

La velocidad en los mundos lentos
Accidentes, máquinas y sociedades en América del Sur
editado por Nicolas Richard, Diego Villar y Alberto Preci

El Trampolín de la muerte

Simón Uribe
Universidad del Rosario, Colombia

Abstract The ‘Trampolín de la muerte’ is the popular name for a highway that connects the Andean and Amazon regions in southern Colombia. Through ethnographic and archival research on the past and present of this infrastructure, I investigate the forms of violence that it generates or symbolizes, the type of political and affective relationships that it produces among those who travel along it, and how through these relationships the inhabitants of a frontier territory imagine and dispute their relationship with the state.

Keywords Infrastructure. Roads. Violence. State. Amazonia.

Índice 1 La señal del kilómetro 95. – 2 La venganza es un plato que se sirve frío. – 3 Matar sin cometer homicidio. – 4 Un puente suspendido. – 5 Epílogo.



Edizioni
Ca' Foscari



Studi e ricerche 42
e-ISSN 2610-9123 | ISSN 2610-993X
ISBN [ebook] 978-88-6969-940-5

Peer review | Open access
Submitted 2025-01-30 | Accepted 2025-03-17 | Published 2025-09-30
© 2025 Uribe | CC-BY 4.0
DOI 10.30687/978-88-6969-940-5/012

169

1 La señal del kilómetro 95

En el kilómetro 95 de la carretera que conecta las ciudades de Pasto y Mocoa, en el sur de Colombia, una señal de tránsito advierte con ironía a los transeúntes sobre la condición letal de la vía. Alguien removió y cambió de lugar una de las letras del aviso de la señal, de modo que el texto cambió de «Peligro: zona de derrumbes» a «Peligro: zona d derrúmbese» [fig. 1]. La señal contiene el mismo mensaje premonitorio que el ‘Trampolín de la muerte’, como se conoce popularmente a esta carretera: invoca su condición siniestra para anunciar al viajero un destino azaroso, casi anticipando su propia desgracia.

En ciertos puntos o momentos del recorrido, el tono sarcástico de la señal se convierte en una amenaza latente. Por ejemplo, en los meses más lluviosos, es frecuente que vehículos y pasajeros queden horas o hasta días atrapados entre derrumbes que bloquean por completo la ruta. O en los puntos más estrechos de la carretera, cercanos a abismos profundos, donde abundan los vestigios de tragedias pasadas y recientes: restos de vehículos, cruces y lápidas que se van mimetizando en el terreno en la medida en que son colonizados por musgos y líquenes. O también cuando en alguno de esos puntos dos vehículos se encuentran de frente y uno de los dos debe retroceder. Aunque en situaciones como éstas opera normalmente una ley consuetudinaria de la carretera que determina que el vehículo más pequeño debe dar marcha atrás, no siempre es así: estallan entonces discusiones y momentos de espera y tensión mientras alguno de los conductores finalmente cede y procede a la arriesgada tarea de retroceder.

Cuentan los camioneros que llevan más tiempo recorriendo la carretera que hubo tiempos peores. En las décadas de 1980 y 1990, durante las primeras bonanzas de la coca,¹ era común que los ‘traquetos’ (narcotraficantes) que bajaban hacia el Putumayo en camionetas 4 × 4 los obligaran a retroceder amenazándolos a punta de pistola. Ante el riesgo de toparse con los ‘traquetos’, la guerrilla o el ejército, y la amenaza que representaba la misma carretera, muchos camioneros tenían la costumbre de beber alcohol durante el recorrido. Aunque con el tiempo y los retenes de policía a lo largo de la vía esa costumbre fue quedando atrás, un ritual cotidiano durante muchos años. Una crónica de prensa de mediados de la década de 1990 titulada «Vía Pasto-Mocoa: 148 kilómetros de miedo», hace una breve alusión a éste:

¹ Los primeros cultivos de coca con fines comerciales se establecieron en el Putumayo a fines de la década de 1970, dando paso al primero de varios ciclos de auge o bonanza del producto.



