

CARRETERA DE FRONTERA

Poder, historia y estado **en** la Amazonia colombiana

SIMÓN URIBE



Universidad del
Rosario

IMAGEN DE CUBIERTA:
Carretera San Francisco-Mocoa.
Fotograma documental *Suspensión*
(2019).

CARRETERA DE FRONTERA

Carretera de frontera: poder, historia y estado en la Amazonia colombiana

Resumen

Carretera de frontera trata sobre el proyecto de construcción del estado en la Amazonia colombiana a través de la historia y etnografía de una carretera. Al trazar sus orígenes, conflictos y múltiples metamorfosis, el autor describe la violencia física y simbólica que ha dado forma a este proyecto, las ficciones que lo han sostenido en el tiempo, y la manera como las gentes de la región le han dado sentido y lo han confrontado. Asimismo, da cuenta del papel que han jugado ciertas infraestructuras en la producción de espacios de frontera y, a la vez, de cómo estos espacios han sido cruciales en la permanencia de un orden social y político hegemónico.

Palabras clave: América Latina, antropología del estado, estudios de frontera, bordes y fronteras, carreteras, etnografía de la infraestructura, infraestructura de transporte, Putumayo, Amazonia, Colombia.

Frontier road: Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon

Abstract

Frontier road deals with the state-building project in the Colombian Amazon through the history and ethnography of a road. In tracing its origins, conflicts, and multiple metamorphoses, the author describes the physical and symbolic violence that has shaped this project while examining the fictions that have sustained it over time and how people of the region have confronted it. Similarly, he explains the role of some infrastructures in the production of frontier spaces and, at the same time, the crucial role of these spaces in the permanence of a hegemonic social and political order.

Keywords: Latin America, anthropology of the state, frontier studies, borders and frontiers, roads, ethnography of infrastructure, Putumayo, Amazon, Colombia.

Citación sugerida/Suggested citation

Uribe, Simón. 2022. *Carretera de frontera: poder, historia y estado en la Amazonia colombiana*. Bogotá: Editorial Universidad del Rosario.
<https://doi.org/10.12804/uosario9789587848960>

CARRETERA DE FRONTERA
Poder, historia y estado en la
Amazonia colombiana

SIMÓN URIBE

Uribe, Simón

Carretera de frontera: Poder, historia y estado en la Amazonia colombiana / Simón Uribe. - Bogotá: Editorial Universidad del Rosario, 2022.

ilustraciones.

Incluye referencias bibliográficas.

1. Amazonas - Límites - Colombia. 2. Carreteras - Amazonas (Colombia). 3. Geopolítica - Amazonas. 4. Política de fronteras - Amazonas. 5. Amazonas - Política y gobierno - Historia. 6. Amazonas - Problemas sociales - Vida social y costumbres. 7. Colombia - Fronteras y límites. I. Uribe, Simón. II. Universidad del Rosario. III. Título.

327.8617 SCDD 20

Catalogación en la fuente - Universidad del Rosario. CRAI

Hecho el depósito legal que marca el Decreto 460 de 1995



Universidad del
Rosario

© Editorial Universidad del Rosario

© Universidad del Rosario

© Simón Uribe

Editorial Universidad del Rosario
Carrera 7 N° 12B-41, oficina 501
Teléfono 601 297 02 00, ext.: 3112
<https://editorial.urosario.edu.co>

Primera edición en español: Bogotá, D. C., 2022

ISBN: 978-958-784-894-6 (impreso)

ISBN: 978-958-784-895-3 (ePub)

ISBN: 978-958-784-896-0 (pdf)

<https://doi.org/10.12804/urosario9789587848960>

Corrección de estilo: Gustavo Patiño Díaz

Diseño de cubierta: Tangrama

Diagramación: Precolombi EU-David Reyes

Conversión ePub: Lápiz Blanco S.A.S.

