

# Interactuar con no-humanos para vivir bien. El caso de camioneros del occidente boliviano

Manuel Moser

¿Cómo actúan los humanos modernos en un mundo andino en el que tradicionalmente la interacción y comunicación con los Seres de la Tierra es de suma importancia? Partiendo de la concepción difundida que modernidad y cosmologías indígenas son mundos en cierto modo opuestos, muchos estudios antropológicos investigan cómo los pueblos originarios en el occidente boliviano, así como otras sociedades amerindias, dirigen sus vidas en relaciones íntimas con sus entornos naturales. En cambio, aún no existe tanto estudio sobre cómo se interrelacionan personas de orígenes indígenas que se autoidentifican como modernas con sus entornos no-humanos. Por ello, en este capítulo presentaré una etnografía con camioneros del occidente boliviano, en su mayoría de origen indígena, que se autoidentifican como gente moderna principalmente porque dedican sus vidas laborales a conducir automóviles.

En la primera parte presentaré el giro ontológico en la antropología latinoamericana y criticaré una visión universalista y reductivista sobre el ideal de la Modernidad, argumentando que se requiere un estudio etnográfico de objetos y personas que se relacionan con esa idea moderna para descubrir el trasfondo de cualquier modernidad. Demostraré que el automóvil tiene una posición dominante en lo que es la buena vida moderna y, por lo tanto, es de particular interés para estudiar mundos (pos)modernos, también en los Andes. En la segunda parte presentaré el caso de los camioneros bolivianos y la manera cómo ellos construyen sus vidas en continua interrelación social con las carreteras, las montañas, la Tierra, los camiones y (otros) animales de carga. En la tercera parte me centraré en los rituales como estrategias de interacción entre diferentes Seres sociales para procesar el pasado con la ayuda de las contrapartes no-humanas e influir en un buen vivir colectivo. Entre ellos están los rituales de las *alasitas* para poder adquirir camiones, las *ch'allas* para más y mejores fletes y las ofrendas de *koas* buscando impunidad al realizar actividades de contrabando. Concluiré primero que en el occidente de Bolivia existe una continuidad inin-

terruptida entre modelos “tradicionales” de vivir bien y los proyectos de vida autoproclamados “modernos”, segundo que se necesita mantener una porosidad del sí-mismo para poder vivir bien en los ambientes del camión andino, y tercero que, en las carreteras bolivianas, esta porosidad de los cuerpos andinos resulta en continuos enredamientos entre contrapartes humanas y no-humanas.

### **El giro ontológico en la antropología andina y el ideal de la Modernidad**

Las ciencias antropológicas en la segunda mitad del siglo XX mayoritariamente promueven un paradigma de un mundo en el que existen diferentes culturas, pero que la esencia natural sobre la cual estos se construyen, es la misma, es decir, proclaman que todas las personas vivimos en el mismo mundo al que únicamente percibimos de manera diferente. Tal visión universalista sobre la supuesta unidad de lo que consideramos la naturaleza del humano (*ánthrōpos – lógos*) es criticada por diferentes antropólogos latinoamericanos contemporáneos: en el actual Brasil, Eduardo Viveiros de Castro (2015) propone la noción del multinaturalismo, lo que va más allá de la idea de que existen diferentes culturas, pues reconoce que la posición del indígena en un mundo cohabitado significa que su percepción de espíritus de la selva no son simples creencias, sino manifestaciones de una naturaleza diferente a la moderna. En el actual Ecuador, Philippe Descola (2012) afirma que el naturalismo es solo una de cuatro posibles versiones de interrelacionarse con el mundo y que las otras ontologías se basan en entender el mundo de manera antropomórfica y animista. En el actual Paraguay, Mario Blaser (2013) analiza la manera cómo una comunidad indígena interrelaciona creativamente su propia cosmovisión con ideas de desarrollo e historicidad que normalmente se perciben como inconciliables creando así proyectos de vida autóctonos en el mundo globalizado. Estas etnografías intentan superar una visión únicamente epistemológica (analizando la percepción de las cosas) y se abren hacia las dimensiones de la ontología (analizando el ser de las cosas). Así, los autores tratan de colaborar en la construcción de un pluriverso en vez de quedarse con las restricciones de un único universo (Escobar 2018), o, en otras palabras, se busca un mundo en el que puedan caber muchos mundos diferentes (Cadena y Blaser 2018, véase también Rivera Andía 2019). El cambio hacia ese nuevo enfoque en la antropología latinoamericana fue denominado

giro ontológico y no solo aplica a estudios de caso de pueblos amazónicos y chaqueños, sino también fue introducido en el análisis de comunidades andinas, por la antropóloga peruana Marisol de la Cadena (2015). En una detallada etnografía centrada en dos curanderos de la zona rural de Cusco, De la Cadena elabora la noción de los *Earth Beings*, término que utiliza para traducir al inglés la expresión mitad española/mitad quechua de Tirkakuna que los propios entrevistados utilizan para referirse a las montañas que rodean su pueblo. Aquellas, en su esencia como Seres de la Tierra, son entidades no-humanas, no-animales, que, contrariamente a lo que tiende a creer el pensamiento occidental, en los Andes, sí, tienen vida, tienen agencia y pueden interactuar con los humanos, así como con otros no-humanos. Entre los Seres de la Tierra encontramos especialmente las montañas, pero también otras poderosas entidades materiales y más-que-materiales que se interrelacionan en diferentes redes de relaciones sociales. Así se forma la comunidad, llamada *ayllu*, término que, más allá de referirse a un territorio indígena donde vive un grupo de personas, describe todo un espacio dinámico donde conviven los diferentes Seres que existen en el mundo andino: “los humanos, las plantas, los animales, los cerros, los ríos, la lluvia, etc., que están unidos por vínculos de parentesco, son familia” (Oxa 2005, 239, citado en Cadena 2015, 102). Vemos que todos los Seres no-humanos mencionados en la lista forman parte de lo que tradicionalmente hubiéramos clasificado como naturaleza. En cambio, las cosas construidas, como por ejemplo las carreteras, se mantienen excluidas del *ayllu* que De la Cadena nos reproduce en su obra. Sin embargo, para viajar desde la ciudad de Cuzco a la comunidad de los curanderos entrevistados, se utiliza parte de la carretera internacional y bioceánica que conecta los puertos pacíficos del Perú con la costa atlántica de Brasil, y cuya construcción, como nos muestran Penny Harvey y Hannah Knox (2015), influye fuertemente la manera como diferentes actores perciben su identidad política y, al conjunto estatal del Perú. No obstante, la carretera solo emerge en la narrativa etnográfica de De la Cadena (2015) para mencionar accidentes (p. 177) y atracos (p. 257) y, de tal modo, es excluida del *ayllu* como un no-lugar (Augé 2004) en un sentido ontológico. Una mirada centrada únicamente en las entidades que se consideran tradicionalmente presentes resulta en la hipótesis de que una comprensión indígena del entorno resulta más como obstáculo que como empoderamiento social y que, para progresar (para bien o para mal), hay que abandonarlo. Por ejemplo, el antropólogo boliviano Fernando Montes, al criticar el clasismo y el racismo

