



Antipoda. Revista de Antropología y Arqueología  
ISSN: 1900-5407

Departamento de Antropología, Facultad de Ciencias  
Sociales, Universidad de los Andes

Uribe, Simón

Suspensión: espacio, tiempo y política en la historia interminable de un  
proyecto de infraestructura en el piedemonte Andino-Amazónico colombiano\*

Antipoda. Revista de Antropología y Arqueología, núm. 42, 2021, Enero-Marzo, pp. 205-229  
Departamento de Antropología, Facultad de Ciencias Sociales, Universidad de los Andes

DOI: <https://doi.org/10.7440/antipoda42.2021.09>

Disponible en: <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81466146009>

- Cómo citar el artículo
- Número completo
- Más información del artículo
- Página de la revista en redalyc.org



Sistema de Información Científica Redalyc  
Red de Revistas Científicas de América Latina y el Caribe, España y Portugal  
Proyecto académico sin fines de lucro, desarrollado bajo la iniciativa de acceso  
abierto

# Suspensión: espacio, tiempo y política en la historia interminable de un proyecto de infraestructura en el piedemonte Andino-Amazónico colombiano\*

Simón Uribe\*\*

Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia

<https://doi.org/10.7440/antipoda42.2021.09>

**Cómo citar este artículo:** Uribe, Simón. 2021. "Suspensión: espacio, tiempo y política en la historia interminable de un proyecto de infraestructura en el piedemonte Andino-Amazónico colombiano". *Antipoda. Revista de Antropología y Arqueología* 42: 205-229. <https://doi.org/10.7440/antipoda42.2021.09>

Recibido: 14 de febrero de 2020; aceptado: 14 de agosto de 2020; modificado: 25 de septiembre de 2020.

**Resumen:** en este artículo indago las tensiones, incertidumbres y expectativas que emergen en el espacio-tiempo indefinido que transcurre entre la concepción y materialización de un megaproyecto de carretera en el piedemonte Andino-Amazónico colombiano. Hago énfasis en la condición de *suspensión* como un estado inherente de la infraestructura que trastoca su sentido teleológico y configura un espacio material y afectivo en el que coexisten, en permanente estado de tensión y antagonismo, el presente, el pasado y el futuro de un territorio de frontera. El análisis presentado en el texto deriva del seguimiento etnográfico y fotográfico al proyecto mencionado por un periodo de diez años (2008-2019). A través de visitas de campo regulares, documento las transiciones temporales y materiales de la infraestructura, así como las reacciones, especulaciones y prácticas cotidianas asociadas a estas transiciones. Al describir diferentes eventos y conflictos alrededor de este proyecto de carretera, muestro cómo la noción de suspensión permite construir

\* Este artículo se escribió paralelamente al proceso de escritura y producción del documental *Suspensión* (2019), cuyo director es también el autor de este texto. Para más información sobre este proyecto ver: <https://suspensiondoc.com/> y <https://www.imdb.com/title/tt11772522/>

\*\* Doctor en Geografía de la London School of Economics and Political Science, Londres. Profesor de carrera de la Facultad de Estudios Internacionales, Políticos y Urbanos de la Universidad del Rosario, Colombia. Entre sus últimas publicaciones están: "The Trampoline of Death: Infrastructural Violence in Colombia's Putumayo Frontier". *The Journal of Transport History* 41, n.º 1 (2020): 47-69. <https://doi.org/10.1177/0022526619888589>; "Illegible infrastructures: Road building and the making of state-spaces in the Colombian Amazon", *Environment and Planning D: Society and Space* 37, n.º 5 (2019): 886-904. <https://doi.org/10.1177/0263775818788358>; "Caminos de frontera: espacio y poder en la historia del piedemonte amazónico colombiano". *Historia Crítica* n.º 72 (2019): 69-92. <https://doi.org/10.7440/histcrit72.2019.04> ✉ [simon.uribem@urosario.edu.co](mailto:simon.uribem@urosario.edu.co)

una narrativa diferente de las infraestructuras, que da cuenta de sus trayectorias inciertas y múltiples dimensiones. En este sentido, concluyo que la suspensión no es, como se suele concebir, un punto de congelamiento que interrumpe un movimiento lineal y cronológico, sino que constituye una condición inherente y activa de la infraestructura que revela la relación inestable y conflictiva entre los diferentes elementos que la componen. Desde una perspectiva histórica y etnográfica centrada en la materialidad, el artículo contribuye a la comprensión de la infraestructura como *proceso* más que como producto, así como al entendimiento de los diferentes actores humanos y no humanos que intervienen en su ciclo de construcción y descomposición.

**Palabras clave:** Amazonia, antropología de la infraestructura, carreteras, Colombia, materialidad, temporalidad.

### **Suspension: Space, Time and Politics in the Never-Ending Story of an Infrastructure Project in the Andean-Amazon region of Colombia**

**Abstract:** In this article I examine the tensions, uncertainties and expectations that emerge in the indefinite space-time that exists between the conception and materialization of a road megaproject in the Colombian Andean-Amazonian foothills. I emphasize the condition of *suspension* as an inherent state of infrastructure that disrupts its teleological direction and configures a material and affective space in which the present, past and future of a frontier territory coexist in a permanent state of tension and antagonism. My analysis is the result of an ethnographic and photographic follow-up of the mentioned project for a period of ten years. Through regular field visits, I documented the temporary and material transitions of the infrastructure, as well as the reactions, speculations and daily practices associated with those transitions. In describing the events and conflicts linked to this road project, I reveal how the notion of suspension can allow us to construct a different narrative of physical infrastructures, one that accounts for their uncertain trajectories and multiple dimensions. In this sense, I conclude that suspension is not, as it is usually conceived, a freezing point that interrupts a linear and chronological movement, but that it constitutes an inherent and active condition of infrastructure that reveals the unstable and conflicting relationship between its different elements and layers. Taking a historical and anthropological perspective, the article contributes to the understanding of infrastructure as a *process* rather than a product, as well as of the different human and non-human actors involved in its cycle of construction and decomposition.

**Keywords:** Amazon, anthropology of infrastructure, Colombia, materiality, roads, temporality.

## Suspensão: espaço, tempo e política na história interminável de um projeto de infraestrutura no sopé andino-amazônico colombiano

**Resumo:** neste artigo, indago as tensões, as incertezas e as expectativas que emergem no espaço-tempo indefinido que transcorre entre a concepção e a materialização de um megaprojeto de rodovia no sopé andino-amazônico. Enfatizo a condição de *suspensão* como um estado inerente da infraestrutura que altera seu sentido teleológico e configura um espaço material e afetivo no qual coexistem, em permanente estado de tensão e antagonismo, o presente, o passado e o futuro de um território de fronteira. A análise apresentada no texto deriva do seguimento etnográfico e fotográfico do projeto mencionado por um período de dez anos (2008-2019). A partir de visitas de campo regulares, documento as transições temporais e materiais da infraestrutura, bem como reações, especulações e práticas cotidianas associadas a essas transições. Ao descrever os diferentes eventos de suspensão dessa rodovia, mostro como a noção de suspensão permite construir uma narrativa diferente das infraestruturas, que evidencia suas trajetórias incertas e múltiplas dimensões. Nesse sentido, concluo que a suspensão não é, como se acostuma conceber, um ponto de congelamento que interrompe um movimento linear e cronológico, mas sim que constitui uma condição inerente e ativa da infraestrutura que revela a relação instável e conflitiva entre os diferentes elementos que a compõem. De uma perspectiva histórica e etnográfica, focada na materialidade, este artigo contribui para compreender a infraestrutura como um *processo* mais do que um produto, bem como para entender os diferentes atores humanos e não humanos que intervêm em seu ciclo de construção e decomposição.

**Palavras-chave:** Amazônia, antropologia da infraestrutura, Colômbia, materialidade, rodovias, temporalidade.

**E**n su significado más elemental, el término infraestructura alude a aquellas estructuras que soportan otras. El prefijo *infra*, por otra parte, enfatiza su carácter interior o inferior; es decir, remite al tipo específico de estructura que se localiza *debajo* o que subyace y es, en consecuencia, imperceptible por definición (Star 1999). Su función inherente y primordial, en ese sentido, es posibilitar la existencia y permitir el funcionamiento de aquello que *yace* sobre la superficie y permanece visible.

