la carretera de Iquitos- Nauta. Para este acto oficial, los pioneros indígenas que iniciaron la ruta con poco más que machetes no obtuvieron el reconocimiento que se esperaban después de tanta dedicación para ver realizada la carretera.

El trabajo de Knox y Harvey explica cómo las carreteras llevan al Estado a ser (*bring into being*), mientras ilustra la emergencia del Estado peruano a través de la circulación de personas, de bienes y también de ideas como la de progreso. Al mismo tiempo que muestran la presencia estatal, también se ve su ausencia en este proceso, su discontinuidad. Por ejemplo una ley que obligaba a trabajar en la construcción de las carreteras a todos los hombres entre los 18 y 60 años realmente delegaba su ejecución en los terratenientes que se aprovechaban de su trabajo para sus propios fines y en detrimento de la población.

Su aportación a la antropología de las infraestructuras (en la que reconocen como referente a Foucault) revisa la forma de comprender y estudiar la política. Entendiendo las infraestructuras como lugares donde la política se representa materialmente, van más allá de la abstracción de las ideas políticas o de la visión institucional de la política.

Metodológicamente, se trata de un trabajo complejo al investigar a varios niveles, con fuentes muy variadas y en una gran cantidad de lugares situados junto a estas dos carreteras. La larga dedicación a esta etnografía por parte de las autoras les ha permitido ver de primera mano cómo la realidad se transformaba en el transcurso de los años en los que realizaron el trabajo de campo. Han podido ver como las ideas y las formas de concebir estas carreteras han ido cambiando su sentido.

Es importante subrayar que la forma de entender la antropología y la etnografía de las autoras trasciende los parámetros típicos en los que estas se encuadrarían. Así, entienden que parte de su trabajo etnográfico también se encuentra en la exposición de su experiencia en Perú, en diversas universidades, con audiencias internacionales, las réplicas que les dieron, las conversaciones dentro y fuera de la academia en ese periodo.

© Copyright Andrea Colombo i Laura Soto, 2017

© Copyright *Quaderns-e de l'ICA*, 2017

Fitxa bibliogràfica:

COLOMBO, Andrea i SOTO, Laura (2017), Ressenya: “*Roads. An Antropology of Infrastructure and Expertise*”, *Quaderns-e de l'Institut Català d'Antropologia*, 22 (1), Barcelona: ICA, pp. 234-236. [ISSN 169-8298].