Hecho en Colombia

Made in Colombia

All Rights Reserved. Authorised translation from the English language edition published by John Wiley & Sons Limited. Responsibility for the accuracy of the translation rests solely with Editorial Universidad del Rosario and is not the responsibility of John Wiley & Sons Limited. No part of this book may be reproduced in any form without the written permission of the original copyright holder, John Wiley & Sons Limited.

Reservados todos los derechos. Traducción autorizada de la edición en inglés publicada por John Wiley & Sons Limited. La responsabilidad de la exactitud de la traducción recae únicamente en Editorial Universidad del Rosario y no es responsabilidad de John Wiley & Sons Limitada. Ninguna parte de este libro puede reproducirse de ninguna forma sin el permiso por escrito del propietario original de los derechos de autor, John Wiley & Sons Limitada.

Los conceptos y opiniones de esta obra son de exclusiva responsabilidad del autor y no comprometen a la universidad ni sus políticas institucionales.

Autor

Simón Uribe es politólogo, geógrafo y documentalista. Entre sus áreas de interés están la historia y etnografía de la infraestructura, los estudios de frontera y las dinámicas de configuración territorial en la Amazonia colombiana. Desde hace varios años se ha interesado por el cine documental como una forma alternativa de producción y circulación del conocimiento. Recientemente estrenó Suspensión, su primer largometraje documental, y se encuentra desarrollando un segundo sobre la aviación comercial en la selva amazónica. Actualmente es profesor asociado de la Facultad de Estudios Internacionales, Políticos y Urbanos de la Universidad del Rosario.

Contenido

[Prólogo](#)

[Introducción](#)

[Capítulo 1](#)

[El sueño de Reyes](#)

[Capítulo 2](#)

[Obra de titanes](#)

[Capítulo 3](#)

[La obra de fray Fidel de Montclar](#)

[Capítulo 4](#)

[El Trampolín de la muerte](#)

[Capítulo 5](#)

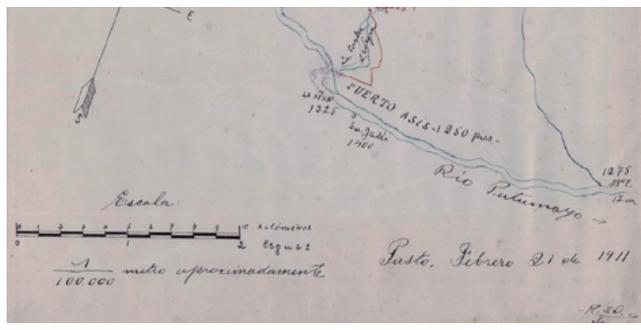
[Ilegibilidad estatal](#)

[Capítulo 6](#)

[La política de los desplazados](#)

La condición de la frontera

Referencias



Plano del camino Mocoa-Puerto Asís, 1911. Archivo de la Diócesis de Sibundoy.

Para papá

Prólogo

Este libro se publicó originalmente en inglés con el título *Frontier road: power, history, and the everyday state in the Colombian Amazon* (Wiley-Blackwell 2017). En los casi cinco años que han transcurrido desde esa publicación y esta versión en español, han sucedido varios eventos que de una u otra forma se vinculan con la historia que narra el libro. En marzo de 2017 una avenida torrencial destruyó gran parte de Mocoa, lugar donde llevé a cabo la investigación etnográfica de mi tesis doctoral, de la que surgió posteriormente este trabajo. En ese momento me encontraba viviendo allí con mi esposa, nuestro hijo de 10 meses, mi hermano y un grupo de amigos con quienes estaba filmando *Suspensión*, un documental sobre la construcción de una nueva carretera. ‘La avalancha de Mocoa’, como se conoció en Colombia la tragedia, arrasó barrios completos y dejó cientos de desaparecidos y muertos; entre ellos, Guillermo Guerrero Urrutia, amigo cercano y uno de los personajes que figuran en el libro y en el documental. De la avalancha salimos con vida casi milagrosamente, luego de permanecer atrapados largas horas en la casa que habitamos durante esa temporada, la cual quedó en ruinas y fue demolida meses después.

