

# El *Trampolín de la muerte*: camino de incorporación violenta al Estado



Transitar el 'cordón umbilical' entre Nariño y Putumayo es todo un desafío a la valentía y una radiografía a la realidad política y cultural de la región.

Por Ximena Serrano Gil  
Fotos Milagro Castro, Simón Uribe

Entre los Andes y el Amazonas se abre un camino de forma serpenteante, que penetra la imponente selva en contraste con abismos espeluznantes: es el *Trampolín de la muerte* que, además de ser considerada una de las carreteras más peligrosas del mundo, cuenta parte de la historia de los conflictos y la construcción del Estado en el Putumayo.

Son 80 km de angustiante recorrido, con 18 curvas por kilómetro, en una carretera de un solo carril de 3 metros de ancho sin pavimentar; allí el polvo se vuelve lodo en un terreno inestable por las continuas lluvias que acompañan la agreste topografía del recorrido, que va desde los 600 msnm hasta los 2.800 msnm. La densa niebla y los constantes deslizamientos solo permiten fijar la atención y el temor en los profundos precipicios que han cobrado la vida de muchas personas. Así es el *Trampolín de la muerte* que comunica a San Francisco con Mocoa y sirve de conexión entre esta región fronteriza y el interior del país.

Entender cómo las dinámicas de las carreteras reflejan las formas violentas en que la Amazonía se ha incluido de manera discursiva y material en el Estado es el objeto de estudio de Simón Uribe Martínez, quien es PhD en Planeación Regional, magíster en Geografía Humana, y docente e investigador de la Facultad de Estudios Internacionales, Políticos y Urbanos de la Universidad del Rosario. Autor de varios artículos, libros y del galardonado documental *Suspensión*, que hace referencia a la construcción desproporcionada de una variante en medio de la selva que no lleva a ningún sitio.

Como resultado de su tesis doctoral, Uribe publicó el libro *Frontier Road. Power, history, and the everyday state in the Colombian Amazon (Carretera fronteriza. Poder, historia y estado cotidiano en la Amazonía colombiana)*, en el cual, mediante un estudio etnográfico sobre la construcción de la carretera que comunica a Pasto



↑ Obreros trabajando en la sección San Francisco-Mocoa, c. 1911.

(Nariño) con Puerto Asís (Putumayo), centra su argumento en el papel que han tenido las regiones consideradas como fronteras, periferias o márgenes en la construcción y legitimación de un proyecto estatal hegemónico.

## Carreteras y colonización de la Amazonía

Los orígenes de estos caminos se remontan a 1909, cuando los misioneros capuchinos, en su interés de evangelizar a las comunidades indígenas del Amazonas, establecieron la sede de la Misión en el valle de Sibundoy, entre Pasto y Mocoa, y con el apoyo del gobierno iniciaron la construcción de un camino de herradura entre Pasto y Puerto Asís, conocido como el camino de los capuchinos (antecesor de lo que será la Variante San Francisco-Mocoa, vía alterna al *Trampolín de la muerte*).

Posteriormente, de acuerdo con la investigación realizada por Uribe Martínez, en la década de los treinta se inició la apertura de carreteras de colonización de la Amazonía. La guerra con el Perú en el Putumayo (entre 1932 y 1933) obligó al gobierno a decretar la construcción de la vía Pasto a Mocoa como medida de emergencia, ante la necesidad de tener control sobre las fronteras para la defensa territorial.

En este nuevo proyecto, el ingeniero a cargo, Rafael Agudelo, decidió construir una vía alterna al tramo entre San Francisco y Mocoa, que había sido construido años atrás por los monjes capuchinos. Este nuevo trazado que

## Documental *Suspensión* Ecos de infortunio y esperanza vial del Putumayo

Imágenes fijas de época que dan cuenta de los inicios de la construcción de la carretera, donde colonos e indígenas abrían paso en las escarpadas montañas andino-amazónicas para comunicar a Mocoa con Puerto Asís, es el contexto narrativo con el que se inicia el documental *Suspensión*, que expone los secretos de una de las carreteras más peligrosas del mundo, el *Trampolín de la muerte*. Esta producción es dirigida por Simón Uribe Martínez, con base en su investigación: "En mi interés de conocer la frontera no solo en una conexión geográfica, sino como una condición política y social, además de explorar nuevas formas de transmitir el conocimiento, realicé un documental derivado de mi investigación doctoral, gracias a una beca en cine etnográfico de la Fundación Wenner-Gren y posterior financiación del Fondo de Desarrollo Cinematográfico de Colombia (FDC, Proimágenes)", narra Uribe.