en la política educativa de la República de Bolivia, proclama en duelo que “hay que dejar de ser indio para ser ciudadano” (Montes Ruiz 1999, 407). Marisol de la Cadena, similar a otros antropólogos andinos anteriores a ella, también exclama que los Seres de la Tierra están perdiendo importancia e incluso desapareciendo frente a la política moderna:

[A]s the question of the destruction of Ausangate and Sinakara became a matter of public concern, that these entities were also earth-beings—and not only mountains—was gradually silenced. As actors in the field of modern politics, tirakuna are cultural beliefs and, as such, weak matters of political concern when confronted with the facts offered by science, the economy, and nature. Thus, to save the mountains from being swallowed up by the mining corporation, activists themselves—runakuna included—withdraw tirakuna from the negotiation. Their radical difference exceeded modern politics, which could not tolerate their being anything other than a cultural belief (Cadena 2015, 275).

Considero que el argumento de la diferencia radical es problemático ya que tiende a recaer en un esencialismo de lo indígena como lo opuesto a lo moderno, lo cual puede llevar al mito europeo del noble salvaje (Bartra 2012) y de tal forma replicar la idea simplista de que el indígena como indígena no puede llegar a adaptarse a entornos en cambio, menos aún que tenga control o influencia sobre aquellos. Analizando comunidades indígenas en centros urbanos por ejemplo vemos que una tal proposición es ciega para entender muchas vidas indígenas en los Andes contemporáneos: Cecilie Vindal Ødegaard (2011) nos muestra que migrantes quechuahablantes en la ciudad de Arequipa utilizan rituales religiosos para interrelacionarse tanto con las montañas de sus pueblos de origen como con el entorno urbano de su residencia. Nico Tassi (2016) demuestra que las lógicas de reciprocidad y la búsqueda de abundancia (no riqueza) a través de dones y sacrificios siguen caracterizando el comercio aymara desde la metrópoli del Alto en sus redes que se extienden hasta China; y Juliane Müller (2020) analiza los aspectos económicamente globalizadores de las fiestas pacañas. Yo mismo mostré en otro artículo (Moser 2021) que choferes chuquisaqueños al interrelacionarse con sus coches no cortan con modos de relacionarse en entornos agropastoriles, sino que más bien amplían tales prácticas. En mi lectura, el argumento de la diferencia radical reproduce el ideal de la Modernidad (con mayúscula), que propone que la modernidad es un periodo histórico que se caracteriza por su desvinculación del pasado. Sin embargo, como ya nos ha mostrado Bruno Latour (2022), tal Moder-

nidad absoluta nunca existió, puesto que los humanos nunca definitivamente creíamos en la propuesta ficticia de la excepcionalidad total de los tiempos contemporáneos: nunca fuimos modernos en el sentido de que nos hayamos subordinado plenamente a la creencia universalista de que el mundo natural y el mundo construido son esferas separadas y que nuestra posición humana y occidental es la única posible en el mundo. Ahora, sin embargo, los tiempos modernos, sí, tuvieron y tienen su impacto en las vidas de las personas humanas y no-humanas, pero no de manera igualitaria a nivel universal. Reconociendo este hecho, nos damos cuenta de que no existe una única Modernidad aunque eso es lo que nos propone el concepto, sino que partes de lo que consideramos como lo moderno (con minúscula) fueron producidas, adaptadas y circuladas en diferentes redes de relaciones sociales y más-que-sociales. Reconocer que sigue existiendo diversidad en las redes de relaciones sociales no significa que cuestionemos la posición hegemónica de lo que se considera lo moderno, pero, sí, criticamos el universalismo ciego que subyace al ideal de la Modernidad. Por lo tanto, propongo que, para comprender mejor cómo se entrecruzan las ideas y los productos modernos en las vidas de diferentes comunidades humanas y no-humanas, dejemos de lado al enfoque únicamente idealista y reconozcamos que existen múltiples modernidades (Eisenstadt 2002; véase también Beriain, Sánchez Capdequí y Gil-Gimeno 2018; Pitarch y Orobítz 2012). En consecuencia, a la hora de estudiar modos de vida diferentes al prototipo europeo occidental no debemos cerrar los ojos a lo que podría clasificarse como moderno, sino centrarnos en esos aspectos en lo que podría denominarse una antropología de la modernidad (véase por ejemplo Linkenbach 2000). Como resultado, veremos con más detalle cómo cada modernidad se produce a nivel local y se interrelaciona con cosmovisiones presentes en los diferentes territorios, lo que por ejemplo orienta a Gustavo Morello (2021) a hablar de una modernidad encantada en el contexto de lo religioso cotidiano en Latinoamérica.