La avalancha también afectó partes de la variante San Francisco-Mocoa, proyecto vial que busca remplazar al ‘Trampolín de la muerte’, una carretera construida en los años treinta del siglo pasado, y cuya historia se relata en uno de los capítulos del libro. El proyecto de la variante había sido suspendido tres meses antes de la avalancha por falta de recursos, en medio de conflictos con las comunidades indígenas y campesinas de la zona. Durante los siguientes cuatro años, la selva del piedemonte andino-amazónico fue retomando su lugar entre los puentes y los muros de concreto de la vía. La decadencia gradual de esas infraestructuras y, en algunos casos, su colapso total, son, en sí mismos, eventos que revelan la ficción que subyace a los discursos y los planes de integración y desarrollo de la Amazonia.

Como hay pocos elementos más poderosos en la historia de la Amazonia que la persistencia de dicha ficción, hace pocos meses el gobierno nacional abrió una nueva licitación para reanudar el proyecto de la variante. Con esta noticia, de la mano con la expectativa por la reanudación de la obra —una promesa que cumple ya casi 80 años—, se ha intensificado el conflicto entre putumayenses y compañías multinacionales que buscan extraer cobre y otros metales preciosos en el área de influencia del proyecto. Dicho conflicto, cuyo origen data de la misma época en que se llevaron a cabo los estudios de ingeniería e impacto ambiental de la variante, es uno entre muchos ejemplos del vínculo histórico que ha existido en la región entre la apertura de caminos y carreteras y la extracción de

riqueza, con todas las formas de violencia que este ha acarreado.

Casi 80 años después de su culminación, el Trampolín de la muerte sigue siendo la única carretera que conecta Putumayo con Nariño. Jesús, camionero de origen nariñense y otro de los personajes que figuran en el libro, sufrió hace pocos meses un derrame cerebral que lo dejó en un estado de salud muy frágil. Durante cinco décadas, y hasta el momento del percance, recorrió incansablemente la carretera siendo testigo de incontables tragedias y enviando quejas y reclamos por la mala condición de la vía y los abusos de la Fuerza Pública y la guerrilla contra los transportadores. Franco Romo, activista de la variante, y quien publicó en 1990 un libro sobre las luchas sociales en torno a la carretera, me envió recientemente una copia de un nuevo libro que acaba de publicar sobre la persistencia de estas luchas. De sus más de 80 años, Franco ha dedicado más de la mitad a luchar por lo que él llama *carreteras dignas*; especialmente, por la construcción de las variantes San Francisco-Mocoa y Santiago-El Encano.

Doña María, una de las mujeres que entrevisté para la elaboración del capítulo sobre desplazamiento forzado y con quien conservo una amistad cercana, sigue habitando su casa de Villa Rosa, asentamiento al que fue reasentada la comunidad que vivía en el kilómetro 0 del proyecto de la variante. Muchas de las personas que conocí de esa comunidad ya no viven en Villa Rosa. Algunas, la mayoría, migraron a otros barrios y ciudades buscando mejores oportunidades; otras, buscando recuperar sus tierras o atraídas por nuevas bonanzas, regresaron a los lugares de

los que fueron desplazadas originalmente. Sus constantes idas y venidas, sus desplazamientos posteriores y sus trayectorias inciertas son testimonio de las diásporas persistentes que ha dejado y sigue causando la guerra en Colombia. La última vez que visité a María, en enero de este año, me contó que uno de sus hijos, quien desde hace algún tiempo “se había perdido”, y de quien se rumoraba se había incorporado a una de las disidencias de las FARC, apareció asesinado en una vereda de Puerto Guzmán. Lo conocí cuando tenía 22 años, 8 después de que María saliera desplazada de ese municipio. Hoy tendría 34.

