

Hacer el estado: carreteras, conflicto y órdenes locales en los territorios de las FARC*

Simón Uribe**, **Silvia Otero-Bahamón***** e **Isabel Peñaranda******

Recibido: 14 de abril de 2020 · Aceptado: 16 de julio de 2020 · Modificado: 20 de noviembre de 2020

<https://doi.org/10.7440/res75.2021.08>

Cómo citar: Uribe, Simón, Silvia Otero-Bahamón e Isabel Peñaranda. 2021. "Hacer el estado: carreteras, conflicto y órdenes locales en los territorios de las FARC". *Revista de Estudios Sociales* 75: 87-100. <https://doi.org/10.7440/res75.2021.08>

RESUMEN | En agosto de 2017, como parte de los acuerdos de paz con el gobierno colombiano, las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) hicieron entrega de una extensa lista de bienes destinados a reparar a las víctimas del conflicto armado. Entre estos se incluyeron cerca de 3.700 kilómetros de carreteras, la mayoría localizadas en zonas de influencia de esta guerrilla. En este artículo indagamos el tipo de actores, colaboraciones, relaciones de poder y tecnologías que hicieron posible la construcción de carreteras en Puerto Guzmán, un municipio amazónico con presencia prolongada de las FARC. En este sentido, argumentamos que la construcción y transformación en el tiempo de estas infraestructuras permiten entender al estado como una coproducción que involucra dinámicas y actores distintos, algunos antagónicos al orden estatal.

PALABRAS CLAVE | Colombia; conflicto armado; construcción de estado; infraestructura; guerrilla; órdenes locales

Making the State: Roads, War, and Local Orders in the FARC Territories

ABSTRACT | In August of 2017, as part of the Peace Accords with the Colombian government, the Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) presented an extensive list of assets to be destined toward the victims of the armed conflict. It included approximately 3,700 kilometers of roads, most of them located in areas of influence of this guerrilla group. In this article, we investigate the type of actors, collaborations, power relations and technologies that made the construction of roads possible in Puerto Guzmán, an Amazonian municipality with a prolonged FARC presence. We argue that the construction and transformation of these infrastructures over time enables us to understand the state as a co-production involving different dynamics and actors, including some antagonistic to the state order.

KEYWORDS | Armed conflict; Colombia; guerrillas; infrastructure; local orders; state building

* Este artículo es resultado del proyecto de investigación "Carreteras rebeldes. Estado, orden y región en las carreteras de las FARC", financiado por el Fondo de Investigaciones de la Universidad del Rosario, Colombia.

** Ph.D. en Geografía por London School of Economics & Political Science, Reino Unido. Profesor asistente en la Facultad de Estudios Políticos, Internacionales y Urbanos de la Universidad del Rosario, Colombia. Últimas publicaciones: "The Trampoline of Death: Infrastructural Violence in Colombia's Putumayo Frontier". *Journal of Transport History* 4 (1): 47-69, 2020; "Camino de frontera: espacio y poder en la historia del piedemonte amazónico colombiano". *Historia Crítica* 72: 69-92, 2019. ✉ simon.uribem@urosario.edu.co

*** Ph.D. en Ciencia Política por Northwestern University, Estados Unidos. Profesora asistente en la Facultad de Estudios Políticos, Internacionales y Urbanos de la Universidad del Rosario, Colombia. Últimas publicaciones: "Place-Sensitive Policies in the Provision of Subnational Public Goods in Colombia". *Latin American Politics and Society*, en prensa; "Subnational Inequality in Latin America: Empirical and Theoretical Implications of Moving beyond Interpersonal Inequality". *Studies in Comparative International Development* 54: 185-209, 2019. ✉ silvia.otero@urosario.edu.co

**** Maestra en Historia por la Universidad Nacional de Colombia. Joven investigadora en la Facultad de Estudios Políticos, Internacionales y Urbanos de la Universidad del Rosario, Colombia. Última publicación: "An Urban Perspective on the Colombian 'Paro Nacional'" (en coautoría). *International Journal of Urban and Regional Research*, en prensa. ✉ ipenaranda@uniandes.edu.co

Fazer o estado: rodovias, conflito e ordens locais nos territórios das FARC

RESUMO | Em agosto de 2017, como parte dos acordos de paz com o governo colombiano, as Forças Armadas Revolucionárias da Colômbia (FARC), houve a entrega de uma extensa lista de bens destinados a reparar as vítimas do conflito armado. Entre esses bens, foram incluídos aproximadamente 3.700 quilômetros de estrada, a maioria localizada em áreas de influência dessa guerrilha. Neste artigo, questionamos o tipo de atores, colaborações, relações de poder e tecnologias que tornaram possível a construção de rodovias em Puerto Guzmán, um município amazônico com presença prolongada das FARC. Nesse sentido, argumentamos que a construção e a transformação no tempo dessas infraestruturas permitem entender o estado como uma coprodução que envolve dinâmicas e atores diferentes, alguns antagônicos à ordem estatal.

PALAVRAS-CHAVE | Colombia; conflito armado; construção de estado; guerrilha; infraestrutura; ordens locais

Introducción

En agosto de 2017, como parte de los acuerdos de paz con el gobierno colombiano, las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) hicieron entrega de un inventario de sus bienes y activos, destinados, por ley, a reparar materialmente a las víctimas del conflicto armado. El inventario, compuesto de varios listados y desagregado por tipos de activos y origen de estos por bloques y frentes, desataría una prolongada disputa entre el gobierno y miembros del secretariado de la extinta guerrilla. El 22 de agosto, apenas una semana después de la entrega del inventario, Néstor Humberto Martínez, entonces fiscal general de la Nación y crítico acérrimo de los acuerdos, envió una carta al ministro del Interior en la que hacía varios reparos sobre la cuantía y naturaleza de los bienes. Por una parte, el fiscal aludía a la “indeterminación” de diferentes activos, como vehículos, casas, predios y semovientes, que, al no contar con información precisa sobre su localización ni registros o documentos oficiales de propiedad, no podían, según este, ser transferidos al Fondo de Víctimas. Por otra parte, insistía en la imposibilidad de catalogar como bienes muchos de los elementos registrados en el inventario, dado su carácter “insustancial” o por constituir “erogaciones”. Al respecto, y con cierto sarcasmo, hacía referencia a utensilios carentes de “valor comercial” incluidos en la lista de “muebles y enseres”, tales como “traperos, escobas, botas, pocillos, exprimidores de naranja, exprimidores de limón, vasos, carretillas, sartenes, sal de frutas, talcos, ‘plásticos’, etc.”. Citaba también algunos servicios listados en la categoría de “inversión social”, como “1 paciente tratado con primeros auxilios por golpe de vaca por valor de \$1.000.000” o “1 cirugía de cavidad de pene a un joven por \$150.000; etc.” (Martínez 2017, 4).

En un acápite de la carta, titulado “Infraestructura vial”, Martínez hacía mención a las obras de infraestructura de transporte, principalmente carreteras, incluidas por las FARC en su inventario de bienes. Según el fiscal, las vías registradas por la guerrilla, cuyo total sumaba

3.753 kilómetros y su valor monetario estimado era el tercero en importancia después de los inmuebles y el armamento (\$196.622.000.000), no podían hacer parte de dicho inventario, debido a que, al no ser activos enajenables, no era posible destinarlos para reparar a las víctimas del conflicto. Asimismo, añadía que esta infraestructura vial “no es propiedad de las FARC, porque en el peor de los casos habría accedido a bienes propiedad de la Nación” (Martínez 2017, 4). Aunque el significado de esta afirmación es algo ambiguo, parece sugerir implícitamente la incompatibilidad entre bienes de carácter público, como las vías de comunicación, y la naturaleza y las prácticas de actores subversivos, punto sobre el que volveremos más adelante.

La inclusión en el inventario de las FARC de caminos, puentes, carreteras y otras obras catalogadas como “infraestructuras civiles” tuvo una fuerte resonancia mediática. Varios medios hicieron énfasis en la extensión de vías reportadas, señalando que estas superaban de lejos a las construidas por gigantes multinacionales como Odebrecht o contratistas nacionales como los Nule —ambos envueltos en escándalos de corrupción por megaproyectos viales—, o incluso al total de vías terciarias que el gobierno se comprometió a construir en los municipios priorizados para el posconflicto (“Las FARC habrían construido más vías” 2017). Pese a que la información presentada por las FARC es muy vaga en cuanto a la localización, estado y características de las vías registradas, la cifra de 3.753 kilómetros de carreteras construidas por una guerrilla es, sin duda, llamativa, especialmente en un contexto como el colombiano en el que uno de los factores explicativos más reiterados del conflicto ha sido la baja presencia e inversión estatal en una porción extensa del territorio nacional.