El automóvil es una cosa con especial influencia en la construcción de la red de relaciones sociales que clasificamos como mundo moderno: Como parte supuestamente dominante de lo que se considera la cultura moderna, el automóvil está entrelazado con las visiones de la vida buena en muchas sociedades (Urry 2000, 58; véase también el capítulo de Kilian Jörg en este volumen). Sin embargo, hasta hace poco, a pesar del llamado de Daniel Miller (2001) a analizar y narrar la humanidad de los coches, los estudios etnográficos de automóviles son escasos y rara vez el automóvil

se menciona en un papel ajeno al consumo privado occidental. Si bien la historia de la llegada del automóvil a América del Sur es recolectada por Guillermo Giucci (2007), aún no existe ninguna etnografía de la apropiación contemporánea de los coches por parte de las personas en Latinoamérica (para el África véase Grace 2021). Aquí mi trabajo intenta llenar un vacío académico, analizando las relaciones del automóvil en una sociedad que es prometedora en alcanzar superar una modernidad tardía y salir del Homogenceno. En otras palabras, es interesante ver cómo en el Estado Plurinacional de Bolivia, donde se revalorizan colectivamente las ontologías no-modernas y donde se busca construir infraestructuras estatales para facilitar un vivir bien más allá de lo moderno y occidental, los ciudadanos de base perciben, experimentan y se interrelacionan con “el Objeto-Rey, la Cosa-Piloto” de la Modernidad (Lefebvre 1980, 127). Mi hipótesis es que el *ayllu* andino, que no queda categóricamente cerrado a todo lo ajeno, cuenta con la posibilidad de absorber e integrar también este objeto, a pesar de su función homogeneizadora en otros mundos. Sin embargo, para no caer en un romanticismo de la movilidad privada prometida por la tecnología automovilística en su diseño posfordista, me centraré en el caso de los choferes asalariados del transporte de alto tonelaje.

### **El caso de los camioneros bolivianos y sus enredamientos más-que-humanos**

La base de este artículo es un trabajo etnográfico con camioneros de larga distancia, es decir, con aquellos conductores de vehículos pesados que no pueden regresar a casa cada atardecer, sino que pasan gran parte de su vida en las carreteras y dentro de las cabinas de sus vehículos. Me interesaba aprender cómo ellos estructuran y organizan su vida cotidiana y cómo construyen, mantienen y experimentan diferentes relaciones con diversas entidades sociales, ya sean humanas o no. Para este trabajo de campo, en los años 2021 a 2022, estuve en Bolivia durante doce meses y siempre que pude acompañé transportistas en sus viajes, participando en sus quehaceres. Aunque complementé mi material empírico con observaciones guardadas en fotografías, videoclips y anotadas en un diario investigativo, el fundamento de mi trabajo etnográfico son las entrevistas semiestructuradas que, a lo largo de este año, mantuve con un total de treinta y dos camioneros. Para reclutar mis informantes había combinado tres estrategias: en primer lugar, me puse en contacto con sindicatos transportistas en la

ciudad de Cochabamba para entrevistar a sus miembros. En segundo lugar, visité puestos fronterizos de Bolivia (Desaguadero, Tambo Quemado, Pisi-ga, Yacuiba, Puerto Quijarro y Guayaramerín) y conversé con camioneros en espera para poder cruzarlos. En tercer lugar, conté a mis amigos de mi proyecto y les pedí contactos de familiares que trabajasen de camionero, conduciendo largas distancias. La mayoría de las entrevistas duraron entre veinte a treinta minutos, mientras que unas pocas se prolongaron durante más de una hora (en un caso durante cuatro horas). Transcribí todas las entrevistas en su totalidad y continué codificándolas de forma abierta siguiendo las recomendaciones de la técnica de la teoría fundamentada (Grounded Theory, véase Glaser y Strauss 2009; Strauss y Corbin 2012).

La mayoría de las personas con las que hablé en Bolivia, incluidos mis entrevistados, coinciden en que la modernidad es lo que les separa de sus padres o abuelos que siguen viviendo una vida rural como agricultores y pastores. Cuando les pregunté por qué se han trasladado a las ciudades y han dejado atrás la agricultura, me explicaron que buscaban la modernidad, que querían adoptar el modo de vida moderno, que buscan el progreso. Así pues, aunque desde una perspectiva teórica se podría cuestionar si las prácticas sociales que presentaré deberían caracterizarse como comportamientos modernos, para las personas que las llevan a cabo, constituyen una parte significativa dentro de lo que para ellos es su modernidad. Muchos camioneros en el occidente boliviano provienen de familias que han trabajado por generaciones como transportistas, algunas décadas atrás todavía con caravanas de animales como llamas en el altiplano o burros y mulas en los valles, hoy reemplazados por camiones motorizados (Rockefeller 2010, 41; véase también Berenguer 2004). Una orientación personal hacia una vida percibida como moderna, sin embargo, no significa una ruptura con el pasado ni una individualización de las personas o una separación de sus familias. Como relata Adán, un conductor asalariado al que entrevisté en Tambo Quemado después de que los carabineros chilenos le impidieron cruzar la frontera, muchos camioneros conectan de hecho su historia personal con las prácticas transportistas de sus ancestros:

A mí me han contado mis abuelos y yo lo he visto a mi papá. Que yo soy de los Yungas y mi papá ha caminado por el camino del Inca, ¿no? Antes, los Yungas no tenían carreteras, en sí ellos subían por Lambate, Chuñawi, cargados con sus llamas, cargados sus burritos, allí las cocas amarradas, así a pie. [...] Estos camiones en estas épocas no existían. Solamente existían las carretas, más antes con mulitas, de allí las carretas, después ya las movilidades antiguas, así así así.