En un momento de *Suspensión*, sobre uno de los puentes abandonados de la variante, aparece Guillermo visiblemente perplejo, al tiempo que irrumpe su voz en *off* con la frase: “Algo viene funcionando mal, y ese algo se está volviendo como ancestral porque viene de generación en generación”. Pienso con frecuencia en esta frase, no solo cuando escucho noticias sobre la variante y su perpetua inconclusión, sino cuando me he enterado de eventos como el derrame de Jesús, la muerte del mismo Guillermo o el asesinato del hijo de María, que, como muchos otros hechos cotidianos de violencia, evocan una y otra vez una historia incesante de guerra. *Carretera de Frontera* es un intento por descifrar ese “algo” al que se refiere Guillermo, y cuyo epicentro en el libro es la historia de una carretera, pero que, en un sentido más amplio, alude a la permanencia en el tiempo de ciertas visiones y lógicas de incorporación de la Amazonia colombiana al estado.

La lista de instituciones y personas que me apoyaron en el proceso de investigación y escritura del libro es larga y llena de omisiones no intencionales. En Putumayo, quisiera agradecer especialmente a Guillermo Guerrero y su esposa Judith Silva, Hernando Córdoba y su familia, Franco Romo, Humberto Toro, Gerardo Rosero, Narciso Jacanamejoy, Albeiro Zuluaga y familia, María Cerón, Humberto Tovar, Elvano Camacho, Rigoberto Chito, Guillermo Martínez, Mauricio Valencia, Guido Revelo, Silvana Castro y familia, Felipe Arteaga, Jorge Luis Guzmán, Adriana Barriga, Bernardo Pérez y Gladys Bernal, Edgar Torres y Alejandro y Rocío Ortiz.

En Barcelona, fray Valentí Serra me dio acceso al Archivo Provincial de los Capuchinos de Cataluña (APCC), una fuente muy valiosa para conocer la historia temprana de la carretera. Mi estadía en esa ciudad no hubiera sido igual sin la hospitalidad de mis colegas y amigos Santiago Colmenares y Lina González. El trabajo de archivo en Barcelona se complementó con varias semanas de investigación en la Biblioteca Nacional y el Archivo General de la Nación en Bogotá (AGN), donde conté con la valiosa asistencia de Joaquín Uribe y María Elisa Balen, y en el Archivo de la Diócesis de Sibundoy en Putumayo (ADS), al cual tuve acceso gracias a la gestión de Gustavo Torres.

En Nueva York, donde pasé tres meses como estudiante visitante en la Universidad de Columbia, tuve la suerte de tener como tutor a Michael Taussig, quien, a su vez, me contactó con Timothy Mitchel y Richard Kernaghan. Con ellos y otros estudiantes e investigadores de esta universidad sostuve conversaciones muy provechosas para

el desarrollo de mi proyecto de investigación. En LSE, universidad donde llevé a cabo la tesis doctoral de la que surgió la versión en inglés del libro, conté con el apoyo constante de Sharad Chari y Gareth Jones, mis tutores académicos. Además de una beca completa de estudios que me otorgó LSE, durante los cinco años del doctorado conté con becas de investigación de la Universidad de Londres, la Fundación de Estudios Urbanos y Regionales de Oxford, la Fundación Wenner-Gren y Colciencias.

En Colombia, varios colegas e investigadores me apoyaron con sugerencias bibliográficas y de archivo, contactos, lecturas de borradores de capítulos y comentarios que integré a la versión en español. En especial, quiero agradecer a Stefania Gallini, Augusto Gómez, Claudia Leal, María Clemencia Ramírez, Javier Revelo, Bernardo Pérez y Martha Herrera y el grupo Umbra. Con Roberto Franco, quien me llevó por primera vez a la Amazonia y murió inesperadamente antes de culminar esta investigación, conservo una deuda infinita de gratitud por haber despertado mi interés en conocer y estudiar esta región. A María Elisa, quien me acompañó desde mucho antes de concebir este trabajo, y a Antonio y Lucas, quienes nacieron durante el largo proceso de traducción y reescritura, les debo el aliento para concluirlo.