Al respecto de esta asociación entre ausencia de estado¹ y conflicto, el preámbulo de los acuerdos de paz señala

¹ En este artículo empleamos deliberadamente el término estado en minúsculas, con el fin de enfatizar la naturaleza heterogénea de las prácticas y actores que lo configuran y

que “el eje central de la paz es impulsar la presencia y la acción eficaz del Estado en todo el territorio nacional, en especial en múltiples regiones doblegadas hoy por el abandono, por la carencia de una función pública eficaz, y por los efectos del mismo conflicto armado interno” (“Acuerdo Final” 2016, 3). El término *abandono* aparece citado múltiples veces en el texto de los acuerdos y, en su doble connotación de causa y efecto del conflicto, sirve de contexto para reafirmar la idea de que la presencia estatal es condición *sine qua non* para la construcción de paz. Esta presencia, por otro lado, se concibe a través de dos objetivos paralelos: el de “asegurar el monopolio legítimo de la fuerza y del uso de las armas por parte del Estado en todo el territorio” (“Acuerdo Final” 2016, 79) y el de “fortalecer la presencia institucional del Estado en el territorio” (“Acuerdo Final” 2016, 194), entre cuyos componentes figura el desarrollo de infraestructura.

En esta relación de condicionalidad entre presencia del estado y consecución de la paz o, inversamente, de causalidad entre su ausencia y la perpetuación del conflicto interno, los casi 4.000 kilómetros de carreteras reportados por las FARC aparecen como un elemento paradójico. La afirmación del fiscal de que esta infraestructura vial “no es propiedad de las FARC”, dado que por su naturaleza pública se trata de “bienes de la nación”, expresa claramente a la vez que refuerza esta paradoja. Esta, sin embargo, no tiene que ver con la aparente contradicción entre bienes públicos o civiles obra de una guerrilla, sino con el papel de un actor antagonista al estado en procesos de configuración estatal, por medio de la construcción de infraestructura.

Este artículo discute este papel en el caso específico de la construcción de carreteras. En este sentido, argumentamos que dichas infraestructuras permiten entender al estado como un proceso de coproducción en el que participan diferentes actores y dinámicas, más que como un aparato monolítico que se expande en un sentido centro-periferia y cuya ausencia se traduce en desorden y conflicto. Con este fin, indagamos histórica y etnográficamente por el tipo de actores, colaboraciones, relaciones de poder y tecnologías presentes en la apertura de carreteras en Puerto Guzmán, un municipio amazónico del departamento de Putumayo. Puerto Guzmán constituye un caso relevante para el desarrollo de este argumento en tres sentidos específicos: primero, históricamente ha sido un territorio con una muy baja presencia institucional del estado, lo que favoreció el dominio prolongado de un actor subversivo (las FARC); segundo, este dominio prolongado se tradujo, entre otras dinámicas, en la construcción de un número significativo de vías en la zona rural del municipio; y, tercero, la construcción de estas infraestructuras no solo

contribuyó a afianzar el dominio de la guerrilla, sino a la construcción del estado local.

Al resaltar el papel de las carreteras construidas bajo el dominio de las FARC en las dinámicas de construcción estatal en este municipio no pretendemos afirmar que la guerrilla suplantó al estado o que el tipo de orden que implantó se asimila al estatal. Como veremos más adelante, la participación de las FARC en la apertura de vías evidencia lógicas y fines diferentes a aquellos presentes en el estado, aun cuando los medios para alcanzarlos no necesariamente fueron distintos entre ambos actores, como tampoco sus efectos. Así, si bien estas infraestructuras afianzaron el dominio territorial de esta guerrilla y las lógicas de conectividad de esta fueron opuestas a las del estado, su construcción contribuyó, paradójicamente, a la formación de este último. Esto se dio mediante procesos como la consolidación del municipio y, posteriormente, de su mayor legibilidad y control territorial por parte del estado. Finalmente, las transformaciones materiales de las vías analizadas en el artículo revelan no solo traslapes entre ambos órdenes, sino el carácter oscilante y discontinuo del estado y, más específicamente, la manera en que sus prácticas estuvieron mediadas por el conflicto armado.

El artículo se estructura en cinco partes. En la primera sección, situamos el argumento en la discusión teórica e historiográfica sobre el estado y, asimismo, planteamos cómo un enfoque centrado en su materialidad permite una mirada diferente a los procesos de configuración estatal. En las secciones segunda y tercera, analizamos la apertura de vías de transporte en Puerto Guzmán, en el contexto espaciotemporal de la emergencia de las FARC y de la economía cocalera, y cómo las dinámicas alrededor de estas vías ilustran el proceso de construcción local del estado en este municipio. En la cuarta sección, hacemos énfasis en las lógicas de poder presentes en estas infraestructuras y en la manera en que estas lógicas revelan similitudes y diferencias entre el *modus operandi* del estado y el de las FARC. Por último, en la quinta sección y en la conclusión resaltamos el carácter inestable del estado visto a través de la geografía y de la materialidad cambiante de la infraestructura, específicamente en el periodo del recrudecimiento de la guerra entre el gobierno y las FARC y, posteriormente, en el contexto de los diálogos de paz.

Repensando el estado

La noción del estado como una fuerza monolítica que se expande en un movimiento centrifugo integrando gradualmente territorios y poblaciones ha sido ampliamente criticada. Desde hace al menos dos décadas, la literatura antropológica se ha preocupado por examinar la multiplicidad de prácticas, actores y relaciones que cuestionan la diferenciación binaria entre estado y sociedad (por ejemplo, Sharma y Gupta 2006; Hansen y Stepputat 2001;

que confrontan la visión dominante de este como un aparato monolítico desligado de las dinámicas sociales e históricas que le han dado forma. Bajo la misma lógica, también empleamos la palabra gobierno en minúsculas.

Joseph y Nugent 2004). Algunos autores, por otra parte, han analizado el papel histórico y contemporáneo de los márgenes, las periferias, y las fronteras simbólicas y físicas en la construcción o legitimación de órdenes estatales (Harambour 2019; Uribe 2017; Ramírez 2015; Serje 2011; Das y Poole 2004). No obstante, en Colombia, el relato histórico dominante en torno al estado sigue derivando de una visión weberiana, que asume como su condición exclusiva de posibilidad la existencia en el espacio y la permanencia en el tiempo de un monopolio absoluto de la fuerza. En esta línea, el “Estado colombiano” (en mayúsculas) se describe o caracteriza con frecuencia a través de adjetivos como “fragmentado”, “cooptado”, “fallido”, “débil” o “ausente”.²

Estos adjetivos remiten a un lenguaje topográfico en el cual, como señala Harvey, “los límites del poder estatal parecen coincidir con un límite territorial claramente definido” (2012, 77). La célebre afirmación “Colombia tiene más geografía que Estado”, del vicepresidente y jefe negociador en los diálogos del gobierno Santos con la guerrilla del Ejército de Liberación Nacional (ELN), Gustavo Bell, es un claro ejemplo del arraigo de este lenguaje en la narrativa oficial de estado y su relación con el conflicto. En la misma línea, Ernesto Guhl, figura muy influyente en el desarrollo de la disciplina geográfica en Colombia, al referirse a la baja presencia estatal en una porción extensa del territorio nacional, afirmaba que una de las expresiones más visibles de este problema era la ausencia de carreteras (1976, 128). Si bien esta aseveración se sitúa en un contexto histórico de expansión de la frontera agraria a través de procesos dirigidos o espontáneos de colonización, se inscribe en y reafirma una visión estadocéntrica del poder cuyo alcance se manifiesta materialmente en la existencia o inexistencia de infraestructura en el territorio.

El papel de las infraestructuras de transporte y comunicaciones en la expansión y consolidación del estado a través de la integración geográfica, la legibilidad territorial y la centralización del poder ha sido discutido desde diferentes enfoques teóricos (Lefebvre 2009; Scott 1998; Mann 1984). Por lo general, estos circunscriben tales infraestructuras al dominio estatal, dejando de lado el papel de actores no estatales en su concepción o construcción. Nuestro interés aquí no es, sin embargo, incluir una nueva tipología de infraestructura, sino discutir, a partir de su análisis, la participación de dichos actores en su concepción y desarrollo y, por esta vía, en las dinámicas locales de construcción del estado. En otras palabras, en lugar de asumir la infraestructura como un corolario inherente al proceso de expansión y consolidación del poder estatal en zonas periféricas o ajenas a su control, la abordamos como un conjunto de prácticas y relaciones a través de las cuales

se confronta y (re)configura este poder *en y desde* sus márgenes. De este modo, sostenemos, siguiendo a Trouillot (2001), que la materialidad del estado reside no tanto en las instituciones o lugares de gobierno, sino en las relaciones de poder y en la manera en que estas relaciones producen ciertas espacialidades para el despliegue del poder.

