

Desde los bordes. Cruzando el Túnel Subfluvial Uranga-Sylvestre Begnis (Argentina)

From the edges. Crossing the Uranga-Sylvestre Begnis Subfluvial Tunnel (Argentina)

Morena Goñi*

Fecha de recepción: 31/10/2022
Fecha de aceptación: 18/11/2022

Introducción

El viaje ha tenido una importante connotación en la antropología, ha sido su fundamento y su origen (Krotz, 1991). En tanto desplazamiento físico, se relacionó con la exploración de nuevos territorios, en tanto desplazamiento metafórico, se vinculó a la desnaturalización de lo propio y la aproximación a la otredad. Sosteniendo ambas variables del viaje, en este trabajo propongo relatar la experiencia de cruzar el Túnel Subfluvial Uranga-Sylvestre Begnis que une las provincias de Entre Ríos y Santa Fe (Argentina). Se trata de mapear un viaje realizado desde el imprevisto y la interrupción. Frente al hecho cotidiano de cruzar el túnel por vía vehicular, en el año 2008 emergió la eventualidad de transitarlo de forma peatonal, hecho que subvirtió los sentidos tradicionales asociados a esta espacialidad. Para narrar esta experiencia, esbozaré algunas aristas conceptuales para tener en cuenta.

Desde la ingeniería y la planificación se ha sostenido que las movilidades son posibles porque existen soportes materiales -infraestructuras- que las contienen (carreteras, puentes, túneles, satélites, torres eléctricas, cables submarinos). Sin embargo, en los últimos años, los estudios de las infraestructuras se nutrieron de los aportes de la antropología. Ello aproximó nuevas lecturas de la obra constructiva, contrastando una mirada cenital con una al ras del piso. Así, las redes de infraestructuras se descubrieron, no son sólo como espacios de tránsito que conectan o intermedian dos puntos para posibilitar las movilidades, sino como espacios que

* Licenciada en Historia (UNR), Doctoranda en Ciencias Sociales (UNER), Becaria CONICET, Miembro del Centro de Investigaciones Sociales y Políticas (CISPO), Rosario (Argentina). Dirección de contacto: morenagoni@gmail.com

mediatizan y producen. Además de piezas constructivas, estos artefactos contienen fuerzas afectivas, vivenciales y simbólicas (Graham y Marvin, 2002; Harvey y Knox, 2012; Harvey, 2012; Larnik, 2013; Caraballo y Ramírez, 2021; Zunino, et. al., 2021).

Asimismo, el paradigma de las movilidades señala que la movilidad no alude únicamente a personas y objetos que se trasladan de un espacio a otro, refiere también a las circulaciones que posibilitan enrolamientos entre actantes humanos y no humanos (Urry, 2007; Latour, 2021). Este desplazamiento señala la crisis del sujeto moderno -en tanto cogito desencarnado e independiente de los mundos que lo circundan- y presenta un agente extenso ensamblado al entorno, las materialidades, las herramientas, los edificios, la ropa, las rutas, etc. (Urry, 2007). Se trata de un tropo que supone movilidades físicas, pero también virtuales y psíquicas, movimientos de capitales, datos, energía, información, etc.

Aunque el Túnel Subfluvial representa un hito histórico, técnico y cultural para la región, no abundan producciones en torno a este objeto. Existe una serie de trabajos que historizan la obra priorizando sus aspectos constructivos-arquitectónicos más relevantes (Müller y Costa, 2017; Camarda, 2018; Müller y Costa, 2021), y también aquellos que, apoyados en la tradición de los estudios territoriales, esbozan una incipiente aproximación antropológica (Gaztañaga, 2017). En este trabajo pretendo profundizar esta línea y complementarla con un clivaje alternativo. Se trata de una aproximación al Túnel Subfluvial, a su historia y a su derrotero constructivo, pero también a su arista sensorial y vivencial. Es decir, apunto a relevar esta obra de infraestructura como objeto y como sujeto, y señalar, siguiendo las premisas de los estudios de infraestructuras y las movilidades, que no se trata únicamente de un lugar de tránsito sino, al igual que su entorno y el trayecto, de un espacio en sí mismo.

El texto se sitúa en los bordes, no sólo porque transita el espacio liminal entre dos provincias argentinas (Entre Ríos y Santa Fe), sino porque se produce en las fronteras disciplinares, metodológicas y narrativas de la academia. En primer lugar, recorre un espacio transdisciplinar compuesto de aportes de los estudios urbanos, culturales y espaciales. En segundo lugar, ensambla una metodología que mixtura la inmersión carnal en el espacio, con una hermenéutica histórica, de compulsión hemerográfica e institucional. En tercer lugar, se trata de una escritura que modula el uso

de la primera persona del singular con una narrativa literaria. En este sentido, se acerca a la autoetnografía, espacio en el cual el registro académico y el personal se funden, explicitando, sin rodeos discursivos, creencias, prejuicios y sensaciones subjetivas. Precisamente, en términos epistemológicos me sitúo en la trinchera interpretativa-reflexiva inaugurada por Clifford Geertz y luego nutrida por las premisas posmodernas, a partir de las cuales el cuerpo es una herramienta para acceder al conocimiento y no un obstáculo para ello. Partiendo de él, y antagonizando la noción de que la escritura científica debe ser distante y objetiva, presento un relato que no puede ignorar las texturas, los espesores espaciales y las afectaciones corporales. Para ello repongo un registro flotante, que da cuenta de lo que observa pero también de lo que huele, escucha, roza. La finalidad es, además, generar disfrute estético.

