

Simón Uribe. 2017. *Frontier Road. Power, History and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Hoboken, NJ: John Wiley and Sons, 270 pp.

María Clemencia Ramírez*

Instituto Colombiano de Antropología e Historia (Icanh), Colombia

Este libro es resultado de la tesis de doctorado del autor, presentada y defendida en septiembre de 2013 en el Departamento de Geografía y Medio Ambiente del London School of Economics. Es sobresaliente su riqueza metodológica, puesto que el autor realizó desde trabajo de archivo —en el Archivo General de la Nación, en Bogotá; el Archivo de la Diócesis de Sibundoy, en Putumayo, y el Archivo Provincial de los Capuchinos de Cataluña, en Barcelona— hasta trabajo de campo etnográfico, con un alto componente de observación participante, en Putumayo. Es de resaltar el que haya logrado consultar el archivo de los capuchinos en España, pues este fue sacado del Putumayo en respuesta al libro de Víctor Daniel Bonilla *Siervos de Dios, amos de indios*, y desde entonces, los capuchinos han sido muy celosos en dejarlo consultar a investigadores, y el haberlo hecho sin duda enriqueció el texto. Destaco también que esta obra se constituya en una historia espacial de la Amazonía colombiana, dimensión espaciotemporal que sin duda es uno de los aportes del libro al lograr mostrar la influencia de la geografía en el desarrollo histórico del país.

El eje conductor del trabajo es el seguimiento de la construcción de la carretera que comunicó a Pasto (Nariño), en las tierras altas, con Puerto Asís (Putumayo), en las tierras bajas, que tomó un cuarto de siglo para completarse. Esta obra de infraestructura fue concebida por Rafael Reyes en 1870, iniciada por los padres capuchinos en 1906 y concluida en 1957, cuando llega finalmente a Puerto Asís. Esta carretera es considerada “el Trampolín de la Muerte” por los accidentes que se presentan al transitarla y, por consiguiente, objeto de debates y de demandas de la población a diferentes gobiernos para la construcción de una vía alterna San Francisco-Mocoa, obra que se proyectó en 2009, se inició en el 2012, y que el autor también examina. Esta temporalidad de largo aliento, aunada al enfoque sobre la infraestructura vial, le permite al autor avanzar en la discusión que se ha adelantado en antropología, geografía, sociología e historia sobre el significado que se le ha dado al concepto de *frontera*, precisamente por lo que simboliza la carretera desde su concepción inicial: la inclusión de una región marginal

* Ph.D. Antropología Social Harvard University. Exdirectora e Investigadora Honoraria del Instituto Colombiano de Antropología e Historia. Miembro del Grupo de Investigación en Antropología Social, Icanh. cclema15@yahoo.com

al orden nacional. Una parte significativa del país se ha constituido en una frontera interna, como lo muestra cartográficamente, el “Mapa Amputado de Colombia”, como lo denomina el autor, por cuanto aparece dibujado sin definir la zona oriental del país, reforzándose así la imagen de la frontera como vastas zonas periféricas que, aunque dentro de los límites geográficos del país, se encuentran situadas fuera de los límites del Estado, haciendo evidente que este ha sido históricamente débil o ha carecido de voluntad para alcanzar y controlar sus regiones periféricas. El autor logra establecer una genealogía histórico-geográfica que muestra no solo cómo la Amazonia colombiana fue constituida y asimilada al orden del Estado como un espacio fronterizo, sino cómo a la vez esta condición de frontera se volvió vital para la existencia de este orden.