Si bien hay un interés creciente en el estudio de las dinámicas de configuración local del estado, este se ha centrado principalmente en el análisis de dinámicas organizativas, partidistas o identitarias (Torres 2011; Ramírez *et al.* 2010; Bolívar 2006). Nuestro énfasis en la infraestructura busca ir más allá de estas dinámicas, al examinar las relaciones materiales que atraviesan al estado y, a su vez, la manera en que la materialidad de las infraestructuras revela transiciones entre diferentes órdenes políticos a escala local y nacional. En este sentido, el artículo se inscribe en y busca aportar a las discusiones recientes sobre la relación entre política e infraestructura (Anand, Gupta y Appel 2018; Harvey y Knox 2015; Acevedo-Guerrero 2019; Uribe 2019), así como a los análisis que sitúan esta relación en contextos de conflicto armado (Bachmann y Schouten 2018; Kernaghan 2012).

“El amor por esa vía era muy grande”

Nadie recuerda cuándo exactamente se construyó el puente de Las Perlas (ver imagen 1), una de las inspecciones de policía de Puerto Guzmán cuyo centro poblado está ubicado a orillas del río Mandur, cerca de 30 kilómetros al oriente de la cabecera municipal. La referencia temporal es siempre la misma: “por allá en la época de Casanova”, para indicar que la obra data de la época de la administración de Jairo de Jesús Casanova (1995-1997), primer alcalde electo del municipio. Pero la referencia a este personaje no es solo temporal. Todos a quienes escuchamos contar la historia del puente lo recuerdan como alguien que “colaboró con la causa” aportando remesa, materiales de construcción y un maestro de obra de Mocoa que permaneció por cerca de dos meses y ayudó en el trabajo de cimentación y fundición de las columnas del puente. Otro aporte habría llegado gracias a un diputado de Puerto Guzmán, el primero que tuvo el municipio, quien gestionó dos millones de pesos en cemento con la Gobernación del departamento. Asimismo, tras otra gestión de uno de sus promotores, un ingeniero de Caminos Vecinales habría llegado de Mocoa a dar una breve asesoría técnica.³

2 Algunas lecturas históricas o sociológicas del estado que asumen esta visión incluyen a Safford y Palacios (2002), González (1977), Pécaut (1987) y Bushnell (1993).

3 El Fondo Nacional de Caminos Vecinales fue creado por el gobierno central en 1960 y tuvo como función la construcción de vías terciarias, incluyendo algunas de colonización. Fue una dependencia del Ministerio de Obras Públicas (posteriormente Ministerio de Transporte) hasta su liquidación final en 2003.

Imagen 1. Puente Las Perlas, julio de 2018



Fuente: fotografía de los autores.

A pesar de que estos y otros aportes de políticos y funcionarios estatales están registrados en la memoria colectiva de quienes tuvieron algo que ver con la construcción del puente, este se recuerda, principalmente, como un logro de la comunidad.⁴ Josué,⁵ uno de sus principales gestores y quien saldría electo alcalde en 2001 con el apoyo de las juntas de acción comunal (JAC) del municipio, cuenta que:

Ahí llegamos días de haber 280 personas en un solo día comunitario jalando a las vigas. Vino gente desde la Ceiba, vino gente del Recreo, vino gente del Cerrito, del Paraíso, del Edén, de Agua Azul, Esmeralda, Brasilia. Todas esas veredas vinieron a colaborarnos así fuera un día, dos días, venían. El amor por esa obra era tan grande que la gente no le importaba caminar un día por venir a trabajar.

Las diferentes versiones sobre el puente expresan una emoción similar y evocan cada momento de su construcción como una gesta: las mingas en las que participaban mujeres y hombres procedentes de veredas cercanas y lejanas; la espera de la llegada del verano para poder desviar el cauce del río y abrir a pala los huecos para los cimientos; el diseño —obra del maestro traído de Mocoa— de un elaborado sistema de vertido de concreto por tubos desde un puente colgante construido en los años ochenta; la fundición de las columnas y, finalmente, el armado de la superficie, de 28 metros de largo, con

vigas y tablonés de maderas resistentes al agua, que eran jaladas por horas y hasta por días en mula y a hombro.

El puente fue remplazado hacia el año 2010 por otro de concreto y hierro, cuya construcción fue adjudicada por licitación a un contratista privado. Cuenta Fabio, colono fundador y expresidente de la JAC de Las Perlas, que hace unos años un presidente sin mucha antigüedad en la vereda sugirió tumbar el puente después de que un borracho cayó de este al río y se ahogó. La propuesta generó indignación entre la gente del asentamiento, entre estos Fabio, quien recuerda el episodio como un agravio personal:

Es que eso no fue una obra, no le estoy diciendo, de uno o dos días para hacer eso; eso llevó mucho tiempo. Y por ahí pasaban doble troques, no llenos con veinte toneladas, pero sí con diez toneladas. Y aquí hubo un presidente que quería que tumbáramos ese puente porque era un riesgo y que porque ya teníamos el otro y dije: “no, ese puente para nosotros es histórico y vamos a tratar de sostenerlo”. Y ahí está, ¡ahí está!

En los testimonios de Fabio y Josué, el puente aparece como una infraestructura cuyos significados simbólico y afectivo son indisociables del esfuerzo colectivo e individual invertido en su construcción. La reiteración de que fue la comunidad la que aserró, cargó y trabajó y, por otra parte, de que el puente está ahí, de que sigue en pie, sitúa un evento pasado en el presente y le da vigencia a través de su permanencia material. La mención de que el puente “es histórico” remite, entonces, siguiendo a Joanne Rappaport, a la idea de que “la historia es una cuestión de poder en el presente y no una reflexión desconectada sobre el pasado” (1998, 16). En este caso, esta cuestión tiene que ver no solamente con *quién* construye la infraestructura sino *cómo*, a través de esta, podemos entender la manera en que se percibe el proceso de construcción de estado en una región de frontera. La discusión sobre quién hace y qué papel desempeña en la construcción de una carretera, puente u otra obra pública es fundamental en este sentido y, como veremos más adelante, muestra que la construcción del estado vista a través de la infraestructura es un proceso relacional y asimétrico.

Si en las versiones sobre el puente hay cierto consenso en relación con los aportes de políticos e instituciones, que se pueden cuantificar, no sucede lo mismo con la guerrilla. Salomón, colono y líder social de Puerto Guzmán, que nos acompañó en un recorrido en moto por carreteras construidas en los años de las FARC y quien, de su experiencia como inspector de obras públicas, heredó un conocimiento milimétrico de las vías, fue el más enfático al respecto. “Ese puente se hizo con la guerrilla y la comunidad”, nos dijo, mientras señalaba el puente viejo desde el nuevo; y, sin poder dejar escapar la ironía, añadió: “¡nosotros luchando veinte años por *hijueputas* veinte

4 En este texto empleamos el término *comunidad* en el sentido usado por los habitantes del municipio, el cual alude a la población que no hace parte del gobierno, la guerrilla u otro actor político o institucional.

5 Los testimonios aquí citados fueron recogidos en diferentes veredas de Puerto Guzmán y en el centro urbano del municipio durante junio y noviembre de 2018. Para proteger la identidad de las personas que figuran en el texto, se utilizan pseudónimos.

metros!”. Otras respuestas a la pregunta de si la guerrilla desempeñó algún papel en la apertura del puente fueron:

Josué: No señor, absolutamente nada. Ni se metieron en el tema, ni dijeron sí ni dijeron no. Nunca nos tocaron. Nada, nada, nada. Eso fue una cuestión netamente idea campesina, pero ellos nunca intervinieron en ese proceso.

Fabio: No. Mire que, usted sabe, o no sé si sepa, pero si hablamos la realidad, en esos tiempos había cooperación de guerrilla [...] Entonces nosotros cuando hacíamos los trabajos, teníamos las ideas, pensábamos, uno siempre tocaba pues decir “vea, tenemos esta idea de...” [y respondían] “claro, bueno, a beneficio de ustedes, ¿cómo no lo van a poder hacer? Nosotros los apoyamos” [...] En ciertas ocasiones, maestro, de pronto sí le decían a uno, “vea, toca arreglar el camino”. Porque a veces uno se cuelga, o la comunidad no le apoya, y están los caminos malos, ¿cierto? Si eso no fuera así, si ellos hubieran dicho que no, no hubiéramos hecho ese puente.

Algemirol [colono de Las Perlas]: La guerrilla en el trabajo del puente colaboró con ideas. Ellos promovían a la gente. Ellos iban y le decían a la comunidad “tal día hay una minga en la escuela para mover las vigas”, y toda la gente se reunía [...] Eran 500 y 600 personas jalando una viga de esas.