Figura 1 Señal de tránsito del kilómetro 95. Foto de Simón Uribe, 2010

Los conductores aseguran que nunca se sabe cuándo se va a quedar atrapado. Por eso no dudan en apurar un trago de aguardiente para controlar los nervios, y enfrentar las rocas quebradas, taludes con fuerte presión de agua, caños y quebradas, y una densa neblina que hacen de esta región un mundo aparte.²

Para quienes no lo recorren con frecuencia o llegan allí simplemente atraídos por su nombre funesto, el Trampolín de la muerte parece, como bien señala el periodista, un mundo aparte. La carretera, de un solo carril en la mayor parte de la ruta, se divisa como una línea zigzagueante tallada en las montañas casi verticales del piedemonte andino-amazónico.³ Por momentos, cuando los vientos húmedos que vienen de la selva amazónica chocan contra la cordillera, una niebla densa lo cubre todo y produce la sensación de un espacio y tiempo suspendidos que sólo se reanudan cuando ésta se disipa. En otros momentos, cuando las nubes que forman los mismos vientos se descargan en lluvias o aguaceros, algunas de las muchas quebradas a lo largo de la vía se vuelven ríos torrenciales que amenazan con arrastrar todo lo que se atraviesa a su paso. Cuando la lluvia se

2 «Vía Pasto-Mocoa: 148 kilómetros de miedo», *El Tiempo*, Bogotá, 3 de noviembre de 1996.

3 El piedemonte andino-amazónico es la zona de convergencia geográfica entre los Andes y la Amazonia. Al tratarse de una de las zonas con mayor pluviosidad del planeta, su clima y geomorfología la vuelven muy propensa a los deslizamientos de tierra y a las avenidas torrenciales.

prolonga o cae con mucha fuerza, es común que la carretera colapse por algún alud de tierra o alcantarilla averiada. Entonces aparecen cuadrillas de obreros de chalecos amarillos que a punta de pico, pala y retroexcavadora recomponen la frágil infraestructura, humanos que a lo lejos parecen hormigas trabajando en un camino que parece ir a ninguna parte [fig. 2].

Pero el viaje a través del Trampolín de la muerte no es sólo una experiencia climática. Es también una travesía por una geografía llena de hitos que rememoran episodios trágicos o violentos. Hay curvas o tramos de la carretera que en el pasado fueron retenes de la guerrilla, y aún en el presente son temidos por ser sitios donde esporádicamente hay atracos. Hay puntos con nombre propio, como «Murallas», donde en julio de 1991 un gran deslizamiento de tierra sepultó docenas de vehículos y personas; el lugar está atiborrado de altares, cruces y placas en memoria de aquellos que murieron en el evento, y cuyos cuerpos, en muchos casos, nunca fueron encontrados. Hay también pequeñas capillas donde los conductores se detienen a encender velas en memoria de familiares y amigos que allí perdieron la vida [fig. 3]. Como en un corte estratigráfico, estos hitos componen una capa afectiva de la carretera, superpuesta o subyacente a su accidentada topografía.

Para quienes la recorren con frecuencia o están vinculados con la carretera a través de alguna tragedia familiar, la misma alberga otros significados. En muchos sentidos, se trata de una infraestructura que encarna su relación con el estado.⁴ Por una parte, simboliza una condición de frontera que se extiende a muchos aspectos materiales de la vida cotidiana: carreteras, escuelas, acueductos, viviendas y otras infraestructuras cuya precariedad o inexistencia simboliza lo que la gente llama insistente ‘ausencia’ o ‘exclusión’ del Estado. Por otra parte, quizás más que cualquier otra infraestructura, el Trampolín de la muerte condensa la permanencia en el tiempo de dicha condición. Su geografía inmutable de derrumbes, lugares lúgubres y vestigios de muerte, así como como la vieja y nunca cumplida promesa de una nueva y moderna carretera, configura a su vez un estrato temporal específico que revela una forma de inclusión violenta de la frontera al Estado, más que la ausencia de éste. La historia del Trampolín de la muerte, entonces, nos habla de una historia de violencia (infra)estructural, de sus orígenes, de su persistencia en el tiempo, y de las propias formas a través de las cuales se expresa.