El trabajo se enquistaba en el derrotero de la memoria. El acontecimiento tuvo lugar hace más de una década -en el año 2008- y, como sabemos, no existen los recuerdos sin olvido. La memoria se abre paso en un terreno tensionado: entre el deseo y la censura, el recuerdo y la falta, lo manifiesto y lo latente. Es por eso que el relato es una ficción¹ estructurante, compuesta de afectaciones que se traducen de forma fragmentaria o rizomática. Estas impresiones, ligadas al trayecto y el tránsito peatonal del túnel, se articulan con descripciones espaciales, arquitectónicas y datos históricos para galvanizar el relato en una totalidad lineal.

Como menciona Le Bretón (2022), el caminar supone una forma de vivir el cuerpo y de aproximarnos al mundo. Con el trabajo apunto a diluir las distancias entre teoría y empiria, produciendo una praxis del trayecto, en un lugar específico y bajo condiciones muy singulares. Invoco el trayecto como un lugar en sí mismo y no solo como una forma de achicar distancia entre origen y destino (Caraballo y Ramírez, 2021). ¿Qué es el trayecto? ¿Qué se pone en juego en el acto de caminar? ¿Qué rol ocupa el cuerpo? ¿Cómo se resignifican las espacialidades? El túnel subfluvial es el pretexto para desandar estos interrogantes, una figura que emerge desde los bordes y pivotea entre la noción de escenario y flujo, entre la idea de soporte y red performativa.

¹ Del latín *fictio* (construcción, creación).

I.

El 19 de marzo de 2008 era miércoles y yo tenía 19 años. Estudiaba arquitectura en la ciudad de Santa Fe, pero vivía en Paraná. Todos los días, con gran disciplina, me tomaba el colectivo *Fluviales* o el *Etacer* para llegar a la ciudad universitaria de la UNL, ubicada en el barrio de “El Pozo”. Se le llama así porque, literalmente, era un pozo. En la década del setenta debieron rellenarlo y nivelarlo para construir las primeras torres de Fonavi, que hoy constituyen el paisaje característico del barrio. La Ciudad Universitaria se encuentra ahí, al costado de la autopista. Viajar todos los días de una ciudad a otra está prácticamente naturalizado. El flujo entre Santa Fe y Paraná es permanente y el trayecto no dura más de cuarenta minutos, similar al tiempo que lleva desplazarse al interior de cualquier ciudad grande.

Hace décadas que estas dos ciudades se relacionan a escala territorial, económica, recreativa, productiva, funcional, institucional, etc. El Área Metropolitana Santa Fe-Paraná, como se le denomina, es un conglomerado de doble centralidad (Soijet et al., 2012). No se trata de un nodo urbano que se encuentra satelitado por otros más pequeños, como lo indican los modelos metropolitanos tradicionales, sino de dos centralidades análogas. Visto desde arriba, las dos manchas grises se enclavan sobre una miscelánea de formas orgánicas, verdes y marrones. Los espacios vegetados, y el río Paraná con sus brazos, sólo son interrumpidos por la traza ortogonal, de 22 km de largo, de la ruta que une ambas ciudades.

Transito diariamente este territorio que ha sido denominado por la ecología con el término de humedales. Curvas, ensanchamientos, estrechamientos, bancos de arena, agua y vegetación. La ruta se posa sobre un territorio anfibio, una masa que no es sólida ni líquida. En mis viajes diarios, suelo prestar atención a la mutación de ese paisaje. En algunos períodos el agua lo inunda todo y, en otros, los espacios debajo de los puentes están completamente secos. Ello se debe a que el río Paraná es un río aluvial, por lo que, con relativa frecuencia, cambia su propia morfología y la de su entorno: arma y desarma islas, las quiebra, las atraviesa, erosiona costas,

arrastra materia². Los humedales son una zona intermedia que quiebra la definición tradicional del espacio, que lo define como un escenario opaco y estático. En este caso, se trata de un territorio mutante, elástico, viscoso, plástico.

El recorrido en colectivo dura aproximadamente 30 minutos. No es lo suficientemente largo como para dormir, pero tampoco es corto como para mantener los ojos abiertos. En ese estado híbrido de vigilia y sueño, el aparato sensorial se desprende. Sin la vista, principal sentido del sujeto moderno, los otros sentidos se vuelven protagonistas y vivencian el trayecto. La dicotomía del cuerpo que *somos* y el cuerpo que *tenemos* es superada por el cuerpo que *actuamos* o *hacemos* (Mol y Law, 2012). Es un cuerpo que no sólo *excorpora* sus acciones -habla, se mueve, manifiesta- sino que también *incorpora* fragmentos y piezas del entorno, desplaza la atención hacia el mundo que lo rodea.

Mi cuerpo, entonces, en estado de reposo y desprovisto de la visión, se dilata y se ensambla al colectivo, a la butaca, al motor, al asfalto. Lo óptico se vuelca hacia lo háptico. No hay separación cuerpo-máquina, ni cuerpo-espacio. El vehículo en movimiento es el director de la experiencia. Me oriento por la percepción visceral de la marcha. La textura de la ruta en los neumáticos me indica por cual parte del trayecto vamos. El asfalto cambia de acuerdo a los tramos; puede ser más blando, más rugoso, más duro, más liso. Puede tener una cadencia regular y espaciada en sus juntas, que se traduce en un *tac-tac-tac* y en una sinestesia específica en el cuerpo, o puede tener una textura constante. El ruido blanco del colectivo en tránsito es sólo astillado por algunos cambios de marcha o bajas en la velocidad. El cuerpo se agencia a esos movimientos.