Aunque estas versiones expresan cierta ambivalencia y disenso, derivan no tanto de la presencia o ausencia de las FARC en el evento del puente, como de formas diferentes de entender qué significa hacer o construir. La reacción de los habitantes de Las Perlas y otros lugares del municipio ante la mención de que varias de sus vías aparecen en el inventario de bienes de las FARC era casi siempre la misma, y consistía en afirmar de forma tajante que eran “ellos” (la comunidad, la gente de la vereda, los campesinos) y no “otros” (el municipio, el departamento, el gobierno, la guerrilla) quienes las habían construido. En esos testimonios, el *quién* alude casi siempre al trabajo material de *hacer* (quién desmontó, quién cargo, quién construyó) y es este trabajo y no otro el que define la autoría de una obra. No obstante, al indagar sobre el *cómo* se construyeron emergen actores o instituciones estatales (generalmente a través de aportes en especie o dinero) y también la guerrilla, cuya participación se suele asociar a una relación de coerción. La afirmación de Algemirol de que las FARC “promovían a la gente” en los trabajos del puente, o de Fabio de que sin su consentimiento este nunca se habría construido, insinúan la existencia de esta relación. Por otra parte, la diferencia entre estas dos versiones (en una, la intervención de la guerrilla es activa y, en la otra, pasiva), o su contradicción con la tercera (Josué), se explica en parte por la transición temporal y política en la que inscribe este evento particular.

Del río a las carreteras

Más allá del significado del puente de Las Perlas para quienes participaron en su construcción, esta obra es un hito importante en el proceso de colonización de Puerto Guzmán. Los orígenes de este proceso se remontan a mediados del siglo XX con la llegada de un grupo de colonos del Valle del Cauca, quienes adquirieron un predio sobre la margen derecha del río Caquetá, lugar que décadas más tarde se convertiría en la cabecera municipal. En 1975, la conexión por carretera con Mocoa (capital de la entonces intendencia del Putumayo) impulsó la llegada de colonos atraídos por la posibilidad de hacerse a tierras baratas y por el auge que tuvo el comercio de plátano durante esa década. La colonización siguió el curso de la carretera hasta el asentamiento principal y por algunas trochas abiertas al sur de esta vía, y hacia el oriente por el Caquetá aguas abajo, conectando con otros asentamientos del lado del departamento de Caquetá, como Curillo y Solita.

Hasta finales de la década de los ochenta la red vial avanzó poco. Se abrieron, también con trabajo comunitario y algunos aportes públicos, 20 kilómetros de carretera entre el asentamiento de Puerto Guzmán y Puerto Rosario, y otros tantos de Santa Lucía hacia el sur, en dirección al actual municipio de Puerto Caicedo. En consecuencia, el río Caquetá continuó siendo el principal medio de transporte y de acceso a una parte importante del territorio comprendido por el futuro municipio. Sin embargo, el auge inicial de la coca en esa década y la relación de esta economía con la consolidación de las FARC traerían cambios drásticos en la vida de este territorio, entre ellos, el avance acelerado de la colonización a través de la apertura de carreteras.

La coca llegó a Puerto Guzmán a inicios de los ochenta, presuntamente de manos de comerciantes del Caquetá vinculados al cartel de Medellín (Cancimance 2017, 114). Su primera bonanza se extendió hasta mediados de esa década, la cual fue seguida por un periodo de depresión asociado a la guerra del gobierno contra el narcotráfico desatada tras el asesinato de Rodrigo Lara Bonilla (CNMH 2012, 32). Durante este auge inicial y en uno posterior que se prolongó durante toda la década de los noventa, muchos transitaban del cultivo de plátano o maíz al de la coca, a la vez que llegaron varias oleadas de *finqueros*, *raspachines*, *traquetos*,⁶ *comisionistas* y otros migrantes permanentes y flotantes vinculados al negocio.

El cambio en el transporte fluvial durante esos años capta bien la transformación generada por la coca en la vida de los guzmanenses. Los relatos sobre los primeros

6 En la jerga de la economía cocalera, *traqueto* es el término genérico para narcotraficante; *finqueros* se refiere a los propietarios o poseedores de predios donde se siembra coca; *raspachines*, a los recolectores de la hoja de coca, y *comisionistas*, a los intermediarios que compran la pasta base y la llevan a los cristalizaderos.

años del asentamiento describen la navegación como una proeza de pilotos autodidactas, que subían y bajaban lentamente por el Caquetá en botes de madera de una sola pieza, impulsados con motores “Archimedes” de 4 o 5 caballos. Los atascos y naufragios en los *chorros* (raudales) del río eran eventos frecuentes y su paso requería la asistencia de remeros, posición que regularmente ocupaban negros de la población vecina de Puerto Limón. Con la bonanza de la coca, los botes de madera fueron remplazados por deslizadores de fibra y los “Archimedes” por motores que llegaban hasta los 275 caballos de fuerza. Estas lanchas rápidas o “voladoras” alteraron de forma abrupta la noción del tiempo y la distancia, pues conectaban en horas lugares que antes estaban separados por días de viaje.

El alto flujo de personas por el Caquetá y el agotamiento de tierras en las vegas del río llevaron a la apertura de caminos para abrir fincas tierra adentro. Así, se fue consolidando una franja de colonización del Caquetá hacia los ríos Mandur y Yurilla, afluentes del primero. A medida que se poblaba esta zona y surgían nuevas veredas y caseríos, aumentó también la presión por tener una vía de conexión terrestre con el asentamiento de Puerto Guzmán. La construcción del puente de Las Perlas es un evento importante en este contexto porque fue a través de este, y de la extensión de la vía principal hasta este punto, que se estableció dicha conexión.

Hacia mediados de la década de los noventa, cuando se construyó el puente, las FARC ya eran un actor dominante en el territorio. Las diferentes versiones frente a su participación en el evento del puente dan cuenta, no obstante, de que su papel en la apertura de vías era aún ambiguo o difuso. Esta situación cambiaría en los años siguientes, cuando la guerrilla adoptó una política “pro vías”, cuyos orígenes solo pueden entenderse a través de una relación de simbiosis que se dio entre este actor, la coca y las comunidades campesinas.

Las FARC llegaron a Puerto Guzmán a comienzos de la década de los ochenta, como resultado de la política de desdoblamiento de frentes militares. De ahí surgió el frente 32, proveniente del Caquetá y del cual se derivaría posteriormente el 48. El frente 32 se estableció en el territorio de Puerto Guzmán y permaneció allí hasta su reincorporación en enero de 2017. A diferencia de lo sucedido en otras partes del Putumayo, la presencia del frente 32 no fue disputada por grupos paramilitares y este ejerció un poder hegemónico durante cerca de dos décadas. Dicho poder se sustentó en buena medida en la coca, especialmente a partir de los noventa, cuando las FARC comenzaron a ejercer control sobre toda la cadena productiva del negocio a través de la imposición de tributos. Asimismo, la coca, y de paso la ganadería —cuyo desarrollo en Guzmán estuvo ligado a la primera—, requerían la expansión de la frontera de colonización y esta, a su vez, la apertura de vías de acceso. Esto supuso una paradoja para la guerrilla, pues la apertura de vías

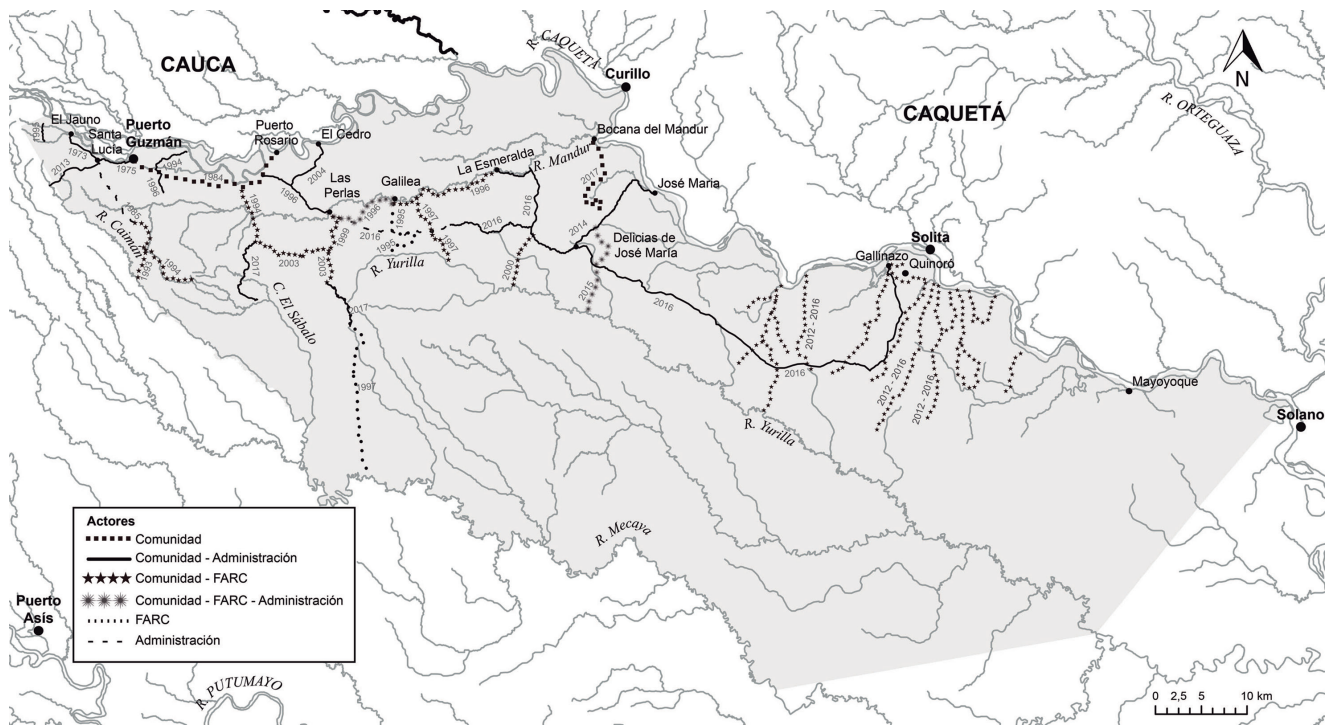
también facilitaba el acceso de la fuerza pública y otros actores que podrían disputarles el control territorial.