Aun en su connotación básica, el término es ambiguo en cuanto qué es y qué no es infraestructura. Para usar un ejemplo común, piénsese en el pavimento. En relación con su función, este se define como una infraestructura que permite o facilita el movimiento sobre determinadas superficies. Asimismo, constituye un conjunto



de estructuras soportadas en otras: una capa superficial o rodadura —de concreto o asfalto— sobre una base de materiales de alta gradación —grava o arena— que, a su vez, se asienta en una subbase de materiales de menor gradación; finalmente, estas tres capas están soportadas por el subrasante o afirmado, usualmente el suelo natural previamente compactado y perfilado. Cada una de estas capas es entonces *supra* e *infra* estructura, se sobrepone y subyace a otras.

Por otra parte, las capas de la infraestructura no se extinguen en los materiales ni en los componentes físicos que la integran: esta se sustenta en —y con frecuencia se implanta sobre— una infinidad de otros estratos: infraestructuras pasadas u obsoletas, paisajes, gentes y lugares que componen una intrincada geología en constante metamorfosis. Este no es un proceso meramente orgánico. En su aspiración a producir cierto sentido del tiempo y del espacio, la infraestructura conlleva un acto de destrucción creativa, en ocasiones violento en sus efectos (Rodgers y O'Neill 2012; Scott 1998). Se trata, no obstante, de un acto con frecuencia inconcluso en el sentido en que, en muchas ocasiones, la infraestructura y las promesas que esta alberga no se materializan por completo, al menos no en la forma en que se proyecta originalmente (Campbell 2012; Gupta 2018; Harvey 2005; Harvey y Knox 2012; Hetherington 2014). Asimismo, su ciclo de vida está dominado por ciclos inexorables de corrosión, obsolescencia, abandono y ruina (Howe, *et al.* 2015), que en algunos casos son producto de acciones deliberadas (Chu 2014; Kernaghan 2012). El acto de creación de la infraestructura coexiste, entonces, con otro de descomposición que revela de forma gradual, y en ocasiones súbita, las capas que la subyacen.

En este artículo reflexiono en torno a la temporalidad de la infraestructura, en el contexto de un megaproyecto de carretera en el piedemonte Andino-Amazónico colombiano. Con este fin, exploro etnográficamente el concepto de suspensión como un estado latente de la infraestructura que revela dichas capas y, a un nivel más amplio, confronta la narrativa teleológica en que esta se arraiga. El término suspensión deriva del latín *suspendere*, que significa simultáneamente “levantar, colgar o detener algo en alto o en el aire” y “detener o diferir por algún tiempo una acción u obra” (RAE 2020). En su connotación temporal, la palabra alude a una condición pasajera que interrumpe el movimiento entre un punto de inicio y otro final. Reafirma, por lo tanto, la estructura lineal y progresiva del tiempo. Esta connotación está muy presente en los discursos de la infraestructura, cuyos eventos de suspensión se conciben como accidentes que interrumpen, momentáneamente, el ciclo temporal que transcurre entre la concepción y la finalización de un proyecto.

Los análisis biopolíticos de la infraestructura (Mann 1984; Scott 1998; Wilson 2004), cuyo énfasis se centra en sus fines y efectos de legibilidad y control social más que en su producción y materialidad, no escapan a esta visión teleológica. Por otra parte, las lecturas que desde la geografía crítica y la ecología política han puesto en evidencia y cuestionado las dinámicas de despojo territorial, desarrollo

desigual y violencia ambiental, que acompañan a los proyectos en infraestructura (ver, por ejemplo, Harvey 2016; Little 2014; Svampa 2019), prestan poca atención al carácter inestable de muchos de estos proyectos, al igual que a sus efectos contradictorios (Uribe 2019a).

Si bien los eventos de suspensión de un proyecto de infraestructura no inválidan los discursos de modernidad, progreso o desarrollo que típicamente los acompañan, ni tampoco suprimen sus efectos o impactos, aquí sostengo que no es posible concebir dichos eventos como simples accidentes o puntos de congelación en una línea de tiempo diacrónica. Para volver a lo planteado más arriba, el carácter inconcluso o en permanente construcción y destrucción de la infraestructura es más la regla que la excepción en muchos casos. En este sentido, siguiendo a Gupta (2018), argumento que el estado de suspensión de la infraestructura es una entre muchas de sus posibles trayectorias, que permite examinar las múltiples temporalidades que la habitan y, de forma crucial, conceptualizarla como proceso más que producto. De esta manera, el artículo busca contribuir a la literatura creciente que, desde una perspectiva etnográfica y antropológica, viene analizando el tipo de dinámicas y procesos sociales, políticos y ambientales presentes en las infraestructuras, que escapan o que no se restringen a los intereses ni a las visiones en las que se arraigan (Anand, Gupta y Appel 2018; Harvey y Knox 2015).

El artículo se estructura en tres secciones principales que remiten a tres eventos de suspensión en el caso concreto del proyecto mencionado, el cual he documentado a través de visitas de campo regulares y seguimiento fotográfico entre los años 2008 y 2019. Cada uno de estos eventos, los cuales están ligados a materialidades distintas de la infraestructura, alude a dimensiones diferentes de la suspensión. Así, la primera sección gira en torno a la imagen de un puente inconcluso, cuyas mutaciones sitúan el proyecto en el espacio que separa su promesa de modernidad y progreso de sus vestigios materiales presentes y pasados. La segunda sección describe un episodio de suspensión causado por Geromo, un obrero que en 2014 levantó una cerca de alambre en la zona del proyecto al no recibir una indemnización por parte del contratista. Este episodio ilustra el proceso de destrucción creativa de la infraestructura, en este caso, derivado de su necesidad —e incapacidad— de remover obstáculos humanos que afectan perpetuamente el desarrollo del proyecto. La tercera sección se centra en los muros de contención como estructuras físicas que suspenden el terreno y, a la vez, están sujetas a su naturaleza dinámica e inestable. De este modo, describo la forma en que elementos no humanos participan activamente en la suspensión de la infraestructura, en cómo esta se manifiesta en su materialidad, y en las reacciones y especulaciones humanas que esa materialidad cambiante produce. A través de la descripción etnográfica de los eventos de suspensión muestro cómo estos hacen visibles, como en un corte estratigráfico, los sedimentos y estratos que permanecen ocultos bajo la superficie de la infraestructura y que, de diferentes maneras, participan en su construcción y descomposición.

## El puente

**Figura 1.** Puente Campucana, plano general



*Fuente:* fotografía cortesía de Sebastián Bright, Putumayo, Colombia, febrero de 2017.

210

■  
A diez kilómetros de Mocoa, capital del Putumayo, yace una estructura monumental de hierro y concreto: “128 metros de longitud; luces de 40, 55 y 33 metros; cimentación sobre 4 *caissons*; superestructura de 4 vigas metálicas de alma llena, curvas continuas y arriostramiento en celosías [...] sobre las vigas se apoya un tablero en concreto reforzado” (Consorcio Variante San Francisco-Mocoa 2016). La descripción escueta de la firma constructora no captura el espacio en que se inscribe esta infraestructura, el cual puede apreciarse mejor a través de la imagen. En un plano abierto, esta proyecta una línea curva suspendida en el espacio que se interna en la montaña (figura 1). En un plano más cercano, desde la base del puente, resalta el volumen de la estructura, que se levanta 35 metros sobre el lecho de la quebrada Campucana (figura 2), uno de los miles de afluentes que forman la cuenca del río Amazonas. Desde la superficie, sin embargo, la textura llana y homogénea del concreto produce una sensación de liviandad y facilidad de movimiento que contrasta marcadamente con la topografía vertical de la montaña.

El puente Campucana es uno entre muchos puentes y viaductos, la mayoría sin construir, dispuestos a lo largo del trazado de la variante San Francisco-Mocoa, un proyecto de orígenes remotos que promete la conexión geográfica entre los Andes y la Amazonia. Aunque la zona donde se ubica fue desde tiempos prehispánicos un espacio de intercambio y articulación entre grupos indígenas andinos y amazónicos (Gómez 1997; Llanos y Alarcón 2000; Ramírez 1996), durante el régimen colonial y en el proceso de formación nacional —aún vigente en muchos sentidos— esta ha sido concebida como una frontera del poder estatal. Los vestigios de proyectos

o iniciativas anteriores dirigidas a “superar” esta condición de frontera a través de la infraestructura son, en este sentido, importantes para situar el proyecto de la variante en el proceso de larga duración de construcción del estado<sup>1</sup> en el Putumayo.

**Figura 2.** Puente Campucana, plano contrapicado



Fuente: fotografía del autor, Putumayo, Colombia, diciembre de 2017.