El entrevistado, igual que los otros protagonistas de mi estudio, en su narrativa biográfica reproduce fuertemente y como *Leitmotiv* la idea de un progreso lineal con respeto a la tecnología y otorga en su relato un papel especial a los coches motorizados, a los que, como es habitual en el castellano boliviano, denomina simplemente “movilidades”, lo que enfatiza su rol central en lo que es el movimiento en la (pos)modernidad andina. Esto no significa, sin embargo, que rompa el vínculo con otras entidades más tradicionales: Adán me cuenta que aprendió a conducir en la antigua carretera a los Yungas conocida y temida como la ruta de la muerte (Fariña 2017) que actualmente ya no se utiliza para el transporte pesado. También se refiere personalmente a los caminos precolombinos por su ascendencia familiar y el uso de aquellos por sus antepasados no tan lejanos. Al observar este ejemplo, vemos que la carretera no es un no-lugar, sino una parte integral de la historia andina y del *ayllu*. Si bien, por su continua circulación, los camioneros bolivianos se relacionan fuertemente con las carreteras, mis compañeros de estudio también perciben los anteriormente mencionados Seres de la Tierra como contrapartes esenciales en el transporte de alto tonelaje. La gran mayoría me cuentan que hacen ofrendas periódicas para recibir la bendición de la Pachamama (la Madre Tierra) y muchos se detienen al pasar por un abra o una cumbre para relacionarse con los espíritus territoriales de sus alrededores y pedirles el permiso para pasar. Para ello, se construyen altares llamados *apachetas* cerca de estos lugares ontológicamente poderosos, y allí, los camioneros se detienen para hacer ofrendas, o “compartir”, como lo llaman ellos, con los Seres de la Tierra. La importancia de los Seres no-humanos no se ve disminuida por las referencias personales a la modernidad, sino que, al contrario, muchos camioneros me dicen que los Seres de la Tierra aumentan su deseo de consumo en la época contemporánea, al igual que sus homólogos humanos. En tanto, también se teme a los Seres de la Tierra por la posibilidad de que puedan reclamar sacrificios humanos. Mientras que yo mismo dudo que estos se practiquen, mis informantes solían referirse al caso de un bebé muerto depositado en una *apacheta* al pie del Sabaya, la cual es la montaña más importante en las redes de relaciones sociales de mis entrevistados, ya que facilita y protege el comercio entre Chile y Bolivia, es decir, la circulación transfronteriza de mercancía de manera legal e ilegalizada. Las *apachetas* no solo se erigen para las montañas, otro tipo de *apachetas* también se establece en los lugares donde personas fallecieron en accidentes. Estos últimos están directamente relacionados con el entorno no-humano, ya

que los accidentes mortales suelen interpretarse como actos de los Seres de la Tierra que cobran vidas humanas en caso de insuficiente atención ritual. Aparte de esto, muchos entrevistados me hablaron de encuentros con fantasmas de personas fallecidas en accidentes de tráfico que les aparecen en zonas ocultas a determinadas horas de la noche e intentan seducirlos para que estrellen sus camiones. Muchos se refieren a estos fantasmas como los “condenados”, explicando que siguen cazando a personas porque debido a la muerte repentina en un accidente son incapaces de dejar atrás el mundo de los humanos vivos. Aunque son muy temidos, también tienen la capacidad de ser bondadosos cuando se les pide favores y se les proporciona ofrendas como regalos (para más detalles sobre las relaciones andinas a personas violentamente fallecidas, véase también el capítulo de Lourdes Saavedra en este volumen).

No obstante, el Ser no-humano más mencionado en las entrevistas guiadas es el camión, lo que indica que el vínculo relacional entre el conductor y su camión es especialmente fuerte. Yo antes, ya había observado un fuerte relacionamiento con sus camiones por parte de choferes de larga distancia en Alemania (Moser 2022, 21; véase también Dant 2004), sin embargo, lo que destaca en el caso boliviano es el cariño como base de este enredamiento:

uno se gana el cariño de su herramienta de trabajo. Esto es mi vida, para que decir, yo no le doy a quien sea, que me lo maneje, o lo que sea. Sé que no es mi camión, pero yo siempre le digo a mi jefe, este es mi vida, por favor si alguien va llevar, ¡avísame, avísame! ¡Yo lo quiero, uta! ¡Es todo para mí! Cuando llego, le saludo para que encienda, papacho.

Ese comentario proviene de una entrevista que mantuve con Camilo mientras esperaba durante días para cruzar la frontera chilena en Pisiga. A diferencia de Adán que ya aprendió a conducir camiones a la edad de doce años, acompañando a su tío como ayudante, Camilo recién de adulto se interesó por automóviles después de su mudanza a la ciudad del Alto. Aunque solo lleva cinco años trabajando como camionero, en su niñez y adolescencia Camilo ya trabajaba en el transporte, esta vez pero en el ámbito rural con la ayuda de mulas. Relacionándose íntimamente con su camión, Camilo, no obstante, falsifica la hipótesis reproducida en muchas etnografías andinas de que las relaciones de cuidado recíproco se pierden con el abandono del trabajo pastoral (véase por ejemplo Allen 2016, 341-342). Mientras que antes, sus mulas cuidaban de Camilo, generando los

ingresos que necesitaba para vivir y él en cambio cuidaba de ellos, ahora es el camión que le proporciona eso. En consecuencia, Camilo cuida al camión a pesar de que ese, como herramienta de trabajo, no es de su propiedad privada. Eso no significa que para él el camión sea igual a una mula, es un Ser diferente con sus propias necesidades:

Al animal que tenía yo lo quería, lo quiero siempre. Por ejemplo, se llamaba Casco, se llamaba uno, porque era bien así chilloso, y otro era Negro. Y yo en particular le abrazaba, le daba pastito, o sea como un ser vivo le agarré de su cuellito, hola machito, diciendo. Y ya el ratito también me miraba feo, pero igual ya. Y al camión es diferente: Obviamente le doy un beso, ¿cómo estás?, ¡vamos a ir!, ¡vamos a trabajar hoy día!, de esa manera es que yo les trato. Me acuerdo, sé cómo les he tratado. Esas veces a mis animales era diferente. Les daba pastito en su boquita, hasta al más tiernito lo quitaba y le daba a su boca, porque sé que le gusta pues. Entonces en aquí es diferente. Digamos trato de cuidarle, por decir lavarle, limpiarle, algo así diferente es el trato, pero a cada uno se lo quiere a su manera.