La publicación de esta versión fue posible gracias al apoyo de la Facultad de Estudios Internacionales, Políticos y Urbanos de la Universidad del Rosario y, especialmente, de Juan Felipe Córdoba, Ingrith Torres y el equipo editorial de la universidad. Asimismo, quiero agradecer a Juan Manuel Pombo y Santiago Paredes, por su apoyo en la

traducción; a Gustavo Patiño, por la revisión de estilo, y a Tangrama, por el diseño de la carátula.

Introducción

Los 148 kilómetros que separan a Mocoa de Pasto son de terror. Así lo aseguran los conductores que atraviesan diariamente los páramos, valles y selvas inhóspitas que cruza la carretera entre una y otra capital, en un recorrido que puede demorar entre 10 o 12 horas y otras veces muchas más según el estado de la vía o la acción de la guerrilla [...]. Es el camino que recorrió el conquistador Hernán Pérez de Quesada con 270 soldados, 200 caballos y diez indígenas que lo guiaron en su conquista del sur. También fue la ruta que en 1835 ya utilizaban comerciantes presurosos de llegar al río Putumayo para llevar en canoas caucho, tagua y quina, hasta Manaos y Belén del Pará, y regresar con hierro, sal, licores y otros productos extranjeros.

Por las dificultades para cruzar ese camino y llegar al Putumayo, el general Rafael Reyes tomó a Mocoa como cárcel para desterrar a sus enemigos políticos. Dio paso a las tropas colombianas que defendieron la soberanía nacional durante el conflicto con Perú en 1932 [...]. Por ahí penetró el torrente de colonos con el pretexto de la transformación de la región, y también llegaron quienes huían de la violencia política, inmigrantes atraídos por el hallazgo de petróleo y finalmente los que se ilusionaron con la bonanza cocalera.

Llegar a Mocoa o salir de la región resulta incierto [...]. Por eso [los conductores] no dudan en apurar un trago de aguardiente para controlar los nervios, y enfrentar las rocas quebradas, taludes con fuerte presión de agua, caños y quebradas, y una densa neblina que hacen de esta región un mundo aparte. (*El Tiempo*, 1996, noviembre 3).

La anterior es una descripción de prensa sobre una de las carreteras que conectan los Andes y la Amazonia en el

suroccidente de Colombia, conocida popularmente como el “Trampolín de la muerte”. Descripciones similares aparecen esporádicamente en noticieros, blogs de viajeros y videos de YouTube, y se multiplican cuando un bus cae por un precipicio o cuando los viajeros quedan atrapados por derrumbes de tierra y deben ser rescatados con helicópteros. Durante tales eventos, proliferan las denuncias y las promesas: los periodistas difunden escenas aterradoras que incluyen lodo, escombros, sangre y cuerpos desaparecidos, mientras insisten en la condición arcaica de la vía. Los usuarios de la vía culpan al gobierno por el abandono perpetuo al que están sometidos. Los gobernantes de turno anuncian la construcción inminente de una nueva carretera que finalmente redimirá a un territorio olvidado por el estado. Los políticos se acusan entre sí, al tiempo que prometen una “solución definitiva” si son elegidos. Cada tragedia recrea una escena idéntica, con la misma trama y personajes, y es narrada siempre con los términos propios del vocabulario de la frontera: aislamiento, privación, violencia, anarquía, desamparo, abandono, terror y miedo.

Por medio de la repetición y la multiplicación, este vocabulario se ha vuelto inseparable de la memoria colectiva sobre la carretera, y se ha adherido a los diferentes nombres con los que ha sido bautizada (“salarios del miedo”, “el cementerio más largo del mundo”, “atajo al infierno”, “la muerte pendeja”). La más popular de esas expresiones sigue siendo el Trampolín de la muerte, tal vez por ser la que refleja mejor la sensación de encontrarse en riesgo constante de caer a un abismo sin fondo. Cada uno

de esos nombres, junto con los relatos escritos y visuales de los que hacen eco, reitera los rasgos de esta infraestructura: el trazado casi imposible, que a la distancia parece un sendero estrecho y sinuoso tallado en una selva vertical; la evidente fragilidad e inestabilidad de la vía, caracterizada por todo tipo de señales de “Peligro” y “Precaución” y expresada en continuos derrumbes que erosionan su superficie; los taludes endebles y las alcantarillas corroídas o colapsadas por la acción del agua; la presencia ubicua de tragedias remotas y recientes, señaladas a lo largo de toda la vía con placas, altares y restos de vehículos.