Por consiguiente, reconoce el papel de las fronteras en los discursos y prácticas de construcción de nación, y comparte la perspectiva de que el poder del Estado está íntimamente ligado a la preservación de diferentes tipos de márgenes y fronteras, en concordancia con el planteamiento de Margarita Serje, en su libro *El revés de la nación*, el cual muestra el importante papel que diversas construcciones discursivas sobre las periferias y márgenes han desempeñado en la consolidación de un proyecto hegemónico de Estado-nación. Sin embargo, en este libro Simón Uribe avanza en la temática abordada por Serje, al pasar de la dimensión discursiva a la material y aproximarse al trabajo cotidiano del poder, cuestionando la visión de tales espacios como construcciones abstractas, cuya realidad está limitada solamente al ámbito de la representación. En este orden de ideas, sugiere que los procesos de construcción del Estado solo se pueden comprender en su totalidad si se toman en consideración tanto sus dimensiones discursivas como materiales y, más fundamentalmente, las maneras en que se conectan y se producen mutuamente el Estado y la frontera, y arguye que constituyen partes del mismo ensamblaje histórico y geográfico, y, por lo tanto, no se pueden tratar de forma aislada. Así, sostiene que son parte de la misma construcción retórica que ha opuesto la civilización al salvajismo, la sociedad blanca a la indígena, el progreso al atraso, el centro a la periferia, el orden al caos y los Andes a la selva, lo cual alude al axioma central sobre el que se fundó y se ha sostenido el proyecto de Estado, el cual es imbuido de un aura de autoridad y legitimidad al ser construido tanto sobre su carácter civilizatorio como sobre el “salvajismo” y la “barbarie” de la frontera, lo cual significa que es sobre la perpetuación de este orden, antes que sobre su aniquilación, que el Estado ha sido erigido y sostenido a lo largo de la historia.

Estas consideraciones llevan al autor a su argumento central: la relación histórico-geográfica del Estado y la frontera ha sido moldeada principalmente por la relación de “exclusión incluyente” (*inclusive exclusión*), es decir, por una relación donde la asimilación o incorporación de la frontera al orden espacial y político del Estado ha dependido históricamente de su exclusión del orden imaginario de la nación, y, por consiguiente, se incluye a través de su exclusión. Argumenta, además, que el verdadero significado de las fronteras trasciende un contexto específico espacial, temporal o social y propone hablar de una *condición* de exclusión incluyente, sin importar las maneras en las que esta es expresada y materializada.

Para explorar cómo la región amazónica fue discursiva y físicamente constituida como un espacio fronterizo, como la antítesis de la civilización, sigue a Mitchell, quien introduce la idea de efecto de Estado, al partir de que el Estado “requiere ser analizado como un efecto estructural [...] y no como una estructura real” (1999, 77), y para ello se requiere examinar “los procesos políticos a través de los cuales se produce la incierta pero poderosa distinción entre Estado y sociedad” (Mitchell 1999, 77). En este caso se trata de analizar la construcción antagónica de Estado y frontera. Para ello, lleva a cabo un análisis detallado a partir de las fuentes de archivo, del papel desempeñado tanto por los misioneros españoles capuchinos como por personajes como el presidente Rafael Reyes (1904-1910) y el ingeniero Miguel Triana (1906) en la concepción y construcción de la carretera entre los Andes y la selva, y pone en evidencia la centralidad de sus visiones y prácticas en la construcción discursiva y material del Estado al crear el efecto de que la “ficción” adquiere una ilusión de realidad, puesto que la construcción de la carretera se presenta no solo rompiendo un obstáculo espacial, como es la cordillera, sino superando uno temporal, el existente entre el salvajismo y la civilización. Es así como se pregunta: ¿no es necesario perpetuar esta oposición para que se mantenga la ilusión de realidad?

La aproximación al Estado se inscribe en la literatura que llama la atención sobre las dimensiones locales y culturales de la formación de este. Es decir, desmitificándolo de su investidura de aparato homogéneo de dominación central, y relevando su construcción por parte de actores sociales diversos a través de prácticas culturales cotidianas en situaciones históricas concretas. Siguiendo esta conceptualización, para el autor el proceso espacial e histórico de construcción del Estado en el Amazonas, no se puede entender sin concebir a la Misión Capuchina como un elemento inherente a este proceso; tal cual lo muestra al analizar la construcción de la carretera Pasto-Puerto Asís, liderada por esta Misión, presente en las dos primeras décadas del siglo XX en los territorios de Putumayo y Caquetá, que, como resultado de la autoridad delegada a la Iglesia católica a través del Concordato de 1887, asume discursos y prácticas estatales, que en el capítulo dos y tres se documentan con material de archivo inédito, y creo que etnográficamente deben resaltarse por el detalle que logra de las descripciones.