Vemos que la relación con el camión, a pesar que ese sea un Ser no-humano moderno, no es radicalmente diferente a la relación a un Ser no-humano más tradicional como la mula. Sin embargo, las interacciones son diferentes, ya que como el camión no sabe pastorear, de humano no se le puede alimentar directamente ya que no podemos sembrar el petróleo. Sin embargo, se le cuida a su manera, tratando que esté bien. Por eso, aunque el camión parezca más silencioso que la mula, igual responde al cariño del chofer. Para facilitar su bienestar, junto al bienestar común de otras entidades en el colectivo del *ayllu*, se instituyen diferentes rituales.

### **Rituales recíprocos para continuar construyéndose un vivir bien colectivo**

Para concluir este artículo, presentaré algunos de los rituales que son importantes para los camioneros a los que acompañé. Estos rituales pueden entenderse como estrategias para vivir bien de parte de personas humanas que se perciben a sí mismas como modernas. Aquí, sin embargo, una buena vida no es un objetivo final que debe alcanzarse instrumentalizando el entorno no-humano. Al contrario, el vivir bien es más bien una forma de vivir que incluye a los Seres de la Tierra de modo que interactuar con ellos no es una relación de medios a fines, sino que ellos forman parte integrante de lo que es una buena vida humana. Sin interacciones entre diferentes Seres más-que-humanos, nadie vive bien, ni el humano, ni el no-humano.

Así que la ofrenda a los Seres de la Tierra debe entenderse como una práctica relacional (Cadena 2015, 234) que abre canales de comunicación e interacción entre diferentes entidades que en su existencia están vinculadas (véase también Nielsen, Angiorama y Ávila 2017). Los camioneros entrevistados se refieren a las ofrendas que suelen sacrificar para relacionarse con sus entornos no-humanos con el nombre de *k'oa*s, *mesas* o *wajtas*. Estas existen de diferente tamaño e incluyen incienso, grasa, tablitas, hierbas y a veces un feto de animal (*sullu*), entre muchas otras cosas, y son preparadas por especialistas quienes adaptan sus ingredientes según la situación en la que se les ofrece.

Las ofrendas a los Seres de la Tierra se dan según las lógicas de una economía de dones, sin embargo, como también en las prácticas del traspaso de regalos, se espera un futuro retorno de lo dado, como ya nos mostró el gran antropólogo francés Marcel Mauss (2009): parte del momento de regalar significa que uno tiene derecho a recibir algo de vuelta en un momento posterior, pero no tiene soberanía ni control para reclamarlo en caso de que no se retribuya (lo que ocurriría en una economía de transacciones capitalistas). Así que solo queda la esperanza en un sentido de justicia de la contraparte en la interacción social. Dado que se supone que los Seres de la Tierra actúan de forma similar a los humanos, también cabe esperar que por la *k'oa* ofrecida, un favor sea devuelto por la entidad a la que uno se dirige. Sin embargo, el sistema de dones es mucho más complicado que una economía en la cual las cosas se monetizan, ya que las relaciones cuentan más que las transacciones. El don no carece de vida: aun cuando sea regalado, el regalo sigue conteniendo una parte del donante y, por tanto, el beneficiario no solo recibe un objeto, sino algo del propio donante (Mauss 2009, 109). En las entrevistas dirigí nuestras conversaciones a prácticas socio-religiosas sin forzar a mis informantes a compartir más de lo que quisieran, por lo que solo les pregunté si practicaban rituales, sin especificar lo que para mí significa un ritual. Muchos conductores comentan simplemente que hacen libaciones semanales (sobre todo los viernes o los martes) en las cumbres, depositando hojas de coca, sin decir más. Adán sigue revelando sus oraciones, pero para ello necesita cambiar el idioma del castellano al aymara:

[C]h'allamos con alcoholcito, con coquita más, azuquitar: Pachamama, Condormallku, Achachilas, yanapt'itaya walipun kuns sarañataki, jan accidentañataki ukhamapuniw ratuk kutt'añataki, carganak utjpan janichä, jutawayaya-

ña.<sup>1</sup> Chile markar sarañataki sumapunipan Pachamama yanap'ita, ukhama sarawayä, ukham sawañax.<sup>2</sup> Bien hay que pedirle, ¿no? a la Pachamama, es en Aymara, ¿no? se pide: Achachilas, Condormallkus, Achachilas, diremos Copacabana, Mamita de Copacabana, Virgen de Copacabanas, Candelarias, todo eso, ¿no?, los Santos pa' que te acompañan. Entonces así con alcoholcito te ch'allas, coquita más le wajtas. Listo. Ahora otra cosa diremos es el primero de agosto hay que hacer una mesa, eso una mesa para que tu salud, tu carga, para que no te falte, pa' que todo vaya bien, no te falle el carro.