En la variante San Francisco-Mocoa, el antecedente más relevante es un camino de herradura concebido y gestionado por misioneros capuchinos catalanes a comienzos del siglo XX<sup>2</sup>. Este camino, algunos de cuyos tramos permanecen en uso por los campesinos de la zona, fue vital en los proyectos de colonización y “civilización” de la Amazonia. Su corta vida, sin embargo, es dicente de los ciclos paralelos de construcción y desintegración de la infraestructura. Inaugurado en 1912, los capuchinos batallaban durante las siguientes dos décadas contra los daños constantes causados al camino por la inestabilidad del terreno y el clima. Un reporte derivado de una visita técnica del Gobierno en el año 1913 enumeraba la cantidad de infraestructuras construidas —y permanentemente destruidas por el agua— para salvar el “sinnúmero de ríos” a lo largo de los cerca de 50 kilómetros de camino: 72 alcantarillas y puentes pequeños, de extensiones entre 4 y 8 metros, y 12 puentes medianos,

- 1 En este artículo empleo deliberadamente el término *estado* en minúsculas, con el fin de enfatizar la naturaleza heterogénea de las prácticas y actores que lo configuran y que confrontan la visión dominante de este como un aparato monolítico desligado de las dinámicas sociales e históricas que le han dado forma.
- 2 Este camino fue a su vez la materialización de una de las partes un proyecto de conectividad interoceánica, concebido por el empresario de quinas y posteriormente presidente Rafael Reyes (1904-1909), que nunca llegó a realizarse. Para una descripción detallada del mismo y de la visión de la Amazonía en la cual se sustentaba ver Uribe (2017) y Martínez (2013).

de entre 10 y 12 metros. Según el informe, la mayoría de estas infraestructuras se encontraban “en muy mal estado” y algunas destruidas (Ministerio de Obras Públicas 1913, 327)<sup>3</sup>. Meses antes de dicha visita y poco tiempo después de inaugurada la obra, Fray Fidel de Monctlar, jefe de la misión y prefecto apostólico de Caquetá y Putumayo, se defendía de los ataques de sus adversarios sobre la destrucción del camino argumentando que “no por haberla construido los Misioneros [la vía] está exenta de las leyes de la naturaleza” (Prefectura Apostólica 1912).

En 1932, poco antes de que se abandonaran del todo los trabajos de mantenimiento del camino, otro informe describía su condición en los siguientes términos:

El trayecto de San Francisco a Mocoa [...] es un pésimo camino de herradura de muy fuertes pendientes, por terreno en su generalidad rocalloso que no solamente domina la cordillera que divide las aguas del Putumayo y del Caquetá, sino 11 cuchillas de gran altura [...] Ese camino tal como está ha existido desde hace muchos años y con él no se ha logrado debido a sus malas condiciones técnicas ninguno de los fines que se persigue con las vías de comunicación, ni el abaratamiento de los transportes ni el desarrollo de la riqueza pública. Tampoco se oculta a SS. que como vía estratégica es poco menos que un adefeio [*sic*]. (Ministerio de Obras Públicas 1932, 210)

212 ■ El “camino de los capuchinos”, como aún se conocen localmente los vestigios de esta infraestructura de poco más de un siglo, terminaría siendo remplazado por el “Trampolín de la Muerte”, un carretable (vía en tierra apta para vehículos de cuatro ruedas) de un solo carril, concebido durante el conflicto con el Perú (1932-1932) e inaugurado en 1944, que para muchos putumayenses constituye una manifestación material que refleja su condición de marginalidad o abandono por parte del estado. Por otro lado, la relación entre estas dos infraestructuras es clave para entender la historia del actual proyecto de la carretera variante. En pocas palabras, se podría decir que las tres vías —el camino capuchino, el Trampolín de la Muerte y la variante— constituyen una misma infraestructura inconclusa: la segunda construida como remplazo de la primera y la tercera en respuesta a la historia trágica de la segunda. La mayor paradoja de esta historia es quizás que, después de décadas de reclamos y estudios técnicos, el Gobierno llegaría a la conclusión de que la solución al “problema” del Trampolín de la Muerte estaba en construir una carretera pavimentada, con especificaciones de tráfico pesado, siguiendo en su mayoría el mismo trazado del camino capuchino. Aun así, la historia que va de la concepción de este nuevo proyecto a su (parcial) materialización está compuesta por una sucesión de eventos que hablan del estado suspensión como una condición inmanente de esta infraestructura.

A comienzos de los años setenta, tres décadas después de concluida la obra del Trampolín de la Muerte y tras numerosas peticiones al Gobierno central para abrir una carretera alterna, este asignó una partida presupuestal para su construcción.

---

3 “Informe que rinde el ingeniero comisionado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para verificar una inspección al camino del Putumayo”. Archivo General de la Nación, MOP, vol.1409, fols.327-328.



No obstante, el proyecto quedó suspendido luego de haber sido construidos los primeros siete kilómetros y, según un ingeniero de Mocoa que estuvo involucrado, no se continuó “por falta de voluntad política” (H. B., habitante de Mocoa, entrevista con el autor, abril de 2010). Durante las siguientes tres décadas, la construcción de la carretera quedaría congelada entre promesas políticas incumplidas y estudios esporádicos de prefactibilidad y diseño. Solamente hasta el año 2009, tras nuevos estudios y largos trámites de licencias ambientales, se daría vía libre a la ejecución de un nuevo proyecto. La financiación parcial de la vía por parte del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y su clasificación como “proyecto ancla”, dentro una agenda de integración a nivel continental —la Iniciativa para la Integración de Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)<sup>4</sup>—, parecían entonces asegurar el futuro del proyecto. A pesar de esto, el inicio de las obras se retrasaría casi cuatro años más —hasta mediados de 2012— debido a moras en el proceso de licitación del contrato. La dilatación en el inicio de la obra, vale la pena señalar, no era una situación excepcional dentro de la cartera de proyectos de IIRSA, muchos de los cuales no se han ejecutado en los tiempos esperados o no llegan a realizarse.

En su nueva metamorfosis a megaproyecto de integración regional, la proliferación de infraestructuras aéreas como viaductos y puentes en los diseños técnicos —61 en un trayecto de 45 kilómetros— recuerda inevitablemente la aspiración de los misioneros, cien años atrás, de construir una infraestructura capaz de superar la compleja geomorfología del piedemonte. En el caso de la variante, esta aspiración es especialmente visible en los *renders* o proyecciones. Hay numerosos *renders* de la variante, algunos elaborados durante su diseño y otros por el consorcio constructor, que captan diferentes tramos o características de la vía. En unos y otros, sin embargo, la carretera aparece en primer plano y superpuesta sobre un paisaje homogéneo y artificial. Asimismo, una de las imágenes más recurrentes es la de los puentes y túneles que anulan la fricción del terreno y producen en el espectador una sensación de ingravidez (figura 3).

En su conjunto, los *renders* de la variante conjuran una suerte de “no lugar” (Augé 1995), donde la infraestructura proyecta un espacio genérico y totalmente ajeno a la geografía en que se inscribe. Igualmente, en su intención explícita de transportar momentáneamente al espectador hacia el futuro, los *renders* participan activamente del imaginario colectivo de la infraestructura como una posibilidad de romper radicalmente con el pasado y el presente. A un nivel más amplio, en el proyecto de la variante, revelan la naturaleza topológica de la infraestructura (Allen 2011; Harvey 2012), en el sentido en que su promesa consiste no solo en salvar los obstáculos topográficos que impiden la conexión geográfica entre espacios, sino en transformar relaciones de abandono, marginalidad, exclusión e integración, imposibles de calcular en términos métricos o lineales.

4 La IIRSA define los “proyectos ancla” como aquellos “identificados como el cuello de botella o eslabón faltante de la red de infraestructura que impide el aprovechamiento óptimo de los efectos combinados del grupo para el desarrollo económico y social” (Cosiplan 2016, 23). Es el caso de la variante San Francisco-Mocoa, la cual se describe como el segmento faltante de un extenso corredor interoceánico que conecta por vía terrestre y fluvial Belem de Pará (Brasil) con Tumaco (Colombia).