El mate de cartapesta gigante y la escultura del velero con la leyenda “Buen viaje” son lo último que veo rumbo a Santa Fe. El vehículo levanta velocidad y conozco de memoria lo que sigue: giro hacia la derecha, cambio de marcha, puente, parada, peaje. Estamos entrando al túnel subfluvial. El sonido ambiente se ahoga y la gravedad de los motores se acrecienta. Las señales de radio, teléfono, internet se pierden. Las luces blancas del túnel alumbran con violencia el interior del colectivo. 4200

² El río Paraná transporta una gran cantidad de sedimentos, de ahí su textura y densidad. Tanto en el fondo, como suspendido en el agua, podemos encontrar arena de Brasil o limo de los Andes.

tubos fluorescentes de 36 watts cada uno³, dispuestos uno al lado del otro, impactan sobre el vehículo que se desliza suavemente en línea recta: primero por una leve pendiente hacia abajo; luego derecho, y finalmente por una leve pendiente hacia arriba. Tres kilómetros de longitud. La traza fractura el río de norte a sur, en uno de los tramos más angostos. Línea recta, velocidad constante. Abro los ojos brevemente para dejarme asombrar una vez más por este segmento del trayecto. Recorremos un tubo largo, angosto, blanco.

El túnel se inauguró en el año 1969 pero su proyección comenzó en 1958, cuando los gobernadores de Santa Fe y Entre Ríos encontraron una forma de conectar las provincias eludiendo la autoridad nacional. En aquel entonces, la jurisdicción de los ríos se encontraba bajo órbita nacional, de manera que construir un puente requería de la autorización y el apoyo del Ejecutivo Nacional, hecho que no prosperaba desde principios de siglo XX. El túnel emergió, entonces, como un instrumento jurídico para destrabar esa problemática: el área ubicada por debajo del lecho del río pertenecía al territorio provincial. De esa forma las provincias se comprometieron a llevar adelante la obra con independencia del Estado Nacional y pocos años después comenzaron los trabajos.

El túnel fue la primera obra de ingeniería que conectó la Mesopotamia litoraleña con el resto del país, y fue la única articulación entre Santa Fe y Entre Ríos hasta el año 2003, momento en que se construyó el puente Rosario-Victoria. Hasta entonces, la forma de cruzar el río era a través de balsas que demoraban horas en concretar el traslado y que, con frecuencia, se rompían. Su construcción materializó una obra única en su tipo, destacada tanto a escala regional como mundial. El túnel es en la actualidad el único viaducto subfluvial latinoamericano, y por la complejidad del entorno en el que se implanta -lecho barroso-, es único a escala mundial.

La obra fue también un emblema de estatalismo. Además de su función técnico-constructiva, las infraestructuras tienen otras capas de sentido, sobre todo, funcionan como símbolos del poder del Estado e integran un imaginario vinculado al dominio que éste ejerce sobre el territorio (Williams, 2021). En la visión cepalista adoptada en los años 50, las nociones centrales eran el desarrollo, la transformación

³ <https://www.tunelsubfluvial.gov.ar/obras-y-mantenimiento/>

técnica, el fomento a la industria pesada y las infraestructuras. Por lo tanto, la inversión en este tipo de producciones encarnaba el despegue de los anhelos modernos. El túnel, como todas las grandes infraestructuras, soportaba el peso del presente y una *promesa* a futuro: la del progreso y el desarrollo (Anand et al., 2018; Zunino Singh et al., 2021).

Como todos los días, el 19 de marzo cruzamos el túnel en un promedio de tres o cuatro minutos y continuamos viaje hacia la ciudad universitaria. Las cualidades táctiles y la espesura de las materialidades trazaron la cartografía usual hasta llegar al destino: peaje, puente, curva a la derecha, gendarmería, curva a la izquierda, *tac-tac-tac*, puente, curva a la derecha, *ffffff*, tramo nuevo, cruce, curva a la izquierda, puente, Walmart, parada, El Pozo.

II.

Horas más tarde, como era propio de cualquier día, abordé el colectivo de vuelta a Paraná. El viaje transitó normalmente mientras yo, como también era propio de cualquier día, mantenía los ojos cerrados. Miraba a través del tacto: dureza, *rrrrrr*, curva a la derecha, suavidad, *ffffff*, curva a la izquierda, puente. El colectivo frenó. De acuerdo a mis cálculos, era una frenada inusual, todavía no habíamos llegado al peaje. Abrí los ojos y nos encontrábamos en medio de la ruta, en una caravana de autos inmóviles. Al mirar por la ventana me di cuenta de que nos encontrábamos a unos 4 km del túnel, a la altura del embarque de la balsa que todavía funciona para los vehículos que, por sus dimensiones o por su carga -materiales explosivos o inflamables-, tienen prohibido cruzar por el túnel. Los primeros minutos me permitieron contemplar el paisaje sin mayores preocupaciones. En el recorrido diario, el río es una constante. Su permanencia hace que se naturalicen y casi desaparezcan. Ahora, desde otra perspectiva, el paisaje volvía a emerger. A mi derecha, el río Paraná, inmensamente marrón, y el *skyline* de la ciudad homónima formaban una postal de revista. Todas las ciudades tienen un frente escenográfico que circula como carta de presentación. Ésta ha sido siempre la silueta fotografiable de Paraná. Desde abajo hacia arriba, aparecían primero el río y las islas, luego la vegetación del parque Urquiza que escalaba sobre la barranca, y en alto, coronando, un conjunto de

icónicos edificios y mansiones unifamiliares que miran hacia el frente fluvial. Probablemente el más emblemático sea, por morfología e historia, el del Hotel Mayo-razgo.

Me abstraí del paisaje y advertí que hacía demasiado tiempo que estábamos parados en el mismo lugar. No era normal. No avanzábamos y no había perspectiva de que fuéramos a hacerlo pronto. La gente del colectivo empezaba a impacientarse y a preguntar qué estaba pasando. ¿Habría un accidente? ¿Estarían arreglando el túnel? Del otro lado, vi conductores bajar de sus autos. La escena me recordó a “La autopista del sur” de Cortázar. Caminaban por la ruta, charlaban entre sí, hacían señas. Algunos tocaban bocina. Los más resignados esperaban con los codos apoyados en el techo del auto. Era marzo a las tres de la tarde y el aire acondicionado estaba apagado. Se escuchaban chicharras y se veía una bruma ondulante que brotaba del asfalto. El calor sofocó los chistes de los primeros minutos y los convirtió en murmullos de desaprobación. Los pasajeros abrían las ventanillas, se paraban y caminaban por el colectivo.