Es muy probable que recorrer el Trampolín de la muerte genere en el viajero la sensación de que está habitando “un mundo aparte”, como dice el periodista de forma eufemística. Sin embargo, para los habitantes de regiones que han sido tradicionalmente consideradas periféricas, aisladas, excluidas del estado o aún no asimiladas por este, regiones más conocidas en el lenguaje oficial y académico como “fronteras internas”, carreteras como la descrita han sido, desde hace mucho tiempo, la norma más que la excepción. En Colombia, donde suele calcularse que esas regiones ocupan entre la mitad y las tres cuartas partes del territorio nacional, este tipo de infraestructuras abundan, y su condición ruinoso y descuidada es a menudo proyectada a las poblaciones y territorios que atraviesan. Esta imagen se reproduce de forma similar en la frontera, donde las carreteras evocan sentimientos y memorias persistentes de aislamiento, exclusión y abandono estatal. Asimismo, la construcción de vías pavimentadas con superficies lisas,

que superan barreras espaciales y acortan distancias geográficas, constituye una expectativa cotidiana que encarna promesas de desarrollo, progreso e inclusión.

El poder evocador de las carreteras como infraestructuras que condensan sentimientos de modernidad, atraso, miseria o desarrollo, ha sido ampliamente subrayado.¹ Esta dimensión simbólica o afectiva cobra especial importancia en espacios “periféricos” o “marginales”, donde las vías son sinónimo de ruina y precariedad.² Esta condición precaria y descuidada no desvirtúa, sin embargo, el papel vital que han desempeñado en la historia de esas regiones. Este papel está relacionado con su función como tecnologías intrínsecas a la construcción de estado y con el significado singular que las carreteras adquieren en los espacios de frontera, donde suelen ser concebidas como infraestructuras destinadas a “civilizar” territorios y poblaciones “salvajes” o “atrasadas”, propósito que ha ido de la mano con fines o procesos de colonización, soberanía estatal, legibilidad territorial y desarrollo económico.³

Esta visión fue dominante durante muchos años en el discurso académico, que concibió la frontera como un espacio ideal para materializar lemas populares como “tierra sin hombres para hombres sin tierra”.⁴ La violencia racial, ambiental y social vinculada con esta imagen ha sido extensamente documentada y criticada, especialmente por desconocer o subestimar los conflictos asociados a las dinámicas de colonización.⁵ La carretera que va desde Pasto hasta Puerto Asís, de la que el Trampolín de la muerte es uno de varios segmentos ([figura 1](#)), constituye un

claro ejemplo de la violencia que ha caracterizado el proyecto civilizador del estado. Esta violencia puede rastrearse a través de los diversos personajes, disputas y eventos que han marcado la historia de la carretera o de las dinámicas políticas y sociales ligadas a ella. Si bien esta violencia no ha despojado a esta vía particular de su promesa de conexión e inclusión, ha puesto en evidencia la economía y la ecología políticas de la infraestructura en la Amazonia colombiana. En un nivel más amplio, se trata de una violencia que da cuenta del proceso espaciotemporal de construcción de estado y del papel que ha tenido en este la frontera.