Salomón, quien para la época en que se construyó el puente de Las Perlas era inspector de obras públicas, afirma que la guerrilla inicialmente se negaba a dejar construir vías, “porque, según ellos, por donde había vías iba a llegar la represión del gobierno, iban a entrar a los territorios en donde ellos tenían el dominio [...] Y decían: ‘No, porque es que por las vías va a entrar el ejército, va a entrar la policía, va a entrar la ley, van a entrar *paracos* [paramilitares]’”. En la misma línea, comenta Fabio que “al principio hubo ese *atrancón* porque ellos estaban muy visibles aquí en el sector, y decían que al haber vías iba a haber penetración de la fuerza pública”.

Pese a que no hay un consenso sobre cuándo las FARC comenzaron a promover la apertura de carreteras, este cambio se asocia a la presión ejercida por las JAC, en el marco de las marchas cocaleras de mediados de los noventa. En efecto, a partir de este momento se inició un periodo de apertura de vías en distintos puntos del municipio, para varias de las cuales, la gente reconoce, hubo participación de la guerrilla. De cualquier forma, esta transición difícilmente se habría dado de no existir la relación descrita entre FARC, colonización y coca. Algunas de estas vías se muestran en el siguiente mapa (ver mapa 1), elaborado a partir de testimonios orales, georreferenciación en terreno e imágenes satelitales.

Este mapa es un testimonio crucial sobre el proceso de construcción del estado en Puerto Guzmán. Por una parte, evidencia la participación de actores no estatales (FARC y comunidades campesinas) en la construcción de infraestructuras públicas tradicionalmente asociadas a la acción y presencia del estado. Es importante resaltar esto porque, a excepción de un par de carreteras construidas por las FARC con fines militares, las vías que muestra el mapa, incluidas aquellas en las que participa este actor, son de uso público. Aunque en algunos casos las administraciones municipales colaboraron con dinero o en especie, en la mayoría las obras fueron producto del trabajo de las JAC con apoyo de la guerrilla. El predominio de estos dos actores en la apertura de vías fue casi absoluto en la década de los noventa, durante la cual el ámbito de poder estatal fue muy tenue y estuvo confinado a la zona urbana del municipio.

Por otra parte, las carreteras del mapa tienen un carácter similar al de las vías terciarias, en tanto configuran una red que conecta a las zonas rurales con la cabecera municipal. Esta territorialidad municipal de las vías, que a su vez coincide con el área de influencia del frente 32, es relevante porque revela la manera en que estas contribuyeron al proceso de construcción de estado local en Puerto Guzmán. Esto no significa que las lógicas políticas o económicas presentes en estas infraestructuras fueran similares a aquellas de las vías impulsadas o construidas por el estado. Una diferencia central radica

Mapa 1. Vías de Puerto Guzmán diferenciadas por actores involucrados en su apertura y fechas aproximadas de construcción⁷

Fuente: elaborado por los autores y digitalizado por Carlos Andrés Patiño.

en la dirección de las carreteras. En el caso del estado central, las carreteras en la región amazónica se fueron expandiendo en sentido centro-periferia a medida que avanzaba el proceso colonizador. Muchas de las vías construidas por o con apoyo de las FARC tienen un sentido contrario, pues conectan entre sí zonas periféricas rurales y, eventualmente, conforman una red vial municipal que se integra a las vías estatales. Esta dirección refleja tanto las dinámicas económicas en que estuvieron inmersas estas infraestructuras —el auge cocalero— como las lógicas de dominio territorial de la guerrilla, que se expresaron no solo en la decisión de dónde construir vías, sino en su control. Este fue el caso de Puerto Guzmán, donde el control de las carreteras significó una amenaza a la soberanía territorial de un estado cuya presencia se limitó durante mucho tiempo a la represión militar de la población.

Si bien las lógicas de uno y otro actor son distintas u opuestas, no sucede lo mismo con sus efectos. El ejemplo más claro de esto es el papel que desempeñaron dichas infraestructuras en el proceso de consolidación del municipio. Las FARC se opusieron a la creación del municipio, hito que se logró finalmente en 1992 luego

de una larga campaña de líderes cívicos, principalmente de la zona urbana. Sin embargo, y paradójicamente, este hito hubiera sido muy difícil de alcanzar sin la participación del frente 32. El hecho de que este ejerciera durante un tiempo prolongado un dominio territorial en el área del futuro municipio, que gozara de cierto grado de legitimidad entre su población y de que, además, facilitara su colonización alrededor de la coca favoreció el crecimiento demográfico y económico del lugar. Estos dos elementos fueron claves para alcanzar el estatus de municipio, elemento central en los procesos de construcción local del estado (Torres 2011). Por su parte, la apertura de trochas y carreteras y su evolución gradual hacia una red vial fue un proceso vital para consolidar el municipio y, por esta vía, la territorialidad estatal.

En Puerto Guzmán, como en muchos lugares asociados a la ausencia o marginalidad estatal, los procesos de construcción de estado están marcados por prácticas endógenas o locales que cuestionan narrativas estado-céntricas del poder. Como ilustramos en esta sección, la infraestructura participa de estos procesos en formas evidentes, como la producción de flujos y conexiones que facilitan la integración política y económica de territorios, y en otras no siempre visibles o reconocidas, como la participación directa o indirecta de actores no estatales en su construcción. Pero la infraestructura habla también, en un sentido material, del tipo de relaciones a través de las cuales se instaura el orden local, así como de la forma en que este orden refleja lógicas

7 Entre los actores involucrados en la apertura de vías, la comunidad alude generalmente a las JAC, mientras que la administración se asocia a diferentes instancias del orden gubernamental, como el municipio, la intendencia, el departamento y el gobierno central.

de poder estatal. Estas relaciones no son visibles en el mapa, cuya imagen estática y superficial despoja a las carreteras de su materialidad política y las reduce a una proyección vectorial y plana entre dos puntos. La siguiente sección ahonda en cómo se dieron estos vínculos en el terreno y de qué manera expresan el tipo de orden implantado por la guerrilla.

Hacer el estado

Alex, colono de la vereda La Esmeralda y uno de los pocos residentes actuales del lugar, recuerda así la apertura de una trocha entre esa vereda y la inspección de Galilea:

A mí me tocó trabajar [en esa vía]. De aquí del caserío de La Esmeralda a Galilea todavía se ve la banca [...] Eso lo proyectó la guerrilla en su mente, en su planificación, y dijeron: “vamos a hacerlo con las comunidades”; comunidades para el hombro, pica al hombro, y así nos tocó comenzar a hacerle [...] Íbamos en cierta parte cuando [las FARC] dijeron: “No, esto es molestar mucho a la gente. Por qué no reunimos entre todos, *raspachines*, *fincarios*, esto, lo otro, y recogemos un aporte; entonces tenemos con qué comprar un buldócer, o pagar un buldócer, para abrir una carretera y andar más rápido”. Todo el mundo entregó su plata. Eso se recogió plata, pero hartísima. Y la plata, “no, que fue que el comandante fulano se fue. Se voló con la plata”. Hicieron un poquito, ¿sí me entiende? Pero realmente eso lo hizo la comunidad [...] Que ellos presenten esto como obra de ellos, no señor. Con el cañón de fusil nos obligaron a cargar una pala, una pica y después a entregar la plata, y no salieron con nada.