4 En este texto 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 del mismo como un aparato monolítico desligado de las dinámicas sociales e históricas que le han dado forma.



Figura 2 El kilómetro 90. Foto de Simón Uribe, 2014



Figura 3 Capilla del kilómetro 121. Foto de Simón Uribe 2010

2 La venganza es un plato que se sirve frío

Para los putumayenses, que son quienes más han padecido el Trampolín de la muerte, explicar los orígenes de la carretera es como dar sentido a un sinsentido. Las dos versiones que conozco sobre el origen de la carretera son en sí mismas una muestra de ese sinsentido, y de la necesidad de situarlo en un relato coherente de víctimas y victimarios que perdura hasta el presente. La primera versión me la contó un viejo de Mocoa (capital de Putumayo), quien a su vez me

dijo haberla escuchado de un ancestro que vivió en los tiempos de su construcción. Según esta versión, el gobierno colombiano habría decidido construir la carretera para evitar el avance de los peruanos, quienes en las primeras décadas del siglo XX, durante la bonanza del caucho, se apropiaron de un vasto territorio de la Amazonía colombiana en la región del Putumayo. La lógica subyacente es tan simple como perversa. Simple porque, por una parte, permitiría el acceso de tropas militares colombianas de los Andes hacia la planicie amazónica y, por otra, porque su trazado letal dificultaría el avance del enemigo en el sentido contrario; en otras palabras, la carretera serviría simultáneamente de vía de acceso y al mismo tiempo de retaguardia militar. Pero a la vez perversa porque, bajo la misma lógica, el gobierno privilegiaba la protección de los Andes dejando a merced de los peruanos a los colonos colombianos que había migrado años atrás a la selva con la promesa de tierras baldías.

La indignación y frustración de los colonos aparecen una y otra vez en cartas y telegramas dirigidos al gobierno. En 1951, por ejemplo, un grupo de putumayenses iniciaba una carta enviada al presidente de la República y al ministro de Obras Públicas en los siguientes términos:

Ante la lamentable situación que atraviesa esta región del Putumayo, esperanza inequívoca de nuestra amada Colombia, permitidnos que, de manera suplicatoria, imploramos una especial atención a estas apartadas regiones, olvidadas del interior y dignas de mejor suerte. No es justo que los colonos que las habitamos con el patrimonio de familia que la naturaleza nos ha deparado, a más de ser víctimas de las inclemencias del tiempo y minada nuestra salud por lo deletéreo del clima, nos veamos relegados al olvido por parte del gobierno central y en un completo confinamiento, sólo por el delito de ser auténticos patriotas que a toda costa anhelamos ver flamante nuestro bendito tricolor en donde tiranos invasores trataron de pisotearlo y apoderarse de nuestra heredad.⁵

Mucho más difundida, la otra versión sobre el origen de la carretera cuenta que ella fue el resultado de una venganza contra las gentes de Mocoa. La historia, larga e intrincada, se puede resumir así: Rafael Reyes, presidente de Colombia a comienzos del siglo XX y previamente empresario de la quina en el Putumayo, estableció una colonia penal en Mocoa y envió allí a un grupo de enemigos políticos que intentaron realizar un golpe de Estado. Treinta años después, cuando en medio del conflicto con Perú el gobierno ordenó

⁵ Carta de vecinos de Mocoa a los excelentísimos señores presidente de la República y ministro de Obras Públicas. Mocoa, 25 de diciembre de 1951 (archivo personal, Franco Romo Lucero).

la construcción de la carretera, un familiar de unos de los presos de Reyes habría sido el encargado de diseñar el trazado de la vía. Buscando vengarse del castigo a su familiar por parte de Reyes, el ingeniero no sólo habría escogido la peor ruta posible para la nueva carretera sino que decidió que ella no pasaría por Mocoa. Que el ingeniero haya decidido vengarse de Mocoa y no de Reyes no parece tener sentido, pero quienes me contaron esta versión la narraron como un hecho irrefutable, citando fechas y nombres propios.