Los signos de definitiva irritación aparecieron cuando, media hora más tarde, el chofer del colectivo nos comunicó que había un corte en la entrada y en la salida del túnel. Que no sabía cuándo se iba a levantar y que no iban a dejar pasar a nadie. Que eran intransigentes. Que eran “los del campo”. No eran chacareros, productores o terratenientes. Eran “los del campo”, y más tarde, serían “el campo”, a secas. Para mi sorpresa, las primeras injurias proferidas en voz alta por los pasajeros no fueron dirigidas hacia ellos, sino a Cristina Fernández, entonces presidenta en curso. El chofer abrió la puerta del colectivo en señal de que no había nada que hacer adentro.

Bajé con el tablero portátil en la mano, una valija de casi cinco kilos que debía llevar todos los miércoles a la facultad. Cruzamos miradas de incredulidad con el resto de los pasajeros y analizamos las dos opciones posibles: quedarnos y esperar a que se levante el corte, o cruzar en balsa hasta Paraná. Las dos opciones eran indefinidas en tiempo. El tránsito podía reanudarse en diez minutos o en doce horas. No había manera de saberlo. Y cruzar en balsa no era alentador. Había una larga cola de personas y autos esperando para hacerlo y, de por sí, tardaba casi una hora en ir y volver.

Una tercera opción se esgrimió, en principio, de forma jocosa, pero fue adquiriendo seriedad conforme avanzaban los minutos: cruzar el túnel caminando. Con poco debate mediante, la opción de caminar 7 km -4 de ruta y 3 de túnel- se impuso, y con ella, la gente que comenzó a encolumnarse en la caravana de caminantes. Avanzamos en dirección Este, convirtiendo la banquina en un espacio de reclutamiento. Observé cómo, de un colectivo de larga distancia, descendió un contingente de casi veinte personas que agarraron sus valijas de la bodega y emprendieron la marcha en la misma dirección. Caminamos paralelo al río. Cruzamos dos puentes ante la mirada perpleja de varios conductores que no podían abandonar sus vehículos. Transitamos en una escenografía de vegetación baja, de espinillos y pastizales, por lo que la fotografía de Paraná estuvo siempre presente a nuestra derecha. Pasamos junto algunos ranchos de pescadores artesanales asentados en la costa. Contemplamos viviendas precarias, confeccionadas con chapas y maderas, y otras de mejor pasar que se montaban sobre pilotes para hacer frente a las periódicas crecidas del río.

El paisaje fue cambiando a medida que nos acercábamos al túnel. Había camionetas 4x4, tractores rojos, verdes, maquinarias agrícolas, camiones, neumáticos quemados. Personas vestidas con bombacha de campo, alpargatas y boina que flameaban banderas de Argentina. “El campo somos todos” rezaban algunos carteles para poetizar su antagonismo con el gobierno. En ese entonces yo no estaba al tanto del reciente conflicto, pero analizando en retrospectiva, el evento significó un parteaguas en la historia contemporánea del país. Por aquellos días “El campo” se convirtió en un significante con otras connotaciones y se acuñó como metáfora absoluta de la polarización social.

En la época de la posconvertibilidad, una serie de elementos endógenos y exógenos contribuyeron a edificar en el sector agropecuario -particularmente en el sojero- una bonanza económica poco vista en las décadas previas. La emergencia de nuevos mercados demandante de soja y derivados, la adopción del paquete biotecnológico⁴, la aplicación de las Reformas de Innovación y Vinculación Tecnológica

⁴ El paquete biotecnológico refiere, por un lado, a la semilla RR2 genéticamente modificada para resistir al glifosato, que había sido autorizada para su producción y comercialización en el año 1996,

cas⁵, la implementación de una devaluación del 200% en el tipo de cambio, el aumento del 40% en el precio del *commodity*, fueron los factores más influyentes en la escalada del producto. Como arrojan los datos, entre los años 1998 y 2008, las exportaciones de soja ascendieron de 3 a 15 mil millones de dólares, y el total de las exportaciones argentinas de 26 a 70 (CEPXXI, 2021).

En este contexto, los productores agropecuarios se negaron a pagar el incremento en los derechos de exportación que, ocho días antes, había anunciado el entonces ministro de economía, Martín Loustean. El nuevo sistema móvil tenía un índice de aumento del 35% al 41,1%. La resolución 125/08 establecía, además, un fondo de redistribución social destinado a mejorar el equipamiento de la salud pública, la construcción de viviendas populares y mantenimiento de caminos rurales. Con estos acontecimientos en el horizonte, los productores iniciaron un *lock out* que duraría varias semanas.

El campo dejó de a poco de ser un hecho ajeno, casi lejano, y comenzó a volverse protagonista de mi agenda cotidiana. El campo se rebelaba como una contingencia cada vez más urbana. El campo no me dejaba llegar a la ciudad.

III.

Luego de caminar alrededor de 3 km al rayo del sol, llegamos a un reparo. Estábamos en la cabecera santafecina del túnel, un espacio compuesto por las gárgolas de peajes, las oficinas administrativas y las dependencias técnicas del complejo subfluvial. En términos formales, cada uno de los elementos estaba contenido por una gran losa casetonada que parecía flotar por encima de ellos. La cinta creaba un gran espacio cubierto al aire libre, un refugio a las inclemencias que, en verano, sue-

y por el otro, a la técnica de siembra directa, un sistema sin arado ni labranza que elimina la roturación de la tierra, disminuye la mano de obra requerida y reduce los costos de producción.