**Figura 3.** *Render* de sección de la carretera

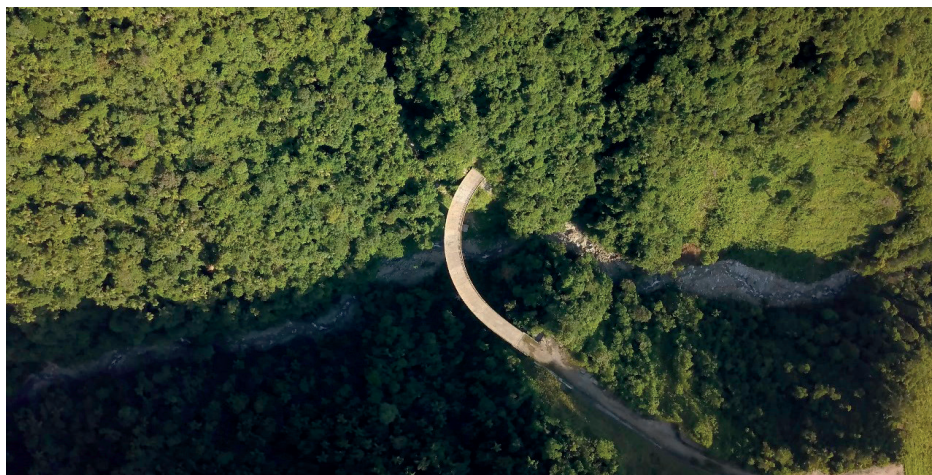


Fuente: captura de video institucional, Consorcio Variante San Francisco-Mocoa, 2015.

214

■ Pero la imagen que proyecta el *render* es siempre inexacta y su efecto de realidad se desfigura en la distancia incierta que separa la concepción y materialización de la infraestructura. En la variante, el efecto de los *renders* se disipa rápidamente al asomarse desde otro ángulo al puente Campucana. En un plano aéreo, el trazado de la vía se corta abruptamente al final del puente, chocando contra la superficie de la cordillera. En un plano más cercano y frontal, dos cintas de seguridad endebles en un extremo del puente anuncian el final de algo inconcluso y el comienzo de algo incierto. La imagen traslada bruscamente al espectador de un estado de suspensión espacial a uno de suspensión temporal (figuras 4 y 5).

**Figura 4.** Puente Campucana, plano aéreo



Fuente: fotograma del documental *Suspensión*, Colombia, 2019.

Figura 5. Extremo oriental del puente Campucana



Fuente: fotografía cortesía de Sebastián Bright, Putumayo, Colombia, febrero de 2017.

El episodio más reciente de suspensión de la variante está registrado en un aviso de diciembre de 2016 dejado en la zona de la obra, que anuncia que “por motivo de receso de actividades de fin de año se suspenderá [sic] temporalmente las actividades de construcción”. El rumor de una parálisis indeterminada por “agotamiento de recursos”, cuyo ruido venía acrecentándose tiempo atrás, se afirmó rotundamente con el retiro de maquinaria y personal en las semanas siguientes<sup>5</sup>. Algunos días después de este evento, la Cámara de Comercio del Putumayo convocó a políticos, funcionarios estatales y miembros del consorcio de la carretera a un conversatorio para explicar a la ciudadanía la situación de la obra y hacer un llamado de atención al Gobierno por la “falta de voluntad política” para seguir con el proyecto.

El conversatorio incluyó la intervención de un ingeniero del consorcio quien presentó un video con nuevos *renders* de un tramo de la vía rediseñado recientemente, siendo esta una de las causas de los sobrecostos del proyecto. La sucesión de imágenes de nuevos viaductos, túneles y puentes contrastaba con las expresiones escépticas de los asistentes. Algunos de estos invocaron la imagen del Trampolín de la Muerte como justificación última y urgente para culminar la nueva carretera, entre ellos un ingeniero de Nariño quien, en medio de un exaltado discurso, manifestó que la

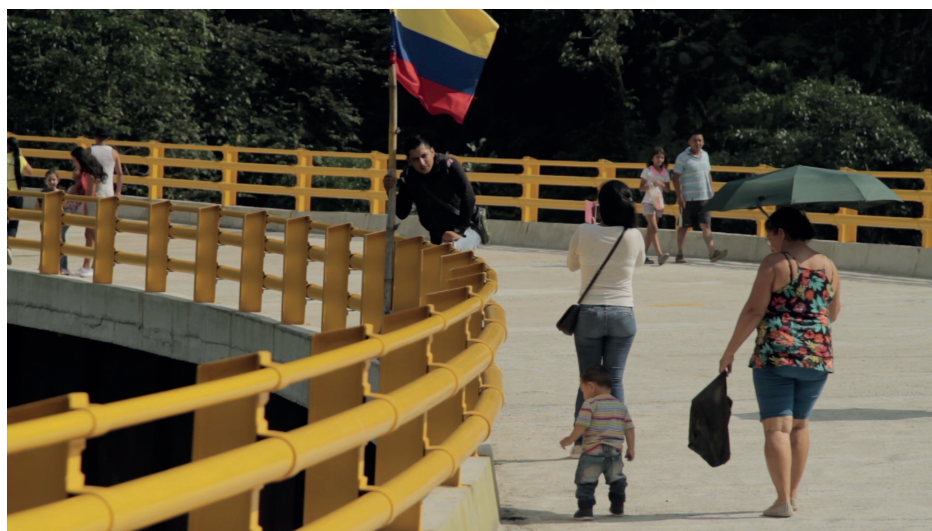
5 Pese a los rumores recurrentes de corrupción en la ejecución del proyecto, la razón aducida por el constructor y por el Instituto Nacional de Vías (Invías) para explicar el agotamiento del presupuesto inicial —que con los costos de interventoría ascendió a \$429 000 millones— fue la inversión de una cantidad significativa de recursos en el rediseño de una parte del trayecto que había quedado mal diseñada, rediseño que a su vez implicaba adelantar un nuevo trámite de licencia ambiental.



variante constituía una vía que “milímetro a milímetro [podría] contar la historia de cuántas personas se ausentaron por la caída de una piedra, por un derrumbo o lo que fuera [en el Trampolín de la Muerte]” (A. R., habitante de Nariño, intervención en evento público, febrero de 2017). A través de expresiones como esta se hacía manifiesta la relación no solo histórica sino moral entre ambas infraestructuras, la una llamada a resarcir el pasado y presente traumáticos encarnados en la otra.

En estado de suspensión, la imagen del puente mutaría una vez más a lugar de peregrinaje. En los meses siguientes a la salida del consorcio, las visitas de mocoanos los fines de semana al puente, anteriormente resguardado por rejas y personal de seguridad del consorcio, se harían cada vez más comunes. Casi todas estas visitas seguían un mismo ritual: las miradas vacilantes y cómplices al pasar agachados entre las verjas que aún conservan señales de “prohibido el paso” y “vía cerrada”; las expresiones de suspenso en el último tramo de camino; las manifestaciones de asombro, incertidumbre y hasta decepción al encontrarse con el puente; el recorrido de ida y vuelta con paradas a comentar, criticar y, mayoritariamente, a tomarse una *selfie* (figura 6).

**Figura 6.** Turistas mocoanos en el puente Campucana



Fuente: fotograma del documental *Suspensión*, Colombia, 2019.

En los recorridos grupales de ida y vuelta por el puente es frecuente escuchar voces relatando la genealogía de infraestructuras que anteceden a la variante: el camino capuchino, algunos de cuyos vestigios se alcanzan a mirar desde el puente; la ruina del proyecto fallido de carretera de los años setenta del siglo pasado, sepultada bajo la vía en construcción; más lejos, al otro lado de la montaña, el Trampolín de la Muerte. Desde el puente en suspensión, estas infraestructuras resurgen como residuos inconclusos, pero aún vigentes del pasado.

El puente es una metáfora de los sentidos del tiempo y del espacio que imprime la infraestructura (Gupta 2015). En su estado de suspensión espacial, es una expresión

material y simbólica de la aspiración moderna de aniquilar el terreno y la distancia topográfica; de moldear una superficie libre fricción, inmune al espacio geográfico que la contiene. Pero el puente alberga también la promesa del tiempo teleológico, del flujo ininterrumpido hacia el futuro o, en el Putumayo, de saltar la brecha incommensurable que lo separa del pasado. En estado de suspensión temporal, el puente fractura ese sentido e instituye un espacio-tiempo anacrónico, aunque no estático, en el que el futuro y el pasado se disuelven en un presente continuo e incierto.

## La cerca

La siguiente imagen es un retrato de un obrero de la carretera, Geromo, al lado de un cerca de alambre de púas en el kilómetro 8 del proyecto de la variante (figura 7). La fotografía, tomada en mayo de 2014, introduce el contexto y el personaje de otro de evento de suspensión de la carreta.

Figura 7. Geromo



Fuente: fotografía del autor, Putumayo, Colombia, mayo de 2014.