Así, a partir de las fuentes primarias, relata las vicisitudes en la construcción del camino, todo enmarcado en la idea de civilizar y desarrollar la frontera amazónica y explotar sus riquezas inagotables, y señala cómo al mismo tiempo, todos estos planes y proyectos dependen de mantener esta gran región como un espacio de frontera, o en otras palabras, reteniendo su condición salvaje y atrasada que define sus términos de inclusión en el Estado y que sostiene tanto la ficción civilizadora como la consecuente violencia que se ejerce sobre indígenas y colonos para lograrla. Se evidencian, así, los dos tropos que generaron la imagen de la Amazonia como un espacio de frontera y que han definido las políticas y prácticas del Estado hacia la región hasta el presente, en cuanto a civilizar y desarrollar este territorio: en primer lugar, la visión de esta región como un vasto territorio donde abundan recursos

inexplotados y tierras baldías. En segundo lugar, la de una región marginal donde la ilegalidad, el caos y la barbarie dominan, y donde el Estado no ha llegado, lo cual queda desmentido por el autor al poner en evidencia su presencia, a través de prácticas y acciones de sus representantes.

En este orden de ideas, trata tanto la violencia simbólica inherente a la dicotomía civilización/selvajismo antes mencionada, así como las diferentes formas de violencia física que sustentan esta dicotomía. Siguiendo a Bourdieu (1994), muestra cómo el Estado, y en este caso los capuchinos, moldean las estructuras cognitivas a través de las cuales se construye el mundo social y sobre las que se basa la mencionada violencia simbólica, y visibiliza la historia de conflicto y disputa que acompañó la construcción de la carretera, y que implicó la desposesión de tierras a los indígenas y el maltrato a los colonos que llegaron a la región a trabajar en la obra, violencia que se encubrió y legitimó gracias a la retórica civilizatoria con la que se presentó su construcción, aspecto que no se había tratado etnográficamente en ningún trabajo anterior.

De este modo, el autor pone en evidencia el efecto a través del cual la violencia enraizada en la asimilación de la frontera al Estado, es naturalizada por medio del mito de oponer el Estado de naturaleza de los indígenas a la misión civilizadora de los blancos o misioneros, y sostiene que la violencia permanecerá sin ser sancionada mientras esta relación se mantenga, puesto que es a través de esta oposición que se sostiene la *ilusión* de la legitimidad del Estado. En suma, esta relación de exclusión-incluyente es asimétrica y de naturaleza violenta, tal como lo refleja también el vínculo entre soberanía y violencia, que está firmemente basado en esta relación topológica de exclusión-incluyente, en la medida en que el poder soberano reside en la permanente —e inalienable— capacidad de suspender la ley en nombre de la excepción, por lo cual preservar el “caos” en una relación de oposición al orden es fundamental en todo sentido. En consonancia con el planteamiento de Agamben (2005), esta situación explica para el autor que el estado de excepción se haya convertido en una forma de gobierno dominante en las regiones de frontera.

El trabajo se inscribe en un nuevo corpus de literatura académica que concibe las obras de infraestructura como proyectos de Estado que buscan hacer legibles territorios y poblaciones para hacerlos gobernables, presupuesto que se hace explícito en el capítulo cinco al analizar la nueva carretera San Francisco-Mocoa, que se empezó a construir en 2012 para reemplazar la carretera conocida como el Trampolín de la Muerte y que sigue encarnando la misión civilizadora del Estado. El efecto de legibilidad implica el supuesto de que el camino va a promover una mayor presencia del Estado y de mecanismos de gobernanza locales. Esta carretera forma parte de la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), que busca la interconexión de los océanos Atlántico y Pacífico a través de Brasil y Colombia. Se trata de una zona de alta biodiversidad que contiene una Reserva Forestal Protegida que se convierte en un objeto de intervención del Gobierno y requiere estudios de impacto ambiental, de propuestas de desarrollo sostenible, en principio contando con la participación de la comunidad.