Me abstuve de preguntar a los entrevistados sobre sus creencias religiosas, sabiendo que el marco teológico de los rituales aquí discutidos sigue en fuerte disputa en la sociedad boliviana. Así que, aunque es interesante el añadir de nombres católicos a la lista en el momento del cambio lingüístico de vuelta al castellano, está fuera del alcance de este artículo discutir en qué medida se trata aquí de sincretismo (quién esté interesado en esa temática, véase Moser 2021, 215-220). Como vemos en el extracto presentado, si bien se practican pequeños rituales con regularidad y a lo largo de cada viaje (la práctica de *ch'allar* se compone principalmente de libaciones), también hay ocasiones en las que se requiere una atención más rígida a los Seres de la Tierra. Esto ocurre en el mes de agosto, ya que se supone que los Seres de la Tierra en estas fechas están especialmente hambrientos lo que resulta ser un peligro porque pueden provocar accidentes para recordarles a los camioneros que están esperando recibir ofrendas para equilibrar favores concedidos anteriormente. Sin embargo, estas fechas también contienen potencialidad, ya que ahora los Seres de la Tierra son particularmente receptivos y se mostrarán bondadosos al retornar el don. Por lo tanto, aunque interactuar con ellos tiene su aspecto peligroso, también tiene un aspecto prometedor y, en última instancia, simplemente es necesario porque los Seres de la Tierra también forman parte de la comunidad, que al igual que una familia no se elige, pero se respeta. Sin embargo, los rituales no se celebran únicamente para los Seres de la Tierra, sino también para compartir con amigos y, de suma importancia, para el vehículo: muchos entrevistados cuentan que hacen las *k'oas* en primera instancia para sus camiones, los “enflorece” (los decoran con guirnaldas, flores, confeti y otros ornamentos) y comentan que el día del ritual es su cumpleaños del vehículo. Otra situación en la que se debe ofrecer una *k'oa* es cuando

- 
- 1 Madre Tierra, el Líder Condor, Antepasados, ayúdenme para que todo me vaya bien, para no accidentarme, así también para regresar pronto, que haya carga para venir, ¿no?
  - 2 Para ir a Chile, que sea bueno Madre Tierra, ayúdame, así iré, así hay que decir.

el camionero ha perdido el alma pequeña –llamada *ajayu*– y, por tanto, se encuentra enfermo o deprimido hasta su regreso (foto de la izquierda; véase también Ferrié 2019). Los camioneros están especialmente expuestos a este tipo de sustos porque el *ajayu* puede desaparecer al toparse con un fantasma en las carreteras de larga distancia.



Imágenes © Manuel Moser.

Como días no-cotidianos, se distinguen también las fiestas de *alasitas* que se celebran en las diferentes ciudades en fechas diferentes. Las *alasitas* son miniaturas de objetos de deseo (foto de la derecha) que se compran en ferias especiales donde también se les hace bendecir, esperando que, gracias a ellas, en el transcurso del año siguiente, sea más fácil comprar el “verdadero” objeto de deseo. Una de las fiestas donde se consiguen las *alasitas*, en Cochabamba, es la fiesta de Santa Vera Cruz Tatala en el mes de mayo. En tiempos pasados, esta fiesta se celebraba para aumentar la fertilidad de los animales de labranza mediante la bendición de miniaturas de vacas, ovejas, llamas, etcétera (Quispe Escobar 2010; Albó 1974). Aunque los rituales para una agricultura próspera siguen siendo una parte importante de las festividades, hoy en día muchos vendedores ofrecen vehículos de pequeño tamaño. Como también los automóviles –principalmente los de uso comercial– deben ser fértiles, se mantienen los rituales practicados: La fertilidad de un camión consiste en generar ingresos tanto para su propietario como para su chofer asalariado.

Si bien a través de estos rituales, los entrevistados procesan su pasado (como en el curar de los sustos) e influyen su futuro (como en los *alasitas*), las *k'oas*, debido a su carácter de don, no pueden asegurar los resultados, ya que no existe control en qué momento y en qué medida el favor de la ofrenda es devuelto por sus destinatarios. Por lo tanto, para tener más seguridad antes de invertir en acciones arriesgadas, muchos camioneros

proceden a analizar la caída de la hoja de coca que sirve como una ventana hacia el futuro, ya que a través de la coca los Seres de la Tierra se comunican con los humanos (Allen 2008). Según Adán, esto se hace, por ejemplo, para saber si es conveniente llevar contrabando en un viaje internacional:

[M]uchos compañeros transportistas, choferes asalariados, en sí se hacen ver eso [la coca]. Algunos como te digo son contrabandos, tienen así contrabando hacen, ellos para empezar eso tienen su camioncito, se hacen ver con el tío [curandero], y si [dice que] les va bien, ¡les va bien! Si [dice que] les va mal, pero ellos arriesgan, les va mal. Así es. Entonces cada uno, mira ya, yo soy transportista, qué tal diremos de Chile quiero traer diremos zapatos, quiero traer ropas americanas, así, ¿me va ir bien? Hago ver que tal me va mal. ¡Hay que saber algo también de eso!

Visitando las diferentes zonas fronterizas de Bolivia, me interesó aprender de qué manera camioneros y los llamados chutereros deslegitiman y provincializan la frontera estatal, buscando otros puntos de entrada al país de manera clandestina. Mientras que las prácticas chutereras de desviar las fronteras estatales e ingresar al país por el desierto y los salares son más discutidas en la sociedad boliviana (Jiménez Cala 2021), también camioneros asalariados que trabajan con mercancía oficial y pasan por las aduanas suelen llevar ocasionalmente algunos bultos extra de productos que se comercializan a precios más bajos en el exterior, para hacer regalos a sus familiares o para venderlos y de tal modo aumentar sus salarios. Si bien mis informantes saben a un cierto punto cómo leer la coca en la vida cotidiana, por ejemplo antes de acceder a concederme una entrevista, en casos de mayor importancia como por ejemplo el contrabando, consultan a un ritualista profesional.