El origen del evento, dos meses atrás de tomada la fotografía, está en un conflicto de tierras entre el estado, Geromo —poseedor de un predio rural intervenido por la obra— y el propietario legal del predio<sup>6</sup>. Al indemnizar al propietario y no a Geromo, este último, reclamando al estado su ocupación legítima del predio y, por ende, su derecho a ser compensado, resolvió levantar dos cercas de alambre

6 En términos legales, la posesión alude la tenencia *de facto* de un bien, mientras que la propiedad se define por la existencia de un título legal —en el caso de las tierras una escritura pública—.

que delimitaban la zona del predio atravesada por la carretera. El incidente no solo generó una parálisis total de la obra por varios meses en el tramo cercado, sino que, al implicar un bloqueo de la vía en la zona del predio, obligó al constructor a transportar personal y maquinaria pesada por un camino veredal, situación que a su vez desembocó en retenes por parte de los vecinos de esa vía en reclamo por la destrucción de su carretera.

Aunque el evento de Geromo parecería accidental en el espacio y tiempo de un megaproyecto de infraestructura, expresa un problema que remite a la historia del camino capuchino y, específicamente, a la colonización de las tierras adyacentes a este. Este proceso se dio no mucho después de la apertura del camino, uno de cuyos propósitos centrales era precisamente promover la migración de población del interior de país hacia la frontera Amazónica. Los primeros colonos, principalmente familias campesinas de Nariño atraídas por la existencia de tierras *baldías*<sup>7</sup>, llegarían a la zona hacia la década de 1930. Esta temprana ocupación daría origen a un problema crónico de legibilidad que subsiste hasta el día de hoy.

La primera causa de este problema se encuentra en los procedimientos de adjudicación de tierras. Normalmente, la titulación de baldíos contempla entre sus requisitos el levantamiento catastral de los predios en solicitud. En la zona del proyecto, sin embargo, durante muchos años este requisito solo se cumplió parcialmente. Algunos de los habitantes mayores guardan memoria de cómo se llevaban a cabo dichos levantamientos catastrales. Según ellos, con frecuencia, la lejanía y la topografía quebrada del terreno hacían desistir a los topógrafos de visitar los predios. En consecuencia, estos al final terminaban haciendo la demarcación de sus límites a partir de la información suministrada por los adjudicatarios. El efecto de esta práctica es muy evidente en los primeros títulos de tierras, donde la ausencia de límites georreferenciados se sustituye con la existencia de accidentes geográficos o hitos como quebradas, piedras, filos de cerros, zanjas y árboles, entre otros. En otras palabras, el carácter “ilegible” del terreno se terminaba trasplantando en muchos casos al papel, generando un mapa catastral de la zona ajeno o muy distante del espacio físico que buscaba normalizar.

Al “efecto de ilegibilidad” de las prácticas estatales (Das y Poole 2004), hay que sumar otro que deriva de la genealogía de la propiedad sobre la tierra en la zona de proyecto. Paralelo a los títulos adjudicados por el estado proliferarían con el tiempo los denominados “documentos privados”, que básicamente consisten en contratos de compraventa o arriendo de predios. Al no ceñirse a los protocolos regulares del estado para la venta o cesión de derechos de propiedad, dichos documentos no cuentan con el mismo “estatus” ni legitimidad jurídica que otorga un título o escritura pública (por ejemplo, no transfieren el derecho de propiedad sobre un bien sino solamente su posesión). No obstante, los documentos privados son un mecanismo muy común en transacciones de tierras como herencias, ventas y cesiones,

7 Los *baldíos* son tierras que pertenecen a la nación, sujetas a ser adjudicadas a terceros que cumplan con criterios y condiciones preestablecidas.

principalmente, porque permiten evitar las restricciones y costos asociados a los documentos públicos, así como impuestos a la propiedad. A estas transacciones se suman arreglos de palabra entre vecinos o entre propietarios y poseedores, sustentados a su vez en relaciones de parentesco, amistad o vecindad.

El carácter no formal de los documentos privados significa también que son ilegibles para el estado, pues en la mayoría de los casos carecen de elementos básicos que permitan establecer sus características o localización como planos, números de registro catastral o incluso áreas. Es común, además, encontrar predios con títulos de propiedad, pero que han sido sujetos a múltiples ventas totales o parciales con documento privado. Este es el caso de Geromo y muchos otros, quienes son poseedores de un predio adquirido mediante documento privado, que en el registro catastral aparece a nombre del titular de la escritura pública en la cual se engloban los predios derivados de ventas no registradas públicamente. La descripción de los límites de un predio objeto de venta con documento privado ilustra bien este problema de legibilidad. El documento en cuestión registra la venta el día 17 de junio de 1952 de un “lotecito de terreno” en la vereda Campucana, localizado al interior de la zona del proyecto actual. La descripción de los límites del terreno, que no especifica área, es la siguiente:

[El lotecito de terreno] se halla encajado dentro de los siguientes linderos: por la cabecera, deslinda con terrenos del señor Benedicto Nupán, sirve de lindero unas matas de plantas, mide por este lado cuarenta metros lineales; por el pie, colinda con terrenos del señor Pastor Nupán, sirve de lindero unas matas de barbasco, mide por este lado, cuarenta metros; por el costado derecho, deslinda con terrenos del mismo Pastor Nupán, sirve de lindero una aguadita, mide por este lado ochenta metros; y, por el lado izquierdo, colinda con terrenos del Sr. Benedicto Nupán, la misma aguada de por medio. (Incoplan 2008)

En 2008, uno de los informes de diagnóstico elaborados durante la fase de diseño de la variante identificó 250 documentos privados en la zona del proyecto (IADB 2008, vol. 4). Dado que el procedimiento para rastrear estos documentos implicaba solicitarlos personalmente a sus poseedores, algunos contratistas del estudio que conocí durante 2010 y 2011 comentaban que este número podría haber sido mayor por la resistencia de muchas personas a entregar sus documentos. Un informe interno del proyecto sobre el tema predial manifestaba la magnitud del problema al concluir que en la zona de influencia de la carretera “un alto porcentaje [de personas] presenta dificultades en la tenencia de la tierra, los propietarios no tienen legalizados sus predios, la mayor parte de estos fueron adquiridos a través de un documento de compraventa, otras personas las heredaron de sus padres, pero no los tienen legalizados mediante escritura pública” (Corpoamazonia 2008).

Para el proyecto de la variante, el tema predial ha sido siempre un cuello de botella. La razón de esto se debe no solamente al requisito que tienen todos los proyectos de infraestructura de adquirir las áreas directamente afectadas, sino al

hecho de que más de la mitad de la carretera atraviesa una zona de reserva forestal. Esta reserva se creó en el año 1984 con el fin de construir una planta hidroeléctrica para Mocoa, proyecto de infraestructura que nunca se llevó a cabo. Sin embargo, la reserva quedó constituida en el papel pese a no estar delimitada ni amojonada. En la práctica, esta situación impuso al proyecto de la variante un sinfín de condiciones adicionales, entre ellas la clarificación y normalización de la situación predial al interior de sus límites. Una de las razones de la suspensión de la carretera en 2016 —junto con el agotamiento de recursos— fue precisamente el poco avance en este frente, que llevó a la autoridad ambiental a no expedir la licencia ambiental para el inicio de obras en la zona de la reserva.

Paradójicamente, el proyecto terminaría contribuyendo a empeorar la ya precaria legibilidad catastral de la zona. La mezcla de especulación que genera la llegada de una carretera con los rumores de expropiación o desalojo de quienes —como Geromo— no tienen títulos, se tradujo en la práctica en la multiplicación de ventas de tierra. Aunque en ciertas circunstancias —como la existencia de reservas forestales u otras áreas protegidas— el estado puede imponer restricciones a la propiedad incluyendo su venta, esto es imposible en el caso de los documentos privados, cuyo carácter “informal” no permite establecer controles. En suma, a medida que avanzaba el proyecto, al ya confuso mapa predial de propietarios se sobreponía el de poseedores de documentos, componiendo un estrato ilegible en constante movimiento.

El desenlace del incidente Geromo, tras meses de tensiones y amenazas de desalojo forzado del predio, fue el desmonte de la cerca por parte del primero, quien evoca el evento como “una pelea que ya quedó así [...] porque al final uno de pequeño poco puede hablar con el grande” (G. R., habitante de Mocoa, entrevista con el autor, junio de 2015). La sentencia de Geromo vuelve sobre el acto de destrucción creativa de la infraestructura y de la violencia implícita en el mismo. En su intención de implantar un sentido y un orden no solo del tiempo sino del espacio, de construir un mundo semejante a su representación, la infraestructura remueve no solo los estratos físicos del terreno en que se despliega sino los sustratos humanos que lo subyacen y le dan un sentido de lugar (Tuan 1979). En la variante, este proceso de remoción constituye la infraestructura misma, que permite materializar la imagen de un espacio homogéneo y legible proyectada repetidamente en los *renders* proyecto; en esencia, un espacio inmune no solamente a la fricción geográfica sino legal que encarnan personajes como Geromo.