⁵ A través de estas reformas el Estado argentino se hizo cargo del proceso investigación y desarrollo de biotecnologías aplicadas al agro. Diferentes organismos, laboratorios y universidades nacionales se funcionaron como proveedores de conocimiento tecnológico patentable. De esta forma, las empresas privadas socializaron los costos y los riesgos relativos al proceso de investigación (Gras y Hernández, 2016).

len ser vehementes. Allí nos encontrábamos cuando comenzaron a surgir algunas preguntas y preocupaciones.

Entre quienes nos disponíamos a llegar al otro lado de la costa, comenzó a circular la idea de que en el túnel no había aire, ventilación o -en las versiones más pesimistas- oxígeno. Nadie nos garantizaba qué podía pasar en esa caminata bajo tierra. Nunca habíamos estado en el túnel más que los 3 o 4 minutos que duraba el trayecto vehicular. Tampoco había autoridades para disiparnos la duda. El espacio era un verdadero caos, una apropiación desviada de la función que lo destinaba a la mera circulación: había camiones atravesados en la ruta, autos tocando bocinas, bombos, humo, gritos.

Algunas personas se juntaron para debatir las posibilidades que estaban a nuestro alcance y, luego de unos minutos, la marcha reanudó su camino. No participé de la deliberación, solo me dejé llevar por el cuerpo orgánico de caminantes y algunas voces que asumí transitoriamente como competentes. Sin mediar demasiado análisis, me convencí de que nadie moriría de inanición. Pasamos el peaje y, en el tramo de acceso, comenzó a sobrevolar un sentimiento de entusiasmo generalizado. Lo supe por los murmullos de excitación. A todos nos igualaba una experiencia que nunca habíamos vivenciado. Caminamos mientras los sonidos de la protesta se apagaban y otro sonido, suave, aunque sordo y regular, se apropiaba del entorno. ¿Turbinas? ¿Motores? El túnel no se veía, pero ese sonido en alza era la premisa hacia el descenso inminente.

Como lo indican las leyes de la perspectiva, nos acercábamos y los dos volúmenes de hormigón, ubicados sobre la boca de ingreso del túnel, aumentaban su tamaño. Localizamos que el sonido emanaba de ahí. Se trataba de las torres de ventilación, dos figuras que jerarquizan la entrada. La primera, un prisma vertical de 30 metros, es la encargada de inyectar aire limpio al interior del túnel. La segunda, una escultura más baja con forma de aro rectangular, es la que succiona, por efecto Venturi, el aire viciado. Además de elementos funcionales, estas geometrías han sido los íconos identitarios del túnel. Junto a las dos cabeceras, son los únicos volúmenes que emergen en el horizonte visual. Fuera de ellos, no hay nada para contemplar del aparato subfluvial. A diferencia de otras obras de infraestructura que funcionan como elementos de poder masculinista, que son explícitas -como un puente o una re-

presa-, que se imponen sobre el paisaje, el túnel es un atravesamiento uterino, que corre inadvertido al régimen escópico.

Descendíamos por la rampa de acceso mientras los muros laterales crecían en dirección contraria. La boca del túnel se abría a medida que avanzábamos, nos fagocitaba de a poco. Las vigas de hormigón aparecieron en el techo de a una, espaciadamente, creando un espacio que peregrinó de la transparencia a la opacidad. Esa “parilla de acostumbramiento visual” -como la bautizaron,- está pensada para el aclimatamiento del vehículo, brindando una transición amable entre las luces del interior y el exterior. En este caso, no era únicamente un espacio de frontera visual sino sensorial en su totalidad. La porosidad entre el adentro y el afuera, el agua y la tierra, la profundidad y la superficie, podía experimentarse carnalmente.

Como menciona Larnik (2013), existe una dimensión poética en las infraestructuras que solo puede sintonizarse con el cuerpo. Lejos de los tecnócratas, planificadores e ingenieros que teorizaron el túnel, comenzábamos a experimentar su apropiación sensorial. Forma y función se desligaron. El túnel dejó de ser un instrumento que conecta Santa Fe con Entre Ríos o un mero espacio de tránsito confeccionado para sortear el río. Se convirtió en un conducto estético. Pasó de intermedio a mediador, de escenario pasivo a agente productor. Su presencia impactó de inmediato. El primer impacto fue táctil. El aire denso, húmedo y frío me envolvió. La temperatura descendía con cada paso que daba. Ya no parecía verano. El segundo impacto fue olfativo. Durante cincuenta años, y casi sin pausa, el tránsito vehicular habitó este segmento. Un promedio de 12.000 vehículos lo han cruzaron diariamente. Esa huella extemporánea embistió en el cuerpo. El olor a caucho y polución invadieron la escena.

Nada hacía pensar que saldría de ahí rápidamente. Era imposible visualizar la salida. Por la inclinación, en el horizonte sólo se veía asfalto y más asfalto. Entraba en un tubo de proporciones ridículas: 2.397 metros de largo por 5 metros de alto y 10 de ancho. La ruta, que era una autovía de doble traza antes de ingresar, se transformó en una calle de carril único. En el ingreso santafesino, construido primero, las paredes laterales se elevan en ángulo recto al suelo. No tienen la inclinación que existe del lado entrerriano, hecho que le brinda una cierta apertura visual y ameniza sus proporciones. De este lado la entrada era un embudo. La sensación de claustro-

fobia se sintió en más de un caminante. Aunque había oxígeno para respirar y varias rejillas de ventilación, el espectro visual creaba una atmósfera asfixiante.