Al igual que el puente de Las Perlas, la trocha de Galilea a las Perlas no tiene una fecha exacta de apertura. Alex ubica este evento en el año 1995, pero otros datan su construcción uno o hasta dos años antes o después. Sucede lo mismo con otros detalles de la historia, como el episodio del buldócer. En la versión de Salomón, por ejemplo, este habría sido adquirido con plata de la comunidad y traído por la guerrilla en un accidentado traslado por el Caquetá desde Curillo hasta la desembocadura del Mandur, trayecto en el cual se hundió en el río y tuvo que rescatarse por piezas. Asimismo, la mención al robo de la plata aparece en otras versiones, pero no es muy común en los testimonios sobre la guerrilla, y en este caso alude a un comandante en particular que la gente recuerda como especialmente corrupto.

Más allá de las divergencias entre una y otra versión, el testimonio de Alex sobre esta trocha da cuenta de elementos claves para entender la relación entre infraestructura, orden local y estado en territorios bajo el control de las FARC. Por una parte, su fecha de construcción coincide con un periodo de bonanza de coca en el Putumayo, que tendría su pico en el año 2000 cuando

este departamento concentró el 40% del área sembrada en el país (UNODC 2005, 15). Durante esos años, la cuenca media y baja del Mandur se convirtió en un epicentro de este cultivo y también en base de operaciones del frente 32. La bonanza trajo gente y dinero, y con estos surgió la necesidad (y la posibilidad) de construir vías para expandir las zonas de cultivo y abrir fincas ganaderas. Las carreteras fueron entonces efecto y a la vez condición de posibilidad de la bonanza cocalera, que a su vez contribuyó a consolidar el orden político-militar de las FARC, configurando, así, la relación de simbiosis entre coca, comunidad y guerrilla antes mencionada.

Por otra parte, el testimonio de Alex evidencia que la relación entre las FARC y la comunidad es asimétrica y está mediada por la coerción de un actor que ejerce el monopolio de la fuerza. En todas las historias sobre vías en las que participaron las FARC esta relación está presente, independientemente de si su demanda inicial surgió de las comunidades o de la guerrilla. No obstante, en ambos casos la coerción no se asume necesariamente como algo negativo, pues hay un consenso en que las vías “son buenas” porque “traen desarrollo” o “progreso”. Al respecto, aplica la expresión “voluntariamente obligados” de un campesino al referirse a la participación de las comunidades campesinas en las marchas cocaleras de mediados de los noventa (Ramírez 2001, 153).

El vínculo entre las JAC y las FARC es importante para entender las relaciones de poder asimétricas entre actores. Al igual que en otros casos (Larrat-Smith 2020), las JAC de Puerto Guzmán fueron instrumentales para ampliar y mantener el dominio territorial de un actor subversivo. Puerto Guzmán tiene más de doscientas veredas, la mayoría de las cuales cuentan con JAC que se agrupan en una asociación municipal. En el contexto del conflicto, estas organizaciones servían de intermediarias entre las comunidades y la guerrilla y canalizaban demandas colectivas e individuales. A su vez, las FARC ejercían control sobre su funcionamiento, validando el nombramiento de sus miembros, demandando rendición de cuentas por parte de sus representantes y usándolas como medios de transmisión de reglas a las comunidades.

La obligación de participar en la apertura y mantenimiento de carreteras, caminos y puentes está consignada en los “Manuales de convivencia para el buen funcionamiento de las comunidades”, una suerte de código civil de la guerrilla que contemplaba normas sobre casi todos los aspectos de la vida cotidiana, y cuya transgresión implicaba desde la imposición de multas hasta juicios sumarios (Cancimance 2017, 147). Las formas específicas de la participación individual y colectiva en obras de infraestructura no están establecidas en estos manuales. Los testimonios recogidos, por su parte, muestran que estos modos variaban de acuerdo con el tipo de obra o el comandante de turno y podían

incluir aportes en dinero, en trabajo (a través de mingas coordinadas por las JAC), o una combinación de ambos. Como los tipos de aportantes también cambiaban según su capital o ingresos, las imposiciones se distribuían de forma desigual. Así, por ejemplo, el número de jornales (o su equivalente en dinero) que un finquero estaba obligado a aportar dependía de la cantidad de ganado o producción de coca en su predio. En todo caso, los testimonios concuerdan en que “todo el mundo” (con excepción de los niños, aunque algunos sostienen que estos acudían a las mingas) tenía que aportar sin importar su condición económica o social.

Las relaciones de poder presentes en la construcción de carreteras se reproducían y reforzaban en el uso de estas, a través del control y la interrupción de flujos. Estos incluían personas, información, dinero y mercancías, y eran un elemento esencial del orden local establecido por la guerrilla. Los manuales de convivencia del frente 32 abundan en normas detalladas sobre acceso, establecimiento y movilidad, que incluyen, entre otros, toques de queda permanentes para transporte humano y de ganado, porte de cartas de recomendación de las JAC y restricciones al ingreso de personas foráneas. Una sola regla, que obligaba a las personas que llegaban a radicarse en la región a permanecer un año sin salir a las cabeceras municipales, refleja el nivel severo de control al que era sometida la gente por la guerrilla. A esto se agrega la creación de retenes en el río y las carreteras y, más tarde, en los años cruentos de guerra con el ejército, el minado en las vías de acceso a sus zonas de retaguardia.

El control sobre la dirección y los flujos de las vías por parte de la guerrilla muestra cómo estas constituían tecnologías de gobierno, de forma similar a las vías estatales. Otro elemento común en el *modus operandi* de ambos actores tiene que ver con las características propias de las carreteras. En su construcción y mantenimiento, una carretera requiere participación y coordinación (en muchos casos entre varias veredas), así como cierto grado de centralización en las decisiones técnicas y financieras. No obstante, el que la manera de operar de la guerrilla se asemejara al estado no significa, como mencionamos previamente, que ambos actores sean equiparables en sus fines ni tampoco en sus capacidades. Lo último es tangible en las características de las vías construidas por las JAC bajo la coordinación o vigilancia de las FARC. Aunque estas vías son de extensiones y materiales diferentes, algunas con puentes o alcantarillas de concreto, en su mayoría son *banqueos* o vías en tierra abiertas a mano o con buldócer que demandan mantenimiento regular y son aptas solamente para vehículos 4x4. Aun así, como se ilustró en la sección anterior, estas contribuyeron al proceso de construcción del estado local. Este proceso no es lineal o progresivo; por el contrario, según veremos a continuación, se trata de un proceso sujeto a ciclos de expansión, contracción y conflicto, que a su vez se materializan y hacen visibles en la infraestructura.

Estratos materiales del tiempo

Las carreteras construidas con participación de las FARC evidencian un proceso de aceleración de flujos humanos y no humanos durante el auge cocalero. En este sentido, como anota Alex, la demanda de vías obedeció a la necesidad de “andar más rápido”. Esta mención alude específicamente a los cambios tecnológicos y sus efectos en las técnicas de construcción y en la movilidad. Tales transformaciones se captan muy bien en la transición de la pica al buldócer en la apertura de la trocha de Galilea a La Esmeralda, descrita en la sección anterior. Con la llegada del buldócer se inaugura una época de apertura de banqueos, algunos de los cuales fueron construidos ampliando caminos de herradura ya existentes. La apertura de banqueos implicaba la construcción de puentes y alcantarillas, y, en ocasiones, requería el trabajo de ingenieros, además de los operarios de maquinaria.

Las memorias de la bonanza no se pueden desligar de la imagen de los buldóceres abriendo banqueos entre veredas o de acceso a predios y puertos sobre los ríos que atraviesan Puerto Guzmán, cuyo territorio abarca un área tres veces mayor a la de una ciudad como Bogotá. Las imágenes satelitales dejan ver la proliferación de estas vías, que en conjunto evocan una fase de *compresión espaciotemporal* propia de dinámicas capitalistas (Harvey 1990) o de expansión del estado, solo que en este caso la geografía y la economía política de la infraestructura están ligadas a la acción de un actor no estatal. Estas imágenes también revelan la transformación drástica del paisaje que, con la tala de bosques para abrir cultivos de coca y fincas ganaderas en zonas aledañas a las vías, en pocos años pasó a convertirse en extensiones amplias de potreros. Esta relación entre vías, colonización y desmonte no fue un fenómeno propio del orden guerrillero, y sus causas se sitúan en una economía política de la deforestación con raíces profundas en las dinámicas históricas de colonización de la Amazonia (Revelo-Rebolledo 2019). Si estas dinámicas participaron, en el contexto de la coca y las FARC, en la construcción del estado en Puerto Guzmán, este proceso fue muy inestable y estuvo mediado por el conflicto armado. Esto perturbó profundamente el orden guerrillero, con el deterioro de las infraestructuras sociales y materiales que lo sustentaban.