En el caso de la variante, la violencia de la infraestructura (Rodgers y O'Neill 2012) se revela también en los conflictos sociales y ambientales presentes en el proyecto, cuyos orígenes se remontan al siglo XIX con el auge de los ciclos de bonanzas extractivas y de colonización agraria (Domínguez 2005; Uribe 2019b). Los reclamos y protestas de los indígenas kamentsás e inganos del valle de Sibundoy, ante la negativa del estado de someter el proyecto a consulta previa bajo el argumento de la no existencia de indígenas en el área de influencia de la vía



(Chaparro 2015), son un claro ejemplo de cómo estos conflictos se enmarcan en una larga historia de despojos territoriales<sup>8</sup>. Otro ejemplo proviene de la existencia de títulos mineros al interior de la reserva forestal, situación que evidencia las lógicas extractivistas presentes en muchos de los proyectos de IIRSA (Svampa 2019). Estos fueron detectados en la fase de estudios de impacto ambiental, que se limitaron a explicar su existencia —ilegal al ser una actividad incompatible con el régimen de protección de la reserva— por el “desconocimiento de los límites precisos [de la reserva]” (BID 2009).

Aunque el evento de la cerca no se puede disociar de la economía y ecología política más amplia que atraviesa el proyecto de la variante, al suspender más no resolver el conflicto, al “quedar así” —en palabras de Geromo— tiene también una lectura inversa. Lo que remueve la infraestructura pasa aquí a un segundo plano frente a lo que revela el movimiento de remoción. En este movimiento, la infraestructura no hace legible el terreno, sino que evidencia, en su ilegibilidad estructural, la brecha que separa su proyección de la intrincada topografía legal en que se arraiga. La imagen de Geromo y el alambre resurge entonces en la del equipo de topógrafos errando en el universo de predios de límites indescifrables, dueños inciertos, reclamos irresueltos y legalidades difusas que amenazan con someter al proyecto a un estado permanente de suspensión (figura 8).

**Figura 8.** Topógrafos en la zona del proyecto



*Fuente:* fotograma del documental *Suspensión*, Colombia, 2019.

8 Un evento central en esta historia fue el despojo sistemático de tierras de los kamentsás e inganos tras la apertura del camino capuchino, historia relatada en detalle por Bonilla (2006).

## El muro de contención

En el proyecto de la variante, los muros de contención son tan prominentes y monumentales como los puentes. Proliferan a lo largo de todo el trazado y los hay de diferentes alturas, extensiones, calidades, composiciones y texturas: de concreto proyectado, concreto fundido y concreto ciclópeo; con anclajes pasivos y activos; de cimentación superficial y cimentación profunda; de suelo reforzado y superficies revegetalizadas. En sus diferentes formas, edades y estados de composición y descomposición, los muros conforman una estética propia y singular en el conjunto de la infraestructura que revela simultáneamente su aspiración de inmortalidad y su naturaleza inestable y frágil.

**Figura 9.** Muro en concreto proyectado de anclajes activos



Fuente: fotografía del autor, Putumayo, Colombia, diciembre de 2017.

A diferencia de los puentes, cuya finalidad técnica es suspender la infraestructura en depresiones del terreno, la promesa del muro reside en su capacidad estructural de retener los elementos subyacentes. Este fin es a la vez un medio, en el sentido en que su poder de inmovilizar el terreno es una condición de posibilidad que permite el flujo continuo *a través* de la infraestructura. Así, entre su poder de suspensión *del* terreno y su condición de suspensión *sobre* el terreno, el muro actúa simultáneamente como estructura e infraestructura.

La historia material de los muros de contención es también un acto de destrucción creativa que involucra una cadena extensa y compleja de procesos, desde la extracción de agregados para la fabricación del concreto, en lugares cuya distancia puede variar de pocos metros obra a cientos de kilómetros, hasta su estabilización

final —aunque nunca definitiva— sobre el terreno, pasando por pruebas de dureza cuya duración puede variar sensiblemente de acuerdo con factores como la lluvia y la humedad. El muro es en este sentido producto de diversos materiales, ensayos y técnicas donde intervienen numerosas variables y actores humanos y no humanos, cuyo carácter desigual o cambiante se materializa en un objeto que nunca es exactamente idéntico.

En la variante, el muro de concreto de anclajes activos es la mayor expresión de la fe en el poder de la infraestructura (figura 9). Su construcción se describe en jerga ingenieril como una compleja cirugía plástica del suelo que condensa muchos otros procesos de la infraestructura: el corte, explanación y perfilado de taludes; la perforación del suelo a diferentes profundidades con taladros hidráulicos; la inserción de drenes horizontales, tubos de revestimiento y tendones de acero; la inyección a presión de bulbos de cemento; la estabilización de la superficie con pantallas de concreto sobre amarres de acero reforzado; la fundición de zapatas o dados de cargas especificadas sobre los tendones, y la afirmación del muro por medio del tensado mecánico de los tendones.

La superficie uniforme y sólida del muro oculta, pero no anula la naturaleza volátil del suelo. El muro sostiene el terreno, pero a su vez está sostenido por este y en esa relación incómoda entre estructura e infraestructura radica su fragilidad. Esta relación se expresa en los manuales técnicos con términos como “fallas de la masa del suelo”, “deslizamientos”, “desplazamientos profundos”, “ataques del medio ambiente” y otros similares que aluden a aquellos elementos *infra*-estructurales cuyo control nunca es total. Este lenguaje evidencia, por otra parte, que la naturaleza opera como infraestructura o, en palabras de Carse, que esta debe “ser construida, comprometida, hecha funcional y administrada” (2012, 240). En el caso de los muros esta condición de la naturaleza como infraestructura es particularmente evidente, aun cuando su función es contener su movimiento y hacer invisible su existencia.

Entre su aspiración a suspender y su condición de suspensión o, en palabras de Tim Ingold, en su “más o menos efímero congelamiento de un movimiento generativo” (2007, 7), el muro revela también su propia carga afectiva. Sus estratos son diferentes a aquellos que subyacen a la cerca o al puente, especialmente, porque por naturaleza son una amenaza a la existencia de la infraestructura. No obstante, estos hablan también del proceso simultáneo y perpetuo de construcción y descomposición al que está sujeta la infraestructura, una cuyas características más tangibles son los procesos de arruinamiento. Estos no son, como se suelen concebir, posteriores a la terminación de la infraestructura sino parte inherente de su ciclo de vida, incluyendo su construcción (Gupta 2018, 65). De ahí que el término “estabilización” figure de manera recurrente en el lenguaje de los proyectos de infraestructura, y se traduzca en la práctica en innumerables procedimientos que buscan evitar o revertir el arruinamiento, durante y después, de la construcción de una infraestructura.

Durante los años en que el proyecto de la variante estuvo activo, una escena muy común era la de cuadrillas de trabajadores reparando fragmentos de muros



fracturados por el agua. Desde el momento en que los trabajos de la obra fueros suspendidos, la degradación de estas estructuras se aceleró, al punto que en 2019 ya algunas se encontraban en estado avanzado de descomposición. En sus diferentes orígenes, la degradación de los muros se materializa en una amplia variedad de texturas y estéticas que van desde la oxidación gradual de los tendones de acero sobre las pantallas de concreto, hasta las fracturas y colapsos por movimientos de remoción de tierra o presión hídrica (figura 10).