### **En lugar de conclusiones: ¿Vivir Bien o Resonancia?**

En este capítulo hablé sobre modelos de vida de camioneros de larga distancia en el occidente boliviano, centrándome en la manera cómo ellos se relacionan con sus entornos no-humanos. Sobre la base de un acompañamiento etnográfico en los años 2021 y 2022, demostré que las redes de relaciones sociales de los camioneros entrevistados no difieren categóricamente de las de sus antepasados y parientes actuales agropastoriles, a pesar de que el automóvil es su principal referencia, tanto en su vida cotidiana como en los rituales religiosos y en las festividades de reagrupación social. Los protagonistas de mi estudio construyen un mundo moderno andino que no corta con las relaciones sociales más-que-humanas, ya que los lla-

mados Seres de la Tierra mantienen un papel crucial en lo que es el vivir bien colectivo. Y, si bien en este capítulo hago uso de un vocabulario proveniente de la antropología latinoamericana contemporánea para presentar el mundo andino bajo estudio, también sería posible su traducción a términos de otras propuestas de la teoría (pos)moderna, siempre y cuando reconozcamos que el concepto de una Modernidad única y de una excepcionalidad absoluta es una construcción idealista que no se encuentra en la investigación empírica. La clave para entender un vivir bien en los mundos contemporáneos parece ser una apertura de la persona humana hacia sus alrededores no-humanos, lo que también podemos llamar un yo o sí-mismo “poroso” (Taylor 2014), y un interrelacionamiento “intra-activo” (Barad 2003) de las diferentes entidades sociales humanas y no-humanas en lo que significa la comunidad. Reconociendo que el camionaje andino compone también un mundo moderno posible dentro de un mundo de muchos mundos, la Teoría de la Resonancia puede proporcionarnos un vocabulario para traducir las prácticas observadas hacia una sociología crítica de la modernidad tardía. Creo que un estar-en-ayllu equivale a una vida dominada por relaciones resonantes entre un sí-mismo y un mundo exterior, y que la dicotomía que Marisol de la Cadena describe como *ayllu* versus propiedad (Cadena 2015, 134), siguiendo a Hartmut Rosa (2019), puede clasificarse también como asimilación transformadora del mundo [*Weltanverwandlung*] en contrario a una relación de dominio sobre el mundo [*Weltbeherrschung*] que se caracteriza por la obsesión de querer aumentar hasta lo infinito el propio alcance o control hipotético sobre el entorno [*Weltreichweitenvergrößerung*]. Estoy convencido de que la Teoría de la Resonancia es lo suficientemente abierta como para integrar lo desconocido, o también podría decir que es porosa, de modo que, gracias a una aplicación fuera de un mundo europeo, puede reconocer los límites de este. En este sentido reconocerá que hoy en día hemos dejado atrás la idea de un mundo homogéneo y que vivimos en un pluriverso de modo que las personas no solo nos relacionamos de manera diversa con el mismo mundo (o un sector del mundo [*Weltausschnitt*]), sino que realmente habitamos mundos diferentes dentro de un mundo de muchos mundos. Ahí vemos entonces que todo vivir bien es un convivir o cosmovivir que se celebra entrelazándose con cariño con diferentes “Otros”, humanos y no-humanos, dentro de una colectividad que está lejos de centrarse únicamente en el individuo humano (véase también el epílogo de este volumen por Fernando Huanacuni Mamani).

## Referencias bibliográficas

- Albó, Xavier. 1974. "Santa Vera Cruz Tatita". *Allpanchis* 6, n.º 7: 163-215. <https://doi.org/10.36901/allpanchis.v6i7.935>.
- Allen, Catherine. 2008. *La coca sabe: coca e identidad cultural en una comunidad andina*. Traducido por Laura León. Cuzco: Centro Bartolomé de Las Casas.
- Allen, Catherine. 2016. "Stones Who Love Me: Dimensionality, Enclosure and Petrification in Andean Culture". *Archives de sciences sociales des religions* 61, n.º 174: 327-346. <https://doi.org/10.4000/assr.27854>.
- Augé, Marc. 2004. *Los no lugares: Espacios del anonimato. Una antropología de la modernidad*. Traducido por Margarita Mizraji. Barcelona: Gedisa.
- Barad, Karen. 2003. "Posthumanist Performativity: Toward an Understanding of How Matter Comes to Matter". *Signs: Journal of Women in Culture and Society* 28, n.º 3: 801-831. <https://doi.org/10.1086/345321>.
- Bartra, Roger. 2012. *El mito del salvaje*. México, D.F.: Elibro Catedra.
- Berenguer, José. 2004. *Caravanas, interacción y cambio en el Desierto de Atacama*. Santiago de Chile: Sirawi.
- Beriaín, Josexto, Celso Sánchez Capdequí y Javier Gil-Gimeno, eds. 2018. *Modernidades y desafíos múltiples*. Barcelona: Anthropos.
- Blaser, Mario. 2013. *Un relato de la globalización desde el Chaco*. Popayán: Universidad del Cauca.
- Cadena, Marisol de la. 2015. *Earth Beings: Ecologies of Practice across Andean Worlds*. Durham: Duke University Press.
- Cadena, Marisol de la y Mario Blaser, eds. 2018. *A World of Many Worlds*. Durham: Duke University Press.
- Dant, Tim. 2004. "The Driver-car". *Theory, Culture & Society* 21, n.º 4-5: 61-79. <https://doi.org/10.1177/0263276404046061>.
- Descola, Philippe. 2012. *Más allá de naturaleza y cultura*. Traducido por Horacio Pons. Buenos Aires: Amorrortu.
- Eisenstadt, Shmuel, ed. 2002. *Multiple Modernities*. London: Routledge.
- Escobar, Arturo. 2018. *Designs for the Pluriverse: Radical Interdependence, Autonomy, and the Making of Worlds*. Durham: Duke University Press.
- Fariña, Oscar. 2017. "La Carretera de la Muerte boliviana". *Rutas. Revista de la Asociación Técnica de Carreteras* 171: 33-42.
- Ferrié, Francis. 2019. "Losing Part of Oneself: Channels of Communication Between Humans and Non-Humans". En *Non-Humans in Amerindian South America: Ethnographies of Indigenous Cosmologies, Rituals and Songs*, editado por Juan Javier Rivera Andía, 143-163 New York: Berghahn.
- Giucci, Guillermo. 2007. *La vida cultural del automóvil: rutas de la modernidad cinética*. Buenos Aires: Universidad de Quilmes.
- Glaser, Barney y Anselm Strauss. 2009. *The Discovery of Grounded Theory: Strategies for Qualitative Research*. New Brunswick: Aldine.