La fotografía que corresponde a la imagen 2 fue tomada a mediados de julio de 2018, cerca al punto donde arranca el banqueo de 15 kilómetros de Galilea a La Esmeralda. El buldócer y la trocha en ruinas son vestigios materiales de la época del auge cocalero. Es difícil imaginar en ese mismo lugar el tráfico y la densidad humana que describen todas las historias de la bonanza. “Eso había gente, pero, mejor dicho, cualquier cantidad”, nos dice Salomón en el punto donde fue tomada la foto al tiempo que señala a la izquierda otro lugar a unos 100 metros

donde se ve la ruina de un campamento del frente 32. El sentimiento de vacío y abandono que genera esta imagen nos acompañó en muchos lugares del recorrido y contrastaba con la sensación muy viva en la gente de libertad de movilidad tras la salida de la guerrilla pocos meses atrás. En varias ocasiones a lo largo de este recorrido, Salomón fue enfático al decir que, de no haberse dado este evento, posiblemente no habríamos podido llegar hasta este u otros lugares, y menos sacar fotos.

Imagen 2. Ruina de buldócer en la trocha de Galilea a La Esmeralda, julio de 2018



Fuente: fotografía de los autores.

Los vestigios de la trocha, el buldócer y el campamento de las FARC hablan también de un periodo de guerra que se inició a finales de los noventa y se prolongó por cerca de una década. Con el incremento de la presencia de fuerza pública y de las fumigaciones de cultivos de coca tras la puesta en marcha del Plan Colombia⁸ y, posteriormente, con la arremetida militar contra las FARC en el marco del Plan Patriota,⁹ Puerto Guzmán, al igual que muchos otros municipios del país, se convirtió en escenario de desplazamientos masivos, bombardeos, masacres y ejecuciones extrajudiciales. Con el éxodo masivo de población en la zona rural, muchas veredas quedaron desocupadas y sus vías de acceso se fueron enmontando por falta de mantenimiento hasta desaparecer o volver a su condición previa de caminos de herradura.

Los ríos y las carreteras construidas años atrás fueron usadas por el ejército en las llamadas “operaciones rastrillo”, que literalmente consistían en barrer el territorio de cualquier persona sospechosa de cooperar con la guerrilla. Algunas vías fueron destruidas en estas campañas contrainsurgentes, al igual que la maquinaria

usada en su apertura y mantenimiento. A su vez, las FARC se concentraron en la guerra, empleando algunas de las mismas tácticas de los militares y contribuyendo así a empeorar el clima de zozobra y terror en la región. Durante esos años, prohibieron a los presidentes de las juntas recibir recursos por parte del gobierno, incluyendo los destinados a construcción o mantenimiento de vías. Paralelamente, con la puesta en marcha del Plan de Consolidación Territorial¹⁰ en 2007, el gobierno comenzó a implementar un modelo de gobernanza en zonas de conflicto donde confluían la intervención militar con políticas de desarrollo y el fortalecimiento de la presencia institucional. Este modelo también buscó recuperar la confianza de la población civil en la fuerza pública, a través de jornadas cívico-militares y destinando batallones de ingeniería a la construcción de carreteras (García 2011).

La construcción de carreteras como estrategia de pacificación territorial refleja un viraje global en los discursos de construcción de paz, en los cuales se ha pasado de considerar la infraestructura como una política “pos” conflicto a concebirla como un mecanismo efectivo de estabilización en escenarios de guerra (Bachmann y Schouten 2018). En el caso colombiano, este mecanismo opera también como una estrategia de legitimación estatal en zonas por fuera de su control. A este respecto, María Clemencia Ramírez sostiene que el Plan de Consolidación no escapa a la lógica gubernamental de “justificar no solo la militarización de ciertos territorios sino también la falta de servicios e institucionalidad deficiente en estos debido a la presencia armada de la guerrilla” (2019, 10).

Aunque los militares no construyeron carreteras en Puerto Guzmán, en la década de 2010, y en especial en el marco de los diálogos de paz del gobierno Santos con las FARC, aumentó la inversión pública en este sector. En ese periodo se abrieron algunas vías con recursos municipales para “mejoramiento de vías”, perpetuando así su carácter informal o ilegal. En su mayoría, sin embargo, estos recursos se destinaron a recuperar los banqueos existentes o a transformarlos en vías más permanentes a través de su estabilización con empalizadas en madera y balastro (ver imagen 3), proceso que refleja la forma en que un actor (en este caso el estado) coopta tecnologías implantadas por otro actor. Así, muchas de las vías “estatales” se sobreponen a aquellas construidas previamente por las JAC y la guerrilla y, como deja ver el lamento de Alex frente al *modus operandi* del estado en la apertura de vías, reproducen las mismas relaciones:

Ahorita está pasando lo mismo con el estado que tenemos, con los gobernantes que tenemos. Nosotros estamos colocando mano de obra; vea, está

8 El Plan Colombia fue una estrategia antiterrorista financiada por el gobierno de los Estados Unidos en el marco de la lucha contra las drogas. Fue concebido en 1999 y se mantuvo vigente hasta 2015.

9 El Plan Patriota fue un plan militar implementado durante el gobierno de Álvaro Uribe, con el objetivo de combatir a las guerrillas de las FARC y el ELN.

10 El Plan de Consolidación Territorial constituyó la segunda fase del Plan Colombia y tuvo como objetivo central promover la presencia estatal en zonas de control guerrillero recuperadas por la vía militar.

pasando la misma cosa. Uno colocando mano de obra para obra de cargar madera, ¿cuántas generaciones en eso? Porque así son los políticos en el gobierno. Estamos colocando el material. Y nadie nos pone cuidado. Eso pasó con las FARC. A las FARC se le colocó las minas de material, se le colocó el trabajo, se le colocó la plata y hubo corrupción. Estamos jodidos.

Imagen 3. Carretera en balastro, sector Las Perlas-La Ilusión, julio de 2018



Fuente: fotografía de los autores.

Las palabras de Alex son un testimonio efectivo del tipo de relaciones, lógicas y actores presentes en la infraestructura, a través de los cuales se construye y materializa el estado en un territorio periférico como Puerto Guzmán. En el contexto particular en que se inscribe este testimonio, también se habla de los límites difusos entre las formas en que actores antagónicos ejercen poder. A manera de conclusión, en la sección final haremos énfasis en cómo la condición cambiante y desigual de las vías que describen los testimonios y las imágenes a lo largo del texto evidencian rupturas, traslapes y continuidades entre órdenes distintos, a la vez que revela la naturaleza discontinua, fragmentada y oscilante del estado en sus márgenes.

Conclusión

Las carreteras de Puerto Guzmán son muy desiguales en su forma y calidad. En un trayecto corto es frecuente encontrar tramos intercalados de banqueo y balastro, de longitudes y anchos distintos, y en diferentes estados de conservación o deterioro. En algunos casos, como en el de la trocha de Galilea a La Esmeralda, la carretera se vuelve camino; en otros, esta se va cerrando selva adentro hasta desaparecer por completo. La condición de estas infraestructuras es cambiante. En los meses de invierno, algunos tramos en tierra se vuelven lodazales intransitables y otros en balastro amenazan con regresar a su condición previa de trocha (ver imagen 4), situación que se acentúa por los suelos arcillosos de pobre drenaje de la llanura

amazónica. En estas épocas, las mingas para limpiar drenajes, rellenar zanjas o reparar puentes son vitales para evitar el aislamiento. También, en algunas veredas se levantan retenes permanentes o provisionales que cobran peaje a los camiones con madera, ganado u otra carga pesada. A esta estacionalidad climática se suman los tiempos políticos, las bonanzas y las depresiones, determinantes en el ciclo de vida de la infraestructura y siempre inciertos en su duración e intensidad.

Imagen 4. Banqueo, sector La Ilusión-Cerrito, julio de 2018



Fuente: fotografía de los autores.

La condición desigual y cambiante de las vías es efectivo y, a su vez, testimonio material de la existencia de distintos órdenes y actores, como también de sus transiciones y continuidades. Algunas vías son el resultado de la coexistencia en el tiempo y en el espacio de estos órdenes y actores. Otras se han originado en la transición de un orden a otro o como efecto de los cambios tecnológicos ligados a estos. En ocasiones, el sustrato material de unas sirve de base para la construcción de otras, como cuando un banqueo se transforma en carretera de balastro o esta última evoluciona a carretera en concreto o pavimento. En estos casos, una vía obsoleta o pasada desaparece bajo una nueva y así sucesivamente, y se forma una serie de infraestructuras superpuestas de diferente composición y duración.