**Figura 10.** Movimiento de remoción de rocas en parte inferior del muro

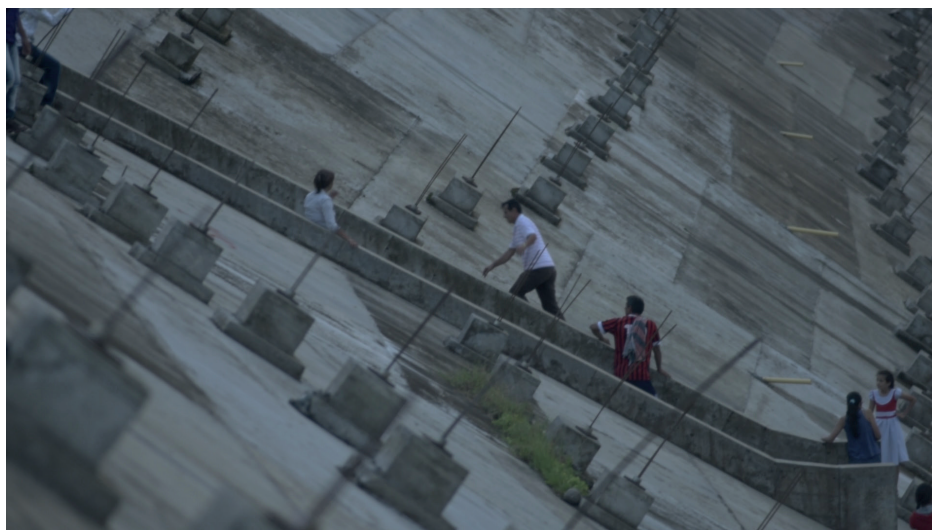


*Fuente:* fotografía del autor, Putumayo, Colombia, junio de 2019.

Los procesos de arruinamiento de los muros son buen ejemplo del tipo de efectos estéticos y afectivos que genera la infraestructura, y de cómo estos efectos expresan a su vez sentimientos políticos (Harvey y Knox 2012; Larkin 2018, 2013). En las peregrinaciones rutinarias a la carretera, durante su construcción y en los meses posteriores a su suspensión, cuando la gente aún pensaba que se trataba de un evento pasajero, estos eran lugares de espectáculo y especulación. Los rumores sobre sus costos y apariencia extravagante suscitaban expresiones de admiración, indignación, perplejidad e incredulidad frente al futuro de la infraestructura, que se entremezclaban con alusiones a “elefantes blancos” a lo largo del país y a la corrupción generalizada de políticos y contratistas de grandes proyectos. “Dicen que un dado de concreto vale siete millones y este muro tiene más de doscientos”, me contaba Geromo con cara incrédula mientras señalaba un muro al lado de su predio y, luego de una pausa contemplando la enorme placa de concreto recién terminada, añadía que varias personas habían ofrecido comprarle su terreno, pero él no había

querido venderlo porque “seguro iba a valorizarse más con la carretera terminada” (G. R., habitante de Mocoa, entrevista con el autor, junio de 2015). Mientras especulaba lo que podría llegar a valer en tres o cinco años, un grupo de mocoanos jugaba a trepar el muro (figura 11). Al final del mismo muro, unos vecinos de Geromo habían colgado un letrero de venta de sancocho de gallina para los turistas que visitaban el proyecto los fines de semana.

**Figura 11.** Turistas mocoanos jugando a trepar muro de contención



*Fuente:* fotograma del documental *Suspensión*, Colombia, 2019.

Con el paso del tiempo, ya mermada la esperanza de que el contratista regresara a continuar con su trabajo, los muros, al igual que el puente, pasaron de ser lugares de expectativa a espacios de incertidumbre y abandono. Las visitas de mocoanos serían cada vez menos recurrentes al igual que los avisos de ventas de lotes, que en su momento se promocionaban en Mocoa como terrenos de “alta valorización” o de “gran inversión” por estar ubicados al lado de la vía. La carretera, varios años después de iniciada su construcción y décadas de ser concebida, en su gradual, pero inexorable descomposición, pasaba poco a poco de ser una promesa de futuro a una imagen de estancamiento en el pasado.

## La temporalidad de la suspensión

En este artículo he abordado tres eventos de suspensión en el contexto de un proyecto de carretera en el piedemonte Andino-Amazónico colombiano, los cuales remiten su vez a tres espacios materiales presentes en esta infraestructura: el puente, la cerca y el muro de contención. En momentos y de formas distintas, cada uno de estos eventos da cuenta de los estratos materiales, temporales y afectivos que componen la infraestructura. En el primer caso, las imágenes del puente inconcluso y las reacciones

que este genera entre sus visitantes permiten situar el proyecto de la carretera en el conjunto de infraestructuras pasadas que encarnan el ideal moderno de integración de una región de frontera al resto del país y del mundo y, simultáneamente, su estado de abandono y ruina. El segundo caso, el conflicto de Geromo en torno a la afectación de su predio, por parte del proyecto, da cuenta de los elementos humanos que subyacen la infraestructura y que, al igual que ciertos elementos físicos, deben ser removidos para permitir su construcción, revelando lógicas políticas y económicas que expresan diferentes tipos de violencia (infra)estructural. No obstante, este conflicto muestra también que en ocasiones los efectos de la infraestructura, en este caso derivados de las prácticas de legibilidad catastral, son contrarios a los deseados y se convierten en una amenaza latente de suspensión. Finalmente, los muros de contención expresan la forma en que elementos no-humanos como el subsuelo constituyen estratos *infra*-estructurales que juegan un papel activo en el ciclo de vida de la infraestructura. Asimismo, en sus diferentes momentos de construcción y degradación, estas estructuras producen una particular temporalidad y espacialidad que se convierte en fuente de especulación política sobre el presente y futuro de la infraestructura y, con esta, del lugar en que se inscribe.

Con la descripción etnográfica y fotográfica de dichos eventos he querido ir más allá del sentido etimológico del término suspensión, mostrando cómo este expresa una condición que hace visible las relaciones temporales, políticas y afectivas presentes en los proyectos de infraestructura. Estos eventos dan cuenta también de los diferentes estados de suspensión a los que están sujetas las infraestructuras: rutinarios, intempestivos, parciales, totales, transitorios e indefinidos. La trascendencia y escala de estos eventos es también desigual en el tiempo y en el espacio. El último episodio de suspensión de la carretera variante se dio en marzo 31 de 2017, cuando una avenida torrencial destruyó varios barrios de Mocoa y dejó cerca de cuatrocientos muertos. En la zona del proyecto, en varios puntos del tramo construido, se produjeron desbordamientos de quebradas y deslizamientos de taludes.

Tras el evento de la avenida torrencial, el futuro de la carretera, suspendido indefinidamente desde fines del año 2016, terminó por disolverse en el término etéreo de “reconstrucción”. Durante los siguientes tres años, entre algunas protestas ciudadanas y promesas renovadas de políticos en campaña, se escuchaban rumores esporádicos de financiación adicional del Gobierno para “reactivar” la obra. No obstante, para julio de 2019, fecha de mi última visita, el único avance en la zona del proyecto había sido la pavimentación del primer kilómetro de carretera, en el área de transición urbana a rural de Mocoa. Los restantes nueve kilómetros de vía, junto con sus puentes, muros, alcantarillas y drenajes, seguían su proceso de arruinamiento y erosión.

Pese a su naturaleza heterogénea y desigual, la suspensión es en sí misma un estado de suspenso que altera el sentido del tiempo, su estructura secuencial y teleológica. Conlleva, en consecuencia, un estado de incertidumbre y desorientación y, en el caso de la infraestructura, una condición material y estética. Pero el tiempo de la suspensión no es un estado de congelamiento en el presente o en el pasado, y

tampoco anula las promesas y expectativas de futuro. Por el contrario, la suspensión es una condición habitual de la infraestructura que revela la relación siempre volátil y conflictiva entre las diferentes capas que la componen, y en la cual están presentes actores humanos y no humanos. De esta forma, este concepto permite construir una narrativa diferente de la infraestructura y del universo en que se arraiga, dando cuenta de sus múltiples dimensiones, conflictos y posibles trayectorias.