Los sonidos del exterior se sofocaron en una resonancia sorda. Las turbinas y los conductos de aire creaban un paisaje sonoro plano, aerodinámico, de frecuencia baja y constante. Las voces, al principio murmullos tímidos, rebotaban en los materiales compactos del interior, creando un eco que se perdía más adelante. La imagen era surrealista. Entraba al túnel caminando, junto a gente que empujaba su valija de viaje y sacaba fotos. Aunque sólo algunos lo aparentaban, todos éramos turistas. Mi paso quedaba condicionado por la curiosidad que despertaba estar en medio de ese artefacto. Me detenía y miraba con estupor ese tubo infinito, un ensamble de 37 cilindros de hormigón, de 65 metros de largo cada uno. Todas las líneas se dirigían hacia un único punto de fuga. Fue en esa caminata que me percaté de que esos carteles circulares, azules, con un número blanco pintado en el centro, que todos los días veía a velocidad cinemática tratando de especular su significado, designaban la numeración de cada cilindro.

Siendo estudiante de arquitectura, caminaba analizando el espacio desde sus elementos constructivos. El hormigón presente en toda la obra informaba, no sólo acerca de sus aptitudes funcionales, sino de los anhelos epocales. En el imaginario de la ingeniería y la arquitectura moderna, ese material fue un recurso asociado al prestigio y la innovación (Müller y Costa, 2020). De la misma forma, el racionalismo, que persigue la pureza de los materiales, la proporción modular y la sobriedad, fue el lenguaje que hegemonizó los horizontes expresivos.

El túnel tiene 30 cámaras de vigilancia, 1.200 parlantes, 1 amplificador y otros elementos distribuidos regularmente en su longitud ⁶. En los más de veinte monitores que se encuentran en la sala de control, su operador veía pasar, por única vez, una procesión de personas a pie. Nosotros, ya familiarizados con la experiencia del trayecto, hablábamos de forma distendida. Algunos saludaban a las cámaras, otros tomaban mate, otros hacían chistes. Justo a mitad de camino, entre el cilindro 18 y 19 nos frenamos a ver los escudos de cada provincia. A mano izquierda apareció el

⁶ <https://www.tunelsubfluvial.gov.ar/datos-tecnicos/>

de Santa Fe y unos metros más adelante, a mano derecha, el de Entre Ríos. Ambos trazan una línea virtual que marca el límite de las jurisdicciones. Nunca habíamos podido contemplarlos más que en una ráfaga veloz. Eran dos mosaicos con pequeñas incrustaciones cerámicas, en muchos colores, perfectamente diagramadas para contornear laureles, flechas, estrellas, la lanza, el sol y todo lo característico de aquella iconografía estatal. El tránsito se congestionó con personas examinando los escudos. Los altavoces se abrieron en un sonido metálico y una voz sintética nos ordenó que circuláramos. El túnel obliga a andar en una sola dirección: hacia adelante.

IV.

Tal y como lo estábamos transitando, el túnel se había convertido en una heterotopía, una apropiación desviada del espacio, del tiempo y del sentido (Foucault, 1984). La temporalidad tradicional, secuencial, estaba astillada. A la larga duración, propia de la durabilidad de los materiales⁷, se le superponía la corta duración, de la provisionalidad y el pasaje. Ahora, además, se adicionaba un tiempo suspendido. Caminaba en línea recta, ya sin ver la entrada ni la salida, sin ningún tipo de referencia o conexión con el afuera. El espacio era igual a sí mismo. Parecía que no avanzaba. Los elementos –semáforos, carteles, matafuegos- se repetían a una distancia coreografiada, lo que brindaba una sensación de iteración infinita. A la temporalidad unilineal de la modernidad parecía sobrevenir, por primera vez, un tiempo cíclico. El único indicio de progresión espacial era la numeración en ascenso de los cilindros. El túnel era una liminalidad, un lugar en el tiempo que estaba por fuera de todos los tiempos, un espacio de frontera entre dos orillas, una reterritorialización entre la tierra y el agua.

Fue en ese momento de abstracción que advertí, por primera vez, que caminaba bajo el agua. El largo túnel se encuentra a unos 30 metros por debajo de la superficie del río. Nunca había estado tan consciente de la proeza que esa obra supuso. Entre los 3.000 trabajadores que se emplearon, hubo un equipo de 25 buzos tácticos.

⁷ El túnel es una obra mucho menos expuesta al deterioro de sus materiales ya que, a diferencia de otras obras, no está sujeto a las inclemencias climáticas del exterior. Como lo mencionan sus protagonistas, solo un sismo podría deteriorarlo. https://www.youtube.com/watch?v=w5zcGpGdJII&ab_channel=ceciliavolken

Juan Carlos Bozzeti, buzo en jefe, cuenta que su equipo era el encargado de acompañar y ensamblar los cilindros de hormigón en el fondo del río⁸. A través de la apertura de válvulas controlaban la entrada de agua para hacer descender los tubos. Trabajar en un entorno acuoso como el río Paraná, con la presión, la correntada y la nula visibilidad, hizo que todo el aparato sensorial y expresivo de los buzos debiera desplazarse hacia otras manifestaciones sensoriales. Todo el trabajo se hizo a través del tacto. Las manos sin guantes eran sus ojos y las texturas su mapa. Los buzos, que estaban cuatro horas bajo agua -dos horas de trabajo y dos de descompresión-, se comunicaban con el equipo de la superficie a través el código morse, con una cuerda que sujetaban como guía.

Pensar en el entorno, el cuerpo y las materialidades, borró la distancia entre arteificio y naturaleza. Como señala Fernando Williams (2021), el binario podría matizarse si la morfología de las infraestructuras fuera leída, no sólo como una entelequia gobernada por la dinámica newtoniana-gravitatoria, sino como una expresión relativa a la mecánica de los fluidos, donde las formas se moldean por inercia y viscosidad. La hegemonía de la pieza constructiva puede eclipsarse si se lo concibe como parte de una constelación más amplia, en interacción con otras formas y con su propio medio. En este caso, podemos pensar la constelación túnel-entorno atendiendo al movimiento y las vibraciones del agua, al aire que es succionado y eyectado desde las torres de ventilación, o la arena que fricciona el hormigón, creando pozos y dunas en el fondo del río. También podemos pensar cómo los elementos que constituyen la materialidad del túnel -por caso electricidad o metales- son elementos que pueden encontrarse en el cuerpo humano -hay electricidad en las neuronas- o en el río -hay metales en el agua-. En estos nudos relacionales, no puede dejar de señalarse que el agua es una sustancia que no tiene forma fija. Es un artefacto que moldea su propio soporte; es decir, se mueve a través de un espacio del cual es, en parte, responsable. Es por ello que el diálogo entre la obra de ingeniería y el río debe ser pragmático.