En este artículo buscamos ilustrar cómo la apertura y las mutaciones de las infraestructuras de transporte en un contexto de conflicto cuentan una narrativa diferente de los procesos de construcción de estado local. En cuanto tecnologías de movilidad, control y legibilidad territorial, las vías de comunicación son un elemento esencial en la expansión y mantenimiento del poder estatal. No obstante, acercarse a las relaciones, actores y dinámicas que las producen permite entender al estado como un proceso de coproducción que no se sitúa en un aparato que detenta el monopolio del poder, que no irradia necesariamente en un sentido centro-periferia y que no se reduce a la acción institucional o gubernamental. En el contexto concreto de las FARC o de la

economía cocalera, la geografía y la economía política de las vías permiten, además, refutar la asociación entre ausencia de estado e ilegalidad o subversión, o de estas como un obstáculo para la construcción estatal. Por otra parte, “ver” al estado desde la cotidianidad de las prácticas de hacer y mantener la infraestructura permite no solo descentrar las relaciones que *hacen* estado o a través de las cuales este se materializa, sino dar cuenta de su naturaleza asimétrica y en ocasiones violenta. Por último, en su condición heterogénea, cambiante y frágil, la infraestructura habla también del carácter desigual y discontinuo del estado, así como del vínculo inexorable y conflictivo con sus márgenes.

Referencias

1. Acevedo-Guerrero, Tatiana. 2019. “Light Is like Water: Flooding, Blackouts, and the State in Barranquilla”. *Tapuya: Latin American Science, Technology and Society* 2 (1): 478-494. <https://doi.org/10.1080/25729861.2019.1678711>
2. “Acuerdo Final para la Terminación del Conflicto y la Construcción de una Paz Estable y Duradera”. 2016. JEP. Consultado el 20 de octubre de 2019. <https://www.jep.gov.co/Normativa/Paginas/Acuerdo-Final.aspx>
3. Anand, Nikhil, Akhil Gupta y Hannah Appel. 2018. *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press.
4. Bachmann, Jan y Peer Schouten. 2018. “Concrete Approaches to Peace: Infrastructure as Peacebuilding”. *International Affairs* 94 (2): 381-398. <https://doi.org/10.1093/ia/iix237>
5. Bolívar, Ingrid, ed. 2006. *Identidades culturales y formación del Estado en Colombia. Colonización, naturaleza y cultura*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
6. Bushnell, David. 1993. *The Making of Modern Colombia. A Nation in Spite of Itself*. Berkeley: University of California Press.
7. Cancimance, Andrés. 2017. *Echar raíces en medio del conflicto armado: resistencias cotidianas de colonos en Putumayo*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
8. Centro Nacional de Memoria Histórica (CNMH). 2012. *El Placer. Mujeres, coca y guerra en el bajo Putumayo*. Bogotá: Taurus.
9. Das, Veena y Deborah Poole, eds. 2004. *Anthropology in the Margins of the State*. Santa Fe: School of American Research Press.
10. García, Mauricio. 2011. “Incorporación institucional de la periferia en Colombia: descentralización, regalías y el Plan Nacional de Consolidación”. *Documentos de Discusión* n.º 9, Dejusticia. <https://www.dejusticia.org/incorporacion-institucional-de-la-periferia-en-colombia-descentralizacion-regalias-y-el-plan-nacional-de-consolidacion/>
11. González, Fernán. 1977. “Consolidación del Estado Nacional”. *Controversia* 59/60: 1-148.
12. Guhl, Ernesto. 1976. *Colombia: bosquejo de su geografía tropical*. Bogotá: Instituto Colombiano de la Cultura.
13. Hansen, Thomas y Finn Stepputat, eds. 2001. *States of Imagination. Ethnographic Explorations of the Postcolonial State*. Durham: Duke University Press.
14. Harambour, Alberto. 2019. *Soberanías fronterizas. Estados y capital en la colonización de Patagonia (Argentina y Chile, 1830-1922)*. Valdivia: Ediciones Universidad Austral de Chile.
15. Harvey, David. 1990. *The Condition of Postmodernity. An Enquiry into the Origins of Cultural Change*. Oxford: Blackwell.
16. Harvey, Penelope. 2012. “The Topological Quality of Infrastructural Relation: An Ethnographic Approach”. *Theory, Culture & Society* 4/5: 76-92. <https://doi.org/10.1177/0263276412448827>
17. Harvey, Penelope y Hannah Knox. 2015. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Syracuse: Cornell University Press.
18. Joseph, Gilbert y Daniel Nugent, eds. 2004. *Everyday Forms of State Formation. Revolution and the Negotiation of Rule in Mexico*. Durham: Duke University Press.
19. Kernaghan, Richard. 2012. “Furrows and Walls, or the Legal Topography of a Frontier Road in Peru”. *Mobilities* 7 (4): 501-520. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718932>
20. Larratt-Smith, Charles. 2020. “Navigating Formal and Informal Processes: Civic Organizations, Armed Nonstate Actors, and Nested Governance in Colombia”. *Latin American Politics and Society* 62 (2): 75-98. <https://doi.org/10.1017/lap.2019.61>
21. “Las FARC habrían construido más vías que Odebrecht y los Nule juntos”. 2017. *El Espectador*, 23 de agosto. <https://www.elespectador.com/noticias/judicial/las-farc-habrian-construido-mas-vias-que-odebrecht-y-los-nule-juntos-articulo-709623>
22. Lefebvre, Henri. 2009. *State, Space, World: Selected Essays*. Minneapolis; Londres: University of Minnesota Press.
23. Mann, Michael. 1984. “The Autonomous Power of the State: Its Origins, Mechanisms and Results”. *European Journal of Sociology* 25 (2): 185-213. <https://doi.org/10.1017/S0003975600004239>
24. Martínez, Néstor Humberto. 2017. “Carta al ministro del Interior sobre inventario de bienes de las FARC”. Fiscalía General de la Nación. Consultado el 7 de octubre de 2019. <https://www.fiscalia.gov.co/colombia/fiscal-general-de-la-nacion/carta-al-ministro-del-interior-sobre-inventario-de-bienes-de-las-farc/>
25. Oficina de las Naciones Unidas Contra la Droga y el Delito (UNODC). 2005. “Colombia. Censo de cultivos de coca 2004”. UNODC. Consultado el 3 de octubre de 2019. https://www.unodc.org/pdf/andean/Colombia_coca_survey_es.pdf
26. Pécaut, Daniel. 1987. *Orden y violencia: Colombia 1940-1954*. Bogotá: Cerec; Siglo XXI.
27. Ramírez, María Clemencia. 2001. *Entre el estado y la guerrilla: identidad y ciudadanía en el movimiento de los campesinos cocaleros del Putumayo*. Bogotá: Icanh; Colciencias.

28. Ramírez, María Clemencia. 2015. "The Idea of the State in Colombia: An Analysis from the Periphery". En *State Theory and Andean Politics: New Approaches to the Study of Rule*, editado por Christopher Krupa y David Nugent, 35-55. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
29. Ramírez, María Clemencia. 2019. "Militarism on the Colombian Periphery in the Context of Illegality, Counterinsurgency, and the Postconflict". *Current Anthropology* 60 (S19): S134-S147. <https://doi.org/10.1086/699970>
30. Ramírez, María Clemencia, Ingrid Bolívar, Juliana Iglesias, María Clara Torres y Teófilo Vásquez. 2010. *Elecciones, coca, conflicto y partidos políticos en Putumayo 1980-2007*. Bogotá: Icanh; Cinep.
31. Rappaport, Joanne. 1998. *The Politics of Memory. Native Historical Interpretation in the Colombian Andes*. Durham: Duke University Press.
32. Revelo-Rebolledo, Javier. 2019. "The Political Economy of Amazon Deforestation. Subnational Development and the Uneven Reach of the Colombian State". Tesis doctoral, University of Pennsylvania. <https://repository.upenn.edu/edissertations/3511>
33. Safford, Frank y Marco Palacios. 2002. *Colombia: Fragmented Land, Divided Society*. Oxford: Oxford University Press.
34. Scott, James. 1998. *Seeing like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. Yale: Yale University Press.
35. Serje, Margarita. 2011. *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Ediciones Uniandes.
36. Sharma, Aradhana y Akhil Gupta, eds. 2006. *The Anthropology of the State: A Reader*. Oxford: Blackwell.
37. Torres, María Clara. 2011. *Estado y coca en la frontera colombiana. El caso del Putumayo*. Bogotá: Odecofi; Cinep.
38. Trouillot, Michel-Rolph. 2001. "The Anthropology of the State in the Age of Globalization. Close Encounters of a Deceptive Kind". *Current Anthropology* 42 (1): 125-138. <https://doi.org/10.1086/318437>
39. Uribe, Simón. 2017. *Frontier Road: Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Oxford: Wiley-Blackwell.
40. Uribe, Simón. 2019. "Illegible Infrastructures: Road Building and the Making of State-spaces in the Colombian Amazon". *Environment and Planning D: Society and Space* 37 (5): 886-904. <https://doi.org/10.1177/0263775818788358>