- Grace, Joshua. 2021. *African Motors: Technology, Gender, and the History of Development*. Durham: Duke University Press.
- Harvey, Penelope y Hannah Knox. 2015. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Ithaca: Cornell University Press.
- Jiménez Cala, Tania. 2021. “La ruta de los chutos: red transnacional de distribución de autos usados a Bolivia”. *(Trans)Fronteriza* 5: 60-68.
- Latour, Bruno. 2022. *Nunca fuimos modernos. Ensayos de antropología simétrica*. Traducido por Víctor Goldstein. Madrid: Clave Intelectual.
- Lefebvre, Henri. 1980. *La vida cotidiana en el mundo moderno*. Traducido por Alberto Escudero. Madrid: Alianza.
- Linkenbach, Antje. 2000. “Anthropology of Modernity: Projects and Contexts”. *Thesis Eleven* 61, n.º 1: 41-63. <https://doi.org/10.1177/0725513600061000004>.
- Mauss, Marcel. 2009. *Ensayo sobre el don: forma y función del intercambio en las sociedades arcaicas*. Traducido por Julia Bucci. Buenos Aires/Móstoles: Katz.
- Miller, Daniel, ed. 2001. *Car Cultures*. Oxford: Berg.
- Montes Ruiz, Fernando. 1999. *La máscara de piedra: simbolismo y personalidad aymaras en la historia*. La Paz: Armonía.
- Morello, Gustavo. 2021. *Lived Religion in Latin America: An Enchanted Modernity*. Oxford: Oxford University Press.
- Moser, Manuel. 2021. “Andino-Catholic Rituals in Automobile Bolivia: Bendiciones, Ch'allas and K'oas Performed by Drivers from Chuquisaca”. *International Journal of Latin American Religions* 5, n.º 2: 201-223. <https://doi.org/10.1007/s41603-021-00145-3>
- Moser, Manuel. 2022. “East to West to South to North – and Back: Driving Landscapes as a Thuringian Long-Distance Trucker”. *Transfers* 12, n.º 1: 20-32. <https://doi.org/10.3167/TRANS.2022.120104>.
- Müller, Juliane. 2020. “Webs of Fiesta-related Trade: Chinese Imports, Investment and Reciprocity in La Paz, Bolivia”. *Critique of Anthropology* 40, n.º 2: 238-263. <https://doi.org/10.1177/0308275X20908297>.
- Nielsen, Axel, Carlos Angiorama y Florencia Ávila. 2017. “Ritual as Interaction with Non-Humans: Prehispanic Mountain Pass Shrines in the Southern Andes.” En *Rituals of the Past: Prehispanic and Colonial Case Studies in Andean Archaeology*, editado por Stefanie Bautista y Silvana Rosenfeld, 241-266. Boulder: University Press of Colorado.
- Ødegaard, Cecilie Vindal. 2011. “Sources of Danger and Prosperity in the Peruvian Andes. Mobility in a Powerful Landscape”. *Journal of the Royal Anthropological Institute* 17, n.º 2: 339-355. <https://doi.org/10.1111/j.1467-9655.2011.01683.x>.
- Oxa, Justo. 2005. “Vigencia de la cultura andina en la escuela”. En *Arguedas y el Perú de hoy*, editado por Carmen Pinilla, 235-242. Lima: Sur.
- Quispe Escobar, Alber. 2010. “Apuntes históricos sobre la fiesta de Santa Vera Cruz (Cochabamba, 1887-1957)”. *Yachay* 27, n.º 51: 89-114.
- Rivera Andía, Juan Javier. 2019. “Introduction: Towards Engaged Ontographies of Animist Developments in Amerindian South America”. En *Non-Humans in Amerindian South America: Ethnographies of Indigenous Cosmologies, Rituals and Songs*, editado por Juan Javier Rivera Andía, 1-69. New York: Berghahn.

- Rockefeller, Stuart. 2010. *Starting from Quirpini: The Travels and Places of a Bolivian People*. Bloomington: Indiana University Press.
- Rosa, Hartmut. 2019. *Resonancia: una sociología de la relación con el mundo*. Traducido por Alexis E. Gros. Buenos Aires/Móstoles: Katz.
- Strauss, Anselm y Juliet Corbin. 2012. *Bases de la investigación cualitativa: Técnicas y procedimientos para desarrollar la teoría fundamentada*. Traducido por Eva Zimmerman. Medellín: Universidad de Antioquía.
- Tassi, Nico. 2016. *The Native World-System: An Ethnography of Bolivian Aymara Traders in the Global Economy*. New York: Oxford University Press.
- Taylor, Charles. 2014. *La era secular*. Traducido por Ricardo García Pérez. Barcelona: Gedisa.
- Pitarch, Pedro y Gemma Orobitg, eds. 2012. *Modernidades indígenas*. Madrid/Frankfurt a. M.: Iberoamericana/Vervuert.
- Urry, John. 2000. *Sociology Beyond Societies: Mobilities for the Twenty-first Century*. London: Routledge.
- Viveiros de Castro, Eduardo. 2015. *The Relative Native: Essays on Indigenous Conceptual Worlds*. Chicago: Hau Books.