La misma versión aparece en algunas de las incontables cartas de denuncia al gobierno central pidiendo una nueva carretera. En una ellas, muy poco tiempo después de terminada la obra y quizás la primera en la que se hace referencia a esta teoría, un ciudadano de Mocoa escribe indignado al presidente de la República que la carretera había sido fruto de «un capricho, una efímera y pueril venganza cuyo resultado está a la vista». De otra manera, añadía, no se podía entender por qué se había optado por esa ruta y no por ampliar el camino de herradura ya existente, construido años atrás bajo la dirección de las misiones capuchinas.⁶ Como respuesta, recibió una nota escueta en la cual el secretario del presidente lo reprendía por el tono «inadecuado» de su carta y le informaba que el trazado de la carretera había sido objeto de «largas y meditados análisis».⁷

Los informes al gobierno por parte de los ingenieros de la carretera cuentan otra historia. En 1942, seis años después de iniciada la obra, cuyo tiempo de construcción había sido inicialmente estimado en nueve meses, el contratista de turno envió al ministro de Obras Públicas un memorial detallado de los problemas de la carretera. Allí, el ingeniero menciona que en algunos tramos el trazado de la vía era «inxlicable en todo sentido» y que sus características constituyan «un atentado contra la vida» de sus futuros usuarios.⁸ Un mes después, recibiría en respuesta un breve comunicado ordenándole culminar la construcción por el mismo trazado y abrir paso al tránsito de vehículos, mientras se lograba una «solución definitiva» al «problema» de la carretera.⁹

6 Desde fines del siglo XIX, el gobierno delegó la administración de extensas regiones de la zona a misiones católicas, bajo el argumento de que los indígenas que las habitaban eran pueblos de 'bárbaros' o 'salvajes' que debían ser reducidos a la vida civilizada por medio de su evangelización y el contacto con colonos venidos de otras partes del país. Los capuchinos tuvieron a cargo el antiguo Territorio del Caquetá, que abarcaba una buena parte de la Amazonía colombiana.

7 «Respuesta de Lleras Pizarro a Carlos López». Departamento de Territorios Nacionales, 6 de mayo de 1939 (archivo personal, Franco Romo Lucero).

8 «Informe sobre la carretera Pasto-Puerto Asís, 3 de mayo de 1942». Archivo General de la Nación (AGN), Ministerio de Obras Públicas, 1160, f. 162-8.

9 AGN, Ministerio de Obras Públicas, 1160, f. 169.

Al igual que la señal de tránsito del kilómetro 95, los informes de los ingenieros parecen anticipar el destino trágico de la carretera. Debido a sus características inexplicables y la inercia y desdén burocrático del gobierno, la teoría de la venganza, pese a su propio sinsentido, otorga a la carretera un sentido lógico y cronológico en cuya genealogía es posible discernir culpables y reclamar reparaciones. Así, la historia, transmitida y tergiversada de una generación a otra en múltiples variaciones de nombres y parentesco, hace que el ingeniero villano se conecte con el presidente Reyes y el propio Reyes con el Estado y sus deudas históricas hacia el Putumayo. Al mismo tiempo, a través de la venganza como mito fundacional, la carretera se transforma en una suerte de terreno moral en el cual la muerte se convierte en una medida cumulativa de (des)afecto hacia al Estado.

3 Matar sin cometer homicidio

Al resumir la precaria condición de la carretera, un reporte técnico de 1969 sentenciaba:

El uso de explosivos durante su construcción, las grandes moles de rocas fracturadas, la abundante vegetación, el violento invierno característico de la región y la construcción en lupas [curvas sinuosas] no permiten tomar medidas para evitar los deslizamientos. La naturaleza del terreno no permite tomar ninguna providencia.¹⁰

A manera de testimonio visual, el reporte incluía algunas fotografías de diferentes tramos de la carretera destruidos por los derrumbes [fig. 4]. No contiene, sin embargo, ninguna mención al origen humano del Trampolín de la muerte, ni tampoco a sus presuntos responsables. Tampoco hay vehículos o personas en las imágenes: sólo un paisaje lúgubre que hace eco a los términos que lo describen: «rocas fracturadas», «invierno violento», «pendientes empinadas», «la naturaleza del terreno», etc. La ‘naturaleza’, en particular, cobra una agencia sobrehumana y casi siempre siniestra que termina normalizando la violencia cotidiana de la carretera. Así, por ejemplo, en una de muchas respuestas ante las denuncias al gobierno por muertes accidentales en la carretera, un funcionario de Bogotá responde a un habitante de Mocoa: «La naturaleza, que ha regalado al Putumayo buena parte de las mejores tierras de Colombia [...]»