↑ Rodaje del documental *Suspensión*.

## La voz de la montaña

Guillermo Guerrero Urrutia, un experimentado ingeniero de carreteras que conoce cada centímetro de la carretera, es el encargado de narrar la historia de este trayecto para el documental, mientras hace el recorrido en su campero acompañado de su fiel amigo canino Coqui.

Cuenta cómo los capuchinos construyeron el camino de herradura en dos años con 1400 trabajadores, mientras que la construcción de la carretera nueva se extendió por 10 años con un mayor número de trabajadores.

Este camino, que se inició como un paso de herradura, evolucionó a carretera y hoy hace parte de un gran proyecto transnacional que, además de conectar al Atlántico con el Pacífico, tiene como objetivo principal darle acceso al Pacífico a Brasil. "Sin embargo, desde lo local, para el Putumayo esta vía responde a una demanda histórica de tener una carretera que reemplace el *Trampolín de la muerte*", enfatiza el catedrático.

La imponente y belleza del paisaje contrasta con las inclemencias del clima, bajo las que los obreros trabajan arduamente en la construcción de puentes que conectaran la vía. Imágenes que enlazan al discurso de abandono en la voz de uno de sus habitantes que narran lo que sucedió con la suspensión de la obra, mientras las locaciones retratan las precarias condiciones de su entorno: "A lo último arriaron con todo, fueron echando de 10 en 10, no trabajaron más, suspendieron obreros, suspendieron todo, no dejaron ni la basura", testimonio de un habitante de la zona.

está en funcionamiento desde 1944 es el que hoy se conoce como el *Trampolín de la muerte*.

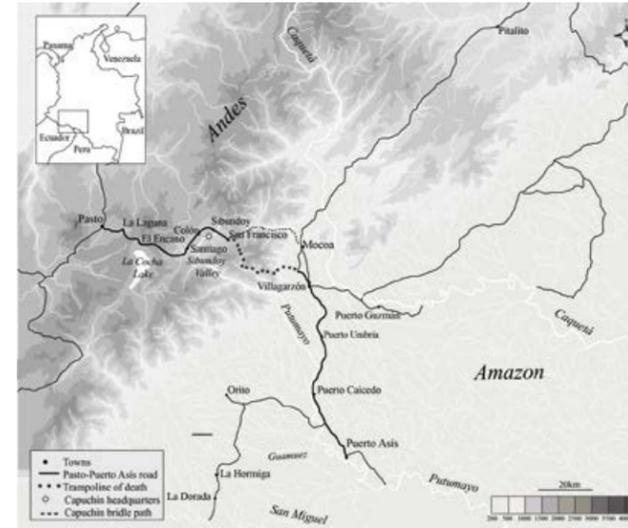
Debido a la alta peligrosidad que representa el *Trampolín*, a principio de 2000 el Gobierno autorizó la construcción de la Variante San Francisco-Mocoa, que sigue la misma ruta del antiguo camino capuchino; sin embargo, y a pesar de ser de vital interés internacional, nacional y regional por formar parte de un corredor multimodal que busca conectar al Atlántico en Brasil con el Pacífico en el sur de Colombia, desde diciembre de 2016 la obra está suspendida por agotamiento de recursos económicos.

¿Pero cuál fue el impacto real de toda esta infraestructura? Uribe aclara que, aunque la prioridad inmediata del gobierno era facilitar el movimiento de tropas y artillería para establecer la soberanía nacional en toda la región, la importancia de estos caminos tiene que ubicarse en una historia más amplia de conflictos agrarios y la colonización de las tierras bajas de Putumayo. "Las carreteras en la Amazonía colombiana fueron, por mucho tiempo, las principales políticas de Estado para colonizar la región. Esto generó muchos conflictos sociales, territoriales y ambientales que persisten hasta hoy", enfatiza.