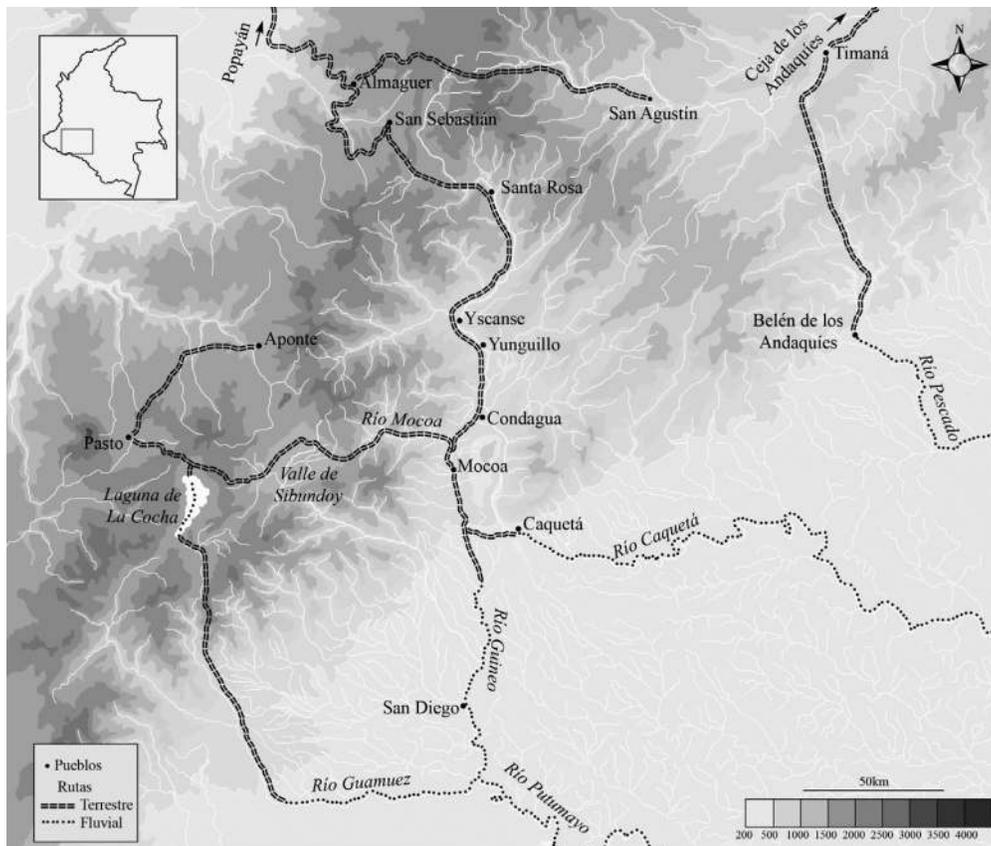


Figura I. Región andino-amazónica colombiana

Fuente: elaboración del autor a partir de plancha cartográfica del IGAC.

Carretera de frontera cuenta la historia de dicho proceso por medio de un análisis etnográfico e histórico de la carretera Pasto-Puerto Asís, desde su concepción en el siglo XIX hasta el presente, y a través de sus varias etapas y mutaciones: trocha indígena y cauchera, camino de herradura misional, carretera de colonización y megaproyecto interoceánico. Al reconstruir esta historia, muestro la forma en que la Amazonia colombiana fue concebida y asimilada dentro del orden estatal como un espacio de frontera y, a su vez, el modo en el que esta condición ha sido vital para la existencia de ese orden. Sostengo que más que haber sido excluida del orden político y espacial del estado, esta región ha sido históricamente incorporada a este orden mediante una relación de inclusión excluyente. El sentido y la naturaleza de esta relación, que serán discutidos a continuación, permiten cuestionar ciertas nociones dominantes sobre el estado y la frontera. El propósito de este libro, sin embargo, no se limita a cuestionar esas ideas, sino también, y especialmente, a mostrar cómo han contribuido a legitimar un orden hegemónico.

El mapa amputado de Colombia

Entre las múltiples connotaciones del término *frontera* (límite territorial o nacional, zona de contacto entre diferentes culturas, periferia de las áreas pobladas, válvula de escape), una de las más persistentes ha sido la de espacio salvaje e indómito que encarna la antítesis de la civilización. Esta imagen ha permeado varias representaciones sobre la Amazonia colombiana y otras