Así, a partir del análisis de las políticas y prácticas del Gobierno durante los estudios previos a su construcción, el autor concluye que, en vez de legibilidad (para poder gobernar), lo que se produce es un “efecto de ilegibilidad” que genera múltiples interacciones y conflictos entre las autoridades estatales, los funcionarios del proyecto y las comunidades locales. Tal es el caso de la falta de claridad sobre la extensión de la reserva, así como sus inconsistencias y vacíos legales, su caótica ocupación de tierra asistida por el Estado y que la hace ilegible para el mismo Estado. La brecha entre la norma del Estado y la práctica de la gente ahonda la ilegibilidad, tal como lo muestra la incompatibilidad de un mapa dibujado por el Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC) y de otro dibujado por un miembro de una vereda. El autor señala que, si bien la carretera encarna “progreso”, “civilización” y “modernidad”, para sus habitantes la carretera simboliza abandono, aislamiento, confinamiento, negligencia del Estado, posibilidad de enfrentar la muerte, y genera sentimientos de rabia y miedo al no lograr la inclusión de esta región a la nación. En consecuencia, surgen diversos reclamos económicos, sociales y políticos por parte de los pobladores, cuya principal paradoja es que disputan ciertas formas de exclusión o de inclusión y al mismo tiempo reproducen otras. Concluye, entonces, que en estos espacios periféricos o marginales se ponen en evidencia la precariedad y el carácter incompleto del Estado, que llevan a sus habitantes a reclamar sus derechos, y a través de esta práctica política imbuyen de contenido moral la historia y la geografía. Señala, además, que las memorias de los pobladores sobre sus experiencias vividas en el Trampolín de la Muerte tienen sentido y están impresas en la intrincada geografía del camino: curvas serpenteantes, precipicios, derrumbes, “lupas”¹, puestos de control militar y de policía, santuarios y placas en memoria de los difuntos, reiterando así la importancia del espacio.

Por último, es importante destacar que el autor lleva su análisis de la “exclusión-incluyente” más allá de la carretera y trata otros temas donde se evidencia esta condición de frontera, como es el caso del reasentamiento de una comunidad desplazada forzosamente que ocupaba una sección del área del proyecto de la carretera Mocoa-San Francisco, a la que se refiere en el capítulo seis, mostrando cómo se manifiesta en su vida diaria la relación de exclusión incluyente, así como las diferentes maneras en las que le dan sentido y la desafían. Argumenta que los desplazados personifican la condición de la frontera: perpetuamente asociados con un estado de violencia —aun cuando se les reconozca como efecto de esta misma violencia— y, como tales, relegados a existir en las márgenes sociales y espaciales; en otras palabras, incluidos o asimilados dentro del orden del Estado a través de prácticas sociales, económicas y políticas excluyentes.

En suma, el aporte central del trabajo es demostrar cómo la frontera ha ayudado a crear un determinado orden político social y espacial hegemónico, lo cual la sitúa en el centro del orden estatal. En el momento actual, en el que los territorios del

1 Hace referencia a curvas de radios menores a 10 m.

postacuerdo de paz los constituyen las periferias donde ha tenido lugar el conflicto armado, este libro da herramientas para entender cómo se construyeron discursiva y materialmente como tales. Pero, sobre todo, al hacer visible esta condición de “exclusión-incluyente” hace un llamado a la reflexión sobre cómo puede ser abordada esta condición para ser replanteada o redefinida en la coyuntura actual de implementación del acuerdo de paz, que busca incluir al orden central dichos territorios.

Referencias

1. Agamben, Giorgio. 2005. *State of Exception*. Chicago: The University of Chicago Press.
2. Bourdieu, Pierre. 1994. “Rethinking the State: Genesis and Structure of the Bureaucratic Field”. *Sociological Theory* 12 (1): 1-18.
3. Mitchell, Timothy. 1999. “Society, Economy and State Effect”. En *State/Culture. State-Formation after the Cultural Turn*, editado por George Steinmetz, 76-97. Ithaca: Cornell University Press.
4. Serje, Margarita. 2005. *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Uniandes-Ceso.