¹⁰ «Datos sobre deslizamientos, derrumbes y erosiones en las carreteras», 17 de noviembre de 1969, AGN, Ministerio de Obras Públicas, caja 6, carpeta 35, s. f.

también ha colocado obstáculos formidables para separar a los hermanos putumayenses», y luego añade que cualquier alternativa hay que analizarla «con paciencia y con imaginación para resolver los obstáculos que en apariencia son insalvables». ¹¹ La carta es de 1979, 35 años después de inaugurada la carretera y habiendo ganado la ruta ya varios nombres («salarios del miedo», «el cementerio más largo del mundo», «atajo al infierno», «la muerte pendeja») antes de que terminara imponiéndose el de Trampolín de la muerte.



Figura 4 «Las lupas», kilómetros 93-131. «Datos sobre deslizamientos, derrumbes y erosiones en las carreteras», 17 de noviembre de 1969, AGN, Ministerio de Obras Públicas, caja 6, carpeta 35, s. f.

Al menos durante sus primeras décadas, es imposible establecer la cifra de muertos en la carretera. Los archivos de accidentes viales para esos años son inexistentes o se perdieron en algún trasteo de oficina. Franco Romo, un activista que lleva sesenta años luchando por lo que llama «carreteras dignas», publicó en 1990 un libro de denuncia sobre el Trampolín de la muerte. En una sección titulada «Dolor y muerte que se encuentra viajando por la actual carretera entre San Francisco y Mocoa», escribe que, de acuerdo con «estadísticas fragmentarias», en sus cincuenta años de existencia la carretera se habría cobrado la vida de 2.700 personas entre obreros, pasajeros y conductores, dejado 3.900 inválidos y 5.700 millones de pesos de

11 «Carta del jefe del Departamento Administrativo de Intendencias y Comisarías a Isaías Rosero», 19 de enero de 1979 (archivo personal, Franco Romo Lucero).

pérdidas entre automóviles, maquinaria y objetos «sepultados en los abismos de este tenebroso trayecto» (Romo 1990, 20).

El Instituto Nacional de Vías (Invías) sólo recopila estadísticas oficiales de accidentes en la carretera desde 1998.¹² Entre ese año y diciembre de 2015, cuando pasé algunos días revisando el archivo del Invías de Mocoa, se registraron 205 accidentes y un total de 343 víctimas entre muertos y heridos: una tasa de accidentalidad muy alta si se tiene en cuenta que la velocidad promedio en la carretera no supera los 25 kilómetros por hora. Las causas registradas más comunes de accidentes son atribuidas a fallas humanas («impericia en el manejo», «exceso de velocidad», «embriaguez del conductor», «imprudencia del conductor», «transitar por fuera del carril»), problemas mecánicos («fallas en la dirección», «fallas de frenos»), causas ‘naturales’ (los términos «niebla», «humo», «lluvia» se citan repetidamente) y, en muchos casos, a combinaciones de todas ellas.