⁸ Entrevista realizada por Fernando Pais en el marco del documental "La historia del Túnel Sub-fluvial" https://www.youtube.com/watch?v=AM6-rHE8mOo&t=928s&ab_channel=NuevoPeriodismo

En efecto, la correntada y la transformación del río Paraná en épocas de sequía o inundación, modifican el suelo sobre el que se asienta el túnel. Tanto es así que, en la década del ochenta, un crecimiento de casi 7 metros por encima de su cota normal, erosionó el lecho y dejó al descubierto varios metros de túnel, que debe poseer, como mínimo, un recubrimiento de tres metros de arena. Para cubrirlo, en los años 1992 y 1999, se colocaron dos mantas flexibles de geo-textil rellenas con cemento a presión, que adhirieron el túnel a la superficie barrosa. Las mantas se apoyan sobre el lecho y acompañan las contingencias del entorno, moldean su forma de acuerdo con las fluctuaciones de la arena. En el año 2021, debido a una gran bajante, parte del lomo de las mantas quedó al descubierto. Los cubos -también llamados “raviolitos”- asomaron sobre la superficie marrón del río, aparentando el caparazón de una criatura acuática. Precisamente, estos artefactos que protegen al túnel, también lo vuelven inaccesible. A partir de su colocación nunca más se pudo acceder a la superficie del túnel desde el agua. En una analogía arqueológica-psicoanalítica, este hecho se conduce similar a una obra de represión, ya que su sepultamiento y su inaccesibilidad es lo que colabora a conservarlo. En el año 2021, debido a una gran bajante, parte del lomo de las mantas quedó al descubierto. Los cubos -o también llamados “raviolitos”- asomaron sobre la superficie marrón del río, aparentando el caparazón de una criatura acuática. Precisamente, estos artefactos que protegen al túnel, también lo vuelven inaccesible. A partir de su colocación nunca más se pudo acceder a la superficie del túnel desde el agua. En una analogía arqueológica-psicoanalítica, este hecho se conduce similar a una obra de represión, ya que su sepultamiento y su inaccesibilidad es lo que colabora a conservarlo. El túnel no es sólo invisible a la vista sino también al tacto.

Las mantas colocadas son, entonces, elementos plásticos: suben, bajan, se curvan y se torsionan de acuerdo a los requerimientos del medio. En este sentido, el artefacto-túnel se aleja de la noción cartesiana, no es una entelequia artificial implantada en un entorno natural, sino una relación mutuamente constituyente -un *tercer espacio* (Soja, 2010)-, que modifica su entorno y, al mismo tiempo, es modificado por él.

Luego de media hora de caminata comencé a visualizar la salida. Todo tipo de comentarios fueron pronunciados a propósito de la metáfora de distinguir la luz al

final del túnel. Me acercaba al exterior y, en cierta medida, se restituía la temporalidad cronológica, capitalista, el espacio abierto de varias direcciones, las inclemencias climáticas, la rutina. Mientras subía la rampa de salida, las vigas de hormigón comenzaron a espaciarse, dejando filtrar paulatinamente la luz del sol. La curva levemente empinada que transitábamos se ensanchaba, mientras las paredes laterales descendían. La apertura era total. Estaba de nuevo en el exterior, en la superficie, aclimatándome a sus sonidos. Gritos, bombos, bocinas. Nuevamente se hacía presente el paisaje de conflictividad entre el mundo rural y urbano. Llegué a la cabecera entrerriana. Miré hacia atrás como buscando una última imagen del túnel, pero no había nada para ver, sólo una rajadura que se hundía de forma furtiva bajo tierra.

Como ha mencionado Michel Foucault, el espacio nunca está vacío, siempre está cargado con ciertas cualidades temporales, fantasmales u oníricas que se ocultan bajo otras significaciones. Las obras de infraestructura han sido hitos monumentales del poder del Estado, han servido como símbolos públicos y fálicos del poder. Sin embargo, el túnel ha transitado otro derrotero. No se erige hacia arriba, ni hacia afuera. Es un intersticio que se desliza como un hecho clandestino, un espacio-otro relacionado con el inconsciente y la potencia. Tal vez el túnel sea esa fuga que todo espacio urbano, regido por lo manifiesto, debe tener para sobrevivir. A diferencia de un puente, que es una totalidad que puede imponerse desde un punto de vista panorámico, el túnel no tiene postal posible. Es una inervación que sólo puede aprehenderse en el movimiento.

Conclusión

Bruno Latour menciona que un texto no es un intermediario entre el autor y sus lectores, que las ideas son interceptadas, estorbadas y finalmente transformadas por la materialidad del texto; que no hay un acto de escritura que no suponga, en el mismo gesto, una interferencia con lo pensado. En esa línea, estas páginas se presentan como el resultado de varias mediaciones: el hecho vivido, el hecho recordado, el hecho sistematizado y el hecho escrito. Los resabios de esas operaciones de filtrados y ensamblajes producen un texto que intenta dar cuenta del trayecto y el movi-

miento, no únicamente de un cuerpo que se traslada de un punto a otro, sino de un cuerpo que se emancipa de la idea de individualidad moderna.