## Referencias

1. Allen, John. 2011. "Topological Twists: Power's Shifting Geographies". *Dialogues in Human Geography* 1 (3): 283-98. <https://doi.org/10.1177/2043820611421546>
2. Anand, Nikhil, Akhil Gupta y Hannah Appel. 2018. *The Promise of Infrastructure*. Durham: Duke University Press.
3. Augé, Marc. 1995. *Non-Places. Introduction to an Anthropology of Supermodernity*. Nueva York: Verso.
4. BID (Banco Interamericano de Desarrollo). 2009. "Informe de Gestión Ambiental y Social (IGAS). Corredor vial Pasto-Mocoa. Variante San Francisco-Mocoa (CO-L1019)", <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=2222785>
5. Bonilla, Víctor. 2006. *Siervos de Dios y amos de los indios. El Estado y la Misión Capuchina en el Putumayo*. Popayán: Editorial Universidad del Cauca.
6. Campbell, Jeremy. 2012. "Between the Material and the Figural Road: The Incompleteness of Colonial Geographies in Amazonia". *Mobilities* 7 (4): 481-500. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718429>
7. Carse, Ashley. 2012. "Nature as Infrastructure: Making and Managing the Panama Canal Watershed". *Social Studies of Science* 42 (4): 539-563. <https://doi.org/10.1177/0306312712440166>
8. Chaparro, Ana María. 2015. *Visión de futuro indígena y su incidencia en el desarrollo en Colombia. El caso de las comunidades inga y kamëntza (Putumayo) ante la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA)*. Bogotá: Cider-Universidad de los Andes.
9. Chu, Julie. 2014. "When Infrastructures Attack: The Workings of Disrepair in China". *American Ethnologist* 41 (2): 351-67. <https://doi.org/10.1111/amet.12080>
10. Consorcio Variante San Francisco-Mocoa. 2016. "Avances del proyecto a diciembre de 2016". <http://www.varianteinterventoria.com/situacion-mocoa.php>
11. Corpoamazonia (Corporación para el Desarrollo Sostenible del Sur de la Amazonia). 2008. "Informe resultado de la revisión de predios en la reserva forestal de la cuenca alta del río Mocoa". Archivo Corpoamazonia.
12. Cosiplan (Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento). 2016. "Cartera de Proyectos 2016. Consejo Suramericano de Infraestructura y Planeamiento". [http://www.iirsa.org/admin\\_iirsa\\_web/Uploads/Documents/Cartera%202016\\_web.pdf](http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Cartera%202016_web.pdf)
13. Das, Veena y Deborah Poole. 2004. "State and its Margins: Comparative Ethnographies". En *Anthropology in the Margins of the State*, editado por Veena Das y Deborah Poole, 3-34. Santa Fe: School of America Research Press.



14. Domínguez, Camilo. 2005. *Amazonia colombiana, economía y poblamiento*. Bogotá: Universidad Externado de Colombia.
15. Gómez, Augusto. 1997. "Bienes, rutas y mercados (siglos XV-XIX). Las relaciones de intercambio entre las tierras bajas de la Amazonia y las tierras altas de los Andes". *Revista de Antropología y Arqueología* 9 (1-2): 47-76. <http://hdl.handle.net/1992/5561>
16. Gupta, Akhil. 2018. "The Future in Ruins: Thoughts on the Temporality of Infrastructure". En *The Promise of Infrastructure*, editado por Nikhil Anand, Akhil Gupta y Hannah Appel, 62-78. Durham: Duke University Press.
17. Gupta, Akhil. 2015. "Suspension". Theorizing the Contemporary. *Fieldsights*. Septiembre 24. <https://culanth.org/fieldsights/suspension>
18. Harvey, David. 2016. *The Ways of the World*. Oxford: Oxford University Press.
19. Harvey, Penelope. 2012. "The Topological Quality of Infrastructural Relation: An Ethnographic Approach". *Theory, Culture & Society* 29 (4-5): 76-92. <https://doi.org/10.1177/0263276412448827>
20. Harvey, Penelope. 2005. "The Materiality of State Effects: An Ethnography of a Road in the Peruvian Andes". En *State Formation. Anthropological Perspectives*, editado por Christian Krohn-Hansen y Knut Nustad, 123-141. Londres: Pluto Press.
21. Harvey, Penelope y Hannah Knox. 2015. *Roads: An Anthropology of Infrastructure and Expertise*. Syracuse: Cornell University Press.
22. Harvey, Penelope y Hannah Knox. 2012. "The Enchantments of Infrastructure". *Mobilities* 7 (4): 521-536. <https://doi.org/10.1080/17450101.2012.718935>
23. Hetherington, Gregg. 2014. "Waiting for the Surveyor: Development Promises and the Temporality of Infrastructure". *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology* 19: 195-211. <https://doi.org/10.1111/jlca.12100>
24. Howe, Cymene, Jessica Lockrem, Hannah Appel, Edward Hackett, Dominic Boyer, Randal Hall, Matthew Schneider-Mayerson, Albert Pope, Akhil Gupta, Elizabeth Rodwell, Andrea Ballesterio, Trevor Durbin, Farès el-Dahdah, Elizabeth Long y Cyrus Mody. 2015. "Paradoxical Infrastructures: Ruins, Retrofit, and Risk". *Science Technology & Human Values* 41 (3): 547-565. <https://doi.org/10.1177/0162243915620017>
25. IADB (Inter-American Development Bank). 2008. "Elaboración del Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PBMAS) de la Reserva Forestal Protectora de la Cuenca Alta del Río Mocoa. 5 vols".
26. Incoplan. 2008. "Contrato 346 de 2007. Elaboración del Plan Básico de Manejo Ambiental y Social (PBMAS) de la Reserva Forestal Protectora de la cuenca alta del río Mocoa. Diagnóstico Jurídico Predial. Municipio de Mocoa, vereda Campucana". Archivo Corpoamazonia, Mocoa.
27. Ingold, Tim. 2007. "Materials against Materiality", *Archaeological Dialogues* 14 (1): 1-16. <https://doi.org/10.1017/S1380203807002127>
28. 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>
29. Larkin, Brian. 2018. "Promising Forms: The Political Aesthetics of Infrastructure". En *The Promise of Infrastructure*, editado por Nikhil Anand, Akhil Gupta y Hannah Appel, 175-202. Durham: Duke University Press.

30. Larkin, Brian. 2013. "The Politics and Poetics of Infrastructure". *Annual Review of Anthropology* 42: 327-343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
31. Little, Paul. 2014. *Mega-Development Projects in Amazonia. A Geopolitical and Socioenvironmental Primer*. Lima: Realidades S. A.
32. Llanos, Héctor y Jorge Alarcón. 2000. "Por los caminos del Alto Caquetá". *Boletín de Arqueología* 15 (1): 3-59.
33. 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>
34. Martínez, Felipe. 2013. "Héroes de la civilización. La Amazonía como cosmopolis agroexportadora en la obra del General Rafael Reyes". *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura* 40 (2): 145-177.
35. Ministerio de Obras Públicas. 1913. "Informe que rinde el ingeniero comisionado por el Ministerio de Obras Públicas (MOP) para verificar una inspección al camino del Putumayo". Archivo General de la Nación, MOP, vol. 1409, fols. 327-328.
36. Ministerio de Obras Públicas. 1932. "Informe de Rafael Agudelo al Ministro de Obras Públicas". Archivo General de la Nación, MOP, vol. 3273, fols. 199-214.
37. Prefectura Apostólica. 1912. "Carta de Fidel de Montclar a Daniel Zarama, Jeremías Bucheli y Leonidas Coral". Archivo de la Diócesis de Sibundoy, carpeta 09-01, s. f.
38. RAE (Real Academia Española). 2020. "Suspensión". <http://dle.rae.es/srv/fetch?id=Yp0F2Mc>
39. Ramírez, María Clemencia. 1996. *Frontera fluida entre andes, piedemonte y selva: el caso del valle del Sibundoy, siglos XVI-XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica.
40. Rodgers, Dennis y Bruce O'Neill. 2012. "Infrastructural Violence: Introduction to the Special Issue". *Ethnography* 13 (4): 401-412. <https://doi.org/10.1177/1466138111435738>
41. Star, Susan L. 1999. "The Ethnography of Infrastructure". *American Behavioral Scientist* 43 (3): 377-391. <https://doi.org/10.1177%2F00027649921955326>
42. Scott, James. 1998. *Seeing like a State. How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven: Yale University Press.
43. Svampa, Maristella. 2019. *Las fronteras del neoextractivismo en América Latina. Conflictos socioambientales, giro ecoterritorial y nuevas dependencias*. Bielefeld University Press. <https://doi.org/10.14361/9783839445266>
44. Uribe, Simón. 2019a. "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>
45. Uribe, Simón. 2019b. "Caminos de frontera: espacio y poder en la historia del piedemonte amazónico colombiano". *Historia Crítica* 72: 69-92 <https://doi.org/10.7440/histcrit72.2019.04>
46. Uribe, Simón, dir. 2019c. *Suspensión*. Colombia: Viceversa Cine, Tempestarii.
47. Uribe, Simón. 2017. *Frontier Road. Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Oxford: Wiley-Blackwell.
48. Tuan, Yi-Fu. 1979. "Space and Place: Humanistic Perspective". En *Philosophy in Geography*, editado por Stephen Gale y Gunnar Olsson, 387-427. Dordrecht, Boston: D. Reidel Pub. Co.
49. Wilson, Fiona. 2004. "Towards a Political Economy of Roads: Experiences from Peru". *Development and Change* 35 (3): 525-546. <https://doi.org/10.1111/j.1467-7660.2004.00364.x>