El siguiente evento, muy recordado en el Putumayo por la cantidad de víctimas, es un ejemplo típico de cómo se registran los accidentes en la carretera. Según el reporte oficial del accidente, las causas establecidas del siniestro son «niebla, lluvia, humo» e «imprudencia del conductor»:

El día de ayer 21 de julio [de 2022] a las 23 horas aproximadamente en el kilómetro 122+0900 [...] se presentó un grave accidente, donde se vio involucrado un vehículo tipo bus [...] Debido muy posiblemente a la espesa niebla que frecuentemente se presenta en este sector y que dificulta notablemente la visibilidad, el vehículo perdió el control saliéndose de la vía y cayó por un abismo de aproximadamente 100 metros de altura, resultando un lamentable saldo de 23 personas muertas y 22 heridas según los primeros informes.¹³

Este y muchos otros ‘accidentes’ están saturados de contradicciones patentes, como el hecho de culpar a los conductores de incompetencia y falta de precaución en eventos sin sobrevivientes ni testigos. A través de estos reportes, al igual que en las respuestas del gobierno a ciudadanos indignados, la responsabilidad de las víctimas del Trampolín de la muerte se traslada del Estado a la naturaleza ‘salvaje’ de la carretera y a los seres humanos que la transitan. El principal efecto de esta violencia (infra)estructural es que, a través de la reiteración de esa supuesta naturaleza, se la asume como algo inmutable, inevitable, que se termina normalizando al

12 «Estadísticas de accidentalidad carretera Pasto-Puerto Asís», Oficina Seccional de Invías, Mocoa, Putumayo.

13 «Estadísticas de accidentalidad carretera Pasto-Puerto Asís», 22 de julio de 2008.

punto de convertirla en un rasgo más del paisaje de la frontera. En otros términos, como señala Paul Farmer (2004, 307), se trata de una violencia que es «ejercida sistemáticamente por todos los que pertenecen a un determinado orden social», y que «permite estructuras que son a la vez ‘inmorales’ y, ostensiblemente, ‘culpa de nadie’».

En esta geografía moral de la carretera, las denuncias al gobierno, los videos subidos a YouTube y los relatos de las víctimas acumulados a través de los años se convierten en testimonios escritos y visuales que confrontan, si bien no son capaces de evitar, dicha violencia. Uno de esos testimonios, que podría considerarse un ‘contra-archivo’ de la violencia de la carretera, es una carpeta de fotos capturadas y digitalizadas a lo largo de varios años por un ingeniero e historiador de Mocoa. Las fotos, 213 en total, están marcadas con el kilómetro y palabras o frases cortas como «Cuántos daños», «Qué hacer», «Deuda social», «Lupas desde 1930», «Miedo» o «Advertencia» [fig. 5].

Conocí a Guillermo Guerrero, el ingeniero que me dio acceso a este archivo de imágenes, en 2010, cuando estaba en pleno trabajo de campo para mi investigación doctoral. Él era uno de los que sostenía que el origen del Trampolín de la muerte había sido resultado de la venganza del ingeniero pariente del presidente Reyes. Guillermo tenía una profunda admiración por Reyes, al punto de considerar que, gracias a él, el Putumayo había aparecido por primera -y únicamente- en el ‘centro’ y no en la ‘periferia’ del mapa de Colombia. Su afirmación se sustentaba en un ambicioso proyecto interoceánico que Reyes había concebido en la década de 1870, durante los años en que vivió en el Putumayo como empresario de quina y caucho. El proyecto, que Guillermo seguía promoviendo fervientemente en distintos escenarios, consistía en conectar a los océanos Atlántico y Pacífico a través los ríos Amazonas y Putumayo, y por una carretera desde la ciudad de Puerto Asís en la parte alta del último hasta el puerto de Tumaco, uno de cuyos tramos terminaría siendo el Trampolín de la muerte.¹⁴

La relación de Guillermo con Reyes, sin embargo, estaba atravesada por un conflicto profundo relacionado con la colonia penal de Mocoa, otra ‘infraestructura’ que expresa muy bien la forma violenta de inclusión estatal de los ‘márgenes’ o ‘periferias’. Para Guillermo, cuya familia se encontraba entre el grupo de colonos pioneros que se asentaron en esta ciudad a comienzos del siglo XX, era incomprendible que Reyes hubiese decidido convertirla en una cárcel, al punto de confesarme que nunca había sido capaz de leer el decreto presidencial que dio vida a la colonia penal. Como muchos putumayenses que lucharon incansablemente por la construcción

14 Para una versión detallada de esta historia, ver Uribe (2017).

de una nueva carretera que reemplace al Trampolín de la muerte, Guillermo no pudo ver materializada esta promesa: murió en marzo de 2017, víctima de una avenida torrencial que destruyó a Mocoa y dejó cientos de víctimas.