Es así como las carreteras son una manera de entender cómo se ha colonizado esta región y la importancia de las vías en la ocupación contemporánea de la Amazonía colombiana.

## Dinámicas violentas de la infraestructura

La precariedad de estas vías es tal, que para los pobladores de la región se convirtió en parte del paisaje y en sinónimo de abandono o ausencia estatal. Pero, como dice en las conclusiones el experto: "El problema no es exclusión estatal sino la manera en que estas regiones se han incluido violentamente a un orden político y social dominante de Estado. No es la ausencia, sino la manera en que se han incorporado", argumenta Uribe, quien confronta el concepto "ausencia de Estado", pues asegu-



↑ Vía Pasto - Puerto Asís. Tramo el *Trampolín* de la muerte y camino de los capuchinos.

ra que eso tiene que ver con la forma en que tradicionalmente se ha concebido al Estado.

De acuerdo con los planteamientos generales de la investigación, bajo el concepto de violencia infraestructural, se examinan críticamente las diferentes formas de integración e inclusión que se producen o mantienen por medio de entornos construidos.

Según el investigador, en infraestructuras como el *Trampolín de la muerte*, esa forma de inclusión violenta se expresa no solamente en el espacio físico de la carretera, sino en la forma en que la existencia de este espacio es asumido como "normal". Por otra parte, se trata de una forma de violencia que se expresa en muchos aspectos de la vida cotidiana de la región y

→ Simón Uribe Martínez, investigador de la Facultad de Estudios Internacionales, Políticos y Urbanos de la Universidad del Rosario, explica que su objeto de estudio es entender cómo las dinámicas de las carreteras reflejan las formas violentas en que la Amazonía se ha incluido de manera discursiva y material en el Estado.



que, desde una perspectiva de larga duración, ha sido instrumental en su asimilación del orden político del Estado.

Por esta razón, Uribe concluye: "Las fronteras han jugado un papel discursivo en la construcción de un proyecto hegemónico de Estado Nación en Colombia, específicamente en su representación como espacios cuya integración al Estado exige su pacificación o civilización. Uno de los objetivos de la investigación es entender cómo esta construcción discursiva se materializa a través de las carreteras o, en términos amplios, examinar la relación entre los discursos y prácticas materiales del Estado en la configuración de espacios considerados fronterizos o marginales".

## Documental como herramienta de conocimiento

Uno de los retos de esta apuesta cinematográfica para Simón Uribe fue adaptar el lenguaje científico al audiovisual: "Quería contar esa historia a través de un medio diferente como el audiovisual, no para hacer una versión del libro, sino para abordar unos aspectos de la historia desde lo audiovisual. Esto tiene que ver con el interés de transmitir conocimiento de una manera distinta y el documental permite, a través de un lenguaje más sencillo, interactuar con públicos no exclusivamente académicos". Esta producción fue seleccionada en la categoría mejor primera película en Idfa (Amsterdam), uno de los festivales de cine documental más importantes a nivel mundial. Posterior a Idfa, donde *Suspensión* tuvo su premiere mundial, el documental ha sido seleccionado en numerosos festivales, como el Festival Internacional de Cine de Cartagena, Docs Barcelona, el Festival de cine de Trento y DokMunich, entre otros.

"Para mí ha sido una manera muy interesante de llevar conocimiento generado desde la academia a otros espacios donde usualmente como investigadores no llegamos. El documental me permitió, a través de las imágenes y las voces que intervienen en él, hacer un análisis del discurso etnográfico, contar una historia y transmitir el mensaje".

## Ficha Técnica

Título: *Suspensión*  
Género: Documental  
Director: Simón Uribe  
Productor: Joaquín Uribe  
Productora Ejecutiva: Marcela Lizcano  
Coproductores: Simón Uribe, Joaquín Uribe, María Elisa Balen, Mateo Rudas, Viceversa Cine, Tempestarii  
País: Colombia  
Idioma: Español  
Tiempo: 73 min  
Año: 2019