Utilicé este relato para proveer una primera entrada al universo sensorial del túnel subfluvial y los diferentes agentes que en él participan: el entorno, el río, las materialidades, la historia, los trabajadores, sus prácticas. En él también intenté dar cuenta de que el trayecto no es un medio sino un fin en sí mismo. Que no hay camino que exista sin memoria, sin marcas corporales y sin sentidos, sin los olores, el tacto, los sonidos (Caraballo y Ramírez, 2021). En este caso, el túnel, con su doble peso topográfico -una superficie material- y performativo -una red de sentido- funcionó como una metáfora que permitió colocar el cuerpo como dispositivo heurístico. Desde el goce estético, la sensorialidad y el agenciamiento subjetivo se puede construir conocimiento.

Marc Augé (1998) sostiene que los viajantes que se trasladan en trenes, metros o aviones, no habitan una experiencia colectiva. A pesar de estar convocados en un mismo espacio y un mismo tiempo, la experiencia es individual y anónima, ninguno de los pasajeros se encuentra en un mismo punto del itinerario -algunos vuelven, otros van-. Así, el trayecto expresa un momento efímero, con ritmos regulares, ordenamientos inmutables y recorridos predecibles. Desde la ruptura de la rutina y la emergencia de la imprevisibilidad, la experiencia relatada astilló ese horizonte de inexorable anonimato del viaje.

El túnel soporta miles de vehículos diariamente. En ese ir y venir irrefrenable, la mayoría de las personas lo considera un soporte material que conecta dos provincias. Aquellos usuarios entran al túnel de la misma forma que salen de él. Sin embargo, hay otras experiencias sensoriales y políticas posibles si se agudiza la mirada. Entre el flujo y el territorio, el sujeto y el espacio, la contingencia y la materialidad, el túnel abre una oportunidad para repensar las fronteras.

Bibliografía citada

- Anand, N.; A. Gupta y H. Appel (comps.), 2018. *The Promise of Infrastructure*. Duke University Press.
- Auge, M., 1998. *El viajero subterráneo: un etnólogo en el metro*. Gedisa.

- Camarda, M., 2018. “Un abordaje a las propuestas y proyectos de creación del túnel subfluvial Paraná-Santa Fe” (pp. 103-113), *Revista Desarrollo Socioeconómico em Debate* 4(2). https://www.academia.edu/48254919/Un_abordaje_a_las_propuestas_y_proyectos_de_creaci%C3%B3n_del_t%C3%BAnel_subfluvial_Paran%C3%A1_Santa_Fe
- Caraballo, V. y D. Ramírez, 2021. “Antropologías y etnografías de los caminos” (pp.7-24). Introducción al dossier. *Revista de Antropología y Sociología: Virajes* 23(1). [http://vip.ucaldas.edu.co/virajes/downloads/Virajes_23\(1\)_1.pdf](http://vip.ucaldas.edu.co/virajes/downloads/Virajes_23(1)_1.pdf)
- Foucault, M., 1984. Las heterotopías. De los espacios otros. [14 de marzo de 1967]. Conferencia dictada en *Cercle des études architecturales*, Paris, Francia.
- Gaztañaga, J., 2017. “Antropología de una aporía urbana: entre ser ciudades medias e imaginar la metrópolis” (pp. 13-43). *Iluminuras* 18(45). https://www.researchgate.net/publication/322068954_Antropologia_de_una_aporia_urbana_entre_ser_ciudades_medias_e_imaginar_la_metropois
- Graham, S. y S. Marvin, 2002. *Splintering Urbanism: Networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge.
- Gras, C. y V. Hernandez, 2016. *Radiografía del nuevo campo argentino. Del terrateniente al empresario transnacional*. Siglo XXI Editores.
- Harvey, P., 2012. “The Topological Quality of Infrastructural Relation: An Ethnographic Approach” (pp. 76–92). *Theory, Culture & Society* 29(4/5).
- Harvey, P. y H. Knox, 2012. “The Enchantments of Infrastructure” (pp. 521-536). *Mobilities* 7(4).
- Krotz, E., 1991. “Viaje, trabajo de campo y conocimiento antropológico” (pp. 50-57). *Alteridades* 1. <https://www.redalyc.org/pdf/747/74746342006.pdf>
- Larnik, B., 2013. “The Politics and Poetics of Infrastructure” (pp. 27-43). *Annu. Rev. Anthropol.* 42.
- Latour, B., 2021. *Reensamblar lo social. Una introducción a la teoría del actor-red*. Manantial.

- Le Bretón, D., 2022. *Elogio del caminar*. Ediciones Siruela.
- Mol, A. y J. Law, 2012. "Acción encarnada, cuerpos actuados. El ejemplo de la hipoglucemia" (pp. 153-177). En: M. Ibáñez, y E. Pérez Sedeño (Comps.), *Cuerpos y diferencias*, Plaza y Valdés.
- Müller, L. y C. Costa, 2021. "Viajar bajo el río. El túnel subfluvial Paraná - Santa Fe (1969): ingeniería y arquitectura conectando territorios" (pp. 1-11). *Anales de Investigación en Arquitectura*, 11(1), <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=7696640>
- Soja, E., 2010. Tercer Espacio. El alcance de la imaginación geográfica. *La perspectiva posmoderna de un geógrafo radical*. Icaria.
- Urry, J., 2007. *Mobilities*, Polity Press.
- Williams, F., 2021. "El ocaso de la represa hidroeléctrica: infraestructura, ambiente y paisaje en la agenda problemática del Siglo XXI" (pp. 187-204). En Zunino Singh, D.; Gruschetsky V. y M. Piglia (Comps.), *Pensar las infraestructuras en Latinoamérica*. Teseo.



Cita: Goñi, M., 2022. "Desde los bordes. Cruzando el Túnel Subfluvial Uranga-Sylvestre Begnis (Argentina)" (pp. 159-178), @rchivos de Ciencia y Tecnología N° 1, FCyT-UADER, Oro Verde.