Figura 5 «Kilómetro 115. La única vía (1995)». Archivo personal Guillermo Guerrero

4 Un puente suspendido

Hace algunos años, un periodista afirmó en un programa de radio local que el mayor victimario en el Putumayo no era la guerrilla ni los grupos paramilitares sino el Trampolín de la muerte. Luego de rememorar algunas de las tragedias viales referidas previamente, terminó con la siguiente pregunta: «¿A quién le cobramos las víctimas?». La pregunta tenía lugar en un momento histórico de desmovilización de las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) luego de la firma de los acuerdos de paz con el gobierno en 2016. El texto de los acuerdos establecía que, como parte de la reparación a las víctimas del conflicto armado, las FARC se comprometían a reconocer públicamente y pedir perdón por sus crímenes. Pero, ¿a quién cobrarle las víctimas del Trampolín de la muerte? A través de esta pregunta, el periodista denunciaba simultáneamente la violencia a la que por mucho tiempo habían estado sometidos los putumayenses a causa de la existencia misma de la carretera, y la impunidad sistemática ante dicha violencia.

En un sentido explícito, la impunidad a la que hace referencia el cronista alude a la ausencia de responsables directos por los cientos de muertos y heridos en la carretera. Lo que para el periodista y muchos putumayenses son crímenes perpetrados por el Estado, para el Estado -tal como se hace patente en las estadísticas del Invías o en las respuestas de funcionarios públicos a los citados reclamos persistentes de los putumayenses- se reducían a 'accidentes' que son producto de la 'naturaleza' indómita o inevitable de la frontera amazónica y de sus habitantes. Sin embargo, en un sentido implícito, la impunidad que denuncia el mismo periodista hace referencia a la *existencia* de la carretera, a su sinsentido perpetuo. En este sentido, la impunidad se extiende de los muertos de la carretera a toda una región y a sus habitantes y, más concretamente, hacia la forma misma en la cual esta infraestructura representa una forma sistemática de inclusión al Estado.

Para volver a la respuesta del funcionario estatal al ingeniero contratista que hace setenta años afirmaba que la carretera constitúa «un atentado contra la vida», la única forma real de reparación a los putumayenses, la única «solución definitiva» al Trampolín de la muerte, es la construcción de nueva carretera. La promesa de una nueva vía, casi tan antigua como la carretera existente, se condensa en la imagen de un enorme puente de concreto a pocos kilómetros de Mocoa [fig. 6]. No se trata del único puente. En los dos tramos del proyecto de la variante San Francisco-Mocoa, la vía que en teoría remplazará el Trampolín de la muerte, hay varios, además de decenas de muros de contención de diferentes magnitudes y otras infraestructuras. Pero los puentes, y en especial éste, condensan de modo particular la promesa y la distancia que aún los separa de su realización.

En contraste con la condición de precaria a arruinada del Trampolín de la muerte, este puente, a pocos kilómetros de Mocoa, resalta por cierta sensación de solidez. Enormes vigas de hierro y concreto lo levantan 35 metros sobre el río Campucana, uno de los miles de afluentes que alimentan la cuenca del río Amazonas. En los *renders* del proyecto el puente se conecta con otras infraestructuras -más puentes, túneles y viaductos- que, en su conjunto, aniquilan la topografía quebrada y casi vertical en la que todas ellas se arraigan. El concreto que cubre la superficie del puente es en sí mismo la expresión material de la promesa de la infraestructura: firme, plana, libre de lodo y polvo, inmune a la amenaza constante de la «naturaleza violenta» del terreno. Al mismo tiempo, el puente encarna la promesa del tiempo lineal, de cerrar la brecha que separa al Putumayo de un pasado y un presente arcaicos con un futuro moderno.

Pero la fotografía del puente cuenta otra historia. Fue tomada en marzo de 2017, tres meses después de que el contratista dejase en el lugar de la obra la siguiente nota: «Por motivo de receso de actividades

de fin de año se suspenderán temporalmente las actividades de construcción».¹⁵ Los rumores sobre el proyecto fueron creciendo a medida que pasaba el tiempo y la obra seguía suspendida. Luego, sin anunciarlo, el contratista regresó a desocupar las oficinas en Mocoa y llevarse las máquinas que llevaban semanas estacionadas a lo largo de los nueve kilómetros de carretera que habían alcanzado a construir, y cuyo punto terminal era el puente sobre el río Campucana. Justo en ese momento, me encontraba viviendo en Putumayo con un grupo de colegas y amigos para filmar un documental sobre la carretera, y por varios meses nos dedicamos a seguir de cerca los eventos alrededor de la obra inconclusa.

Ante la llegada de mocoanos curiosos preguntando qué había pasado con la carretera, un campesino que había trabajado como obrero del proyecto cortó con una segueta el candando del portón que controlaba el acceso al puente «para que la gente vaya y vea qué hay allá». Durante varios meses, hasta que fue quedando abandonado, el puente se convirtió en un escenario de especulación sobre el futuro de la carretera: «Parece que el contratista no vuelve, se acabó la plata», «Dicen que después del puente viene un túnel», «Me muero yo y mis hijos y no hacen esta carretera»; esos eran algunos de los comentarios que podían escucharse un domingo cualquiera, cuando llegaban al puente parejas y familias a contemplar la monumentalidad absurda de una enorme infraestructura que chocaba contra la montaña. Otros, más conocedores de la historia de la carretera, rememoraban un proyecto que treinta años atrás se abandonó luego de unos pocos kilómetros construidos que eventualmente se tragó la selva, o incluso el camino de herradura de los capuchinos, algunos de cuyos vestigios aún persisten.

En su estado de suspensión indefinida, el puente genera una sensación profunda de desorientación. Su promesa de futuro, que en el puente parece literalmente conducir a ningún lugar, se convierte para los putumayenses en una condena a habitar perpetuamente un pasado traumático. El Trampolín de la muerte, que el proyecto de la variante contemplaba dejar como ruta de avistamiento de especies selváticas -y del que alguien dijo con sarcasmo que se convertiría así en el «Trampolín de la biodiversidad»-, vuelve, con más fuerza ahora, a encarnar una suerte de tiempo estático y circular.

15 Aviso impreso del contratista. Diciembre 20, 2016.



Figura 6 Puente Campucana, 2017. Fotograma del documental Suspensión. Simón Uribe, 2019

5 Epílogo

En 2023, tras seis años de parálisis y gracias a una nueva asignación presupuestaria de 1,2 billones de pesos, la obra de la variante San Francisco-Mocoa se reanudó una vez más. El gobierno estima que la vía quedará concluida en 2030. En ese momento habrán pasado 98 años desde que un decreto de la Presidencia de la República ordenara, en medio del conflicto con Perú, la «terminación y reparación del camino Pasto-Umbría-Puerto Asís», catalogando esta obra como un trabajo de «inmediata urgencia».¹⁶

16 «Decreto 1.581 de 1932». AGN, Ministerio de Obras Públicas, 0318, ff. 8-11.

Bibliografía

- Archivo General de la Nación (AGN). *Sección República, Fondo Ministerio de Obras Públicas*. Bogotá: Archivo General de la Nación.
- Archivo Instituto Nacional de Vías (INVÍAS). *Estadísticas de accidentalidad carretera Pasto-Puerto Asís*. Mocoa: Oficina Seccional de Invías Putumayo.
- Archivo personal Franco Romo Lucero. Pasto: colección particular
- Archivo personal Guillermo Guerrero Urrutia. Mocoa: colección particular.
- Farmer, P. (2004). «An Anthropology of Structural Violence». *Current Anthropology*, 45(3), 305-25. <https://doi.org/10.1086/382250>
- Romo, F. (1990). *Carreteras variantes*. Pasto: s.n.
- Uribe, S. (2017). *Frontier Road: Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Oxford: Wiley-Blackwell.