

Camino de frontera: espacio y poder en la historia del piedemonte amazónico colombiano²

Simón Uribe

Universidad del Rosario, Bogotá, Colombia

<https://doi.org/10.7440/histcrit72.2019.04>

Recepción: 27 de abril de 2018 / Aceptación: 10 de septiembre de 2018 / Modificación: 5 de octubre de 2018

Cómo citar: Uribe, Simón. “Camino de frontera: espacio y poder en la historia del piedemonte amazónico colombiano”. *Historia Crítica* n.º 72 (2019): 69-92, doi: <https://doi.org/10.7440/histcrit72.2019.04>

Resumen. Objetivo/contexto: El artículo se centra en el análisis de discursos etnográficos, geográficos y cartográficos alrededor de planes y proyectos de infraestructura de transportes en el piedemonte andino-amazónico colombiano. De manera específica, se muestra cómo la visión colonial y poscolonial del piedemonte como una frontera física y simbólica entre un mundo “civilizado” y otro “salvaje” ha sido instrumental en la concepción y ejecución de dichos planes y proyectos y, a un nivel más amplio, en el control y apropiación de la región amazónica. **Originalidad:** Usualmente, los trabajos históricos sobre la formación del estado colombiano han adoptado una visión monolítica y céntrica de este, al considerar que su alcance ha estado históricamente confinado en una porción limitada del territorio nacional. Por el contrario, este artículo se centra en el papel que han tenido las regiones consideradas como “fronteras”, “periferias” o “márgenes” en la construcción y legitimación de un proyecto estatal hegemónico. **Metodología:** La investigación se basa en el análisis y contraste de fuentes primarias como relatos de viajeros, representaciones cartográficas, archivos misionales y gubernamentales. **Conclusiones:** Al establecer una continuidad histórica en los discursos y prácticas de infraestructura en el piedemonte andino-amazónico, el artículo permite concluir que dichos discursos y prácticas se inscriben en una estructura de larga duración, caracterizada por la persistencia de la visión de piedemonte como frontera, y de los caminos y carreteras como infraestructuras “civilizadoras” del espacio amazónico.

Palabras clave: *Amazonia, Colombia, construcción de estado, desarrollo, fronteras, infraestructura.*

Frontier Roads: Space and Power in the History of the Amazonian Foothills of Colombia

Abstract. Objective/context: This article analyzes of ethnographic, geographical and cartographic discourses around transportation infrastructure plans and projects in the Andean-Amazonian foothills of southern Colombia. Specifically, it shows how the colonial and postcolonial vision of the foothills as a physical and symbolic frontier between a “civilized” and a “savage” world has been instrumental in the conception and execution of such plans and projects, and, more broadly, in the control and appropriation of the Amazonian region. **Originality:** Usually, historical works on the Colombian nation-building have adopted a monolithic and centric vision of infrastructure because development has historically been confined to a limited portion of the national territory. On the contrary, this article focuses on the role of regions considered “frontiers”, “peripheries” or “margins” in the construction and legitimization of a hegemonic state project. **Methodology:**

² Este artículo se deriva principalmente del trabajo de investigación doctoral del autor, titulado “State and Frontier. Historical ethnography of a road in the Puyumayo region of Colombia”. Este trabajo contó con financiación de London School of Economics, Colciencias y Wenner-Gren Foundation.

The research is based on the analysis and contrasting of primary sources such as travelers' accounts, cartographic representations, and missionary and government archives. **Conclusions:** By establishing historical continuity in the discourses and infrastructure practices of the Andean-Amazonian foothills, we can conclude that these are part of a long-standing tradition in which the foothills is seen as a frontier, and roads and highways are viewed as "civilizing" infrastructure of the Amazonian space.

Keywords: *Amazonian region, Colombia, development, frontiers, infrastructure, state-building.*

Caminhos de fronteira: espaço e poder na história do contraforte amazônico colombiano

Resumo. Objetivo/contexto: O artigo se concentra na análise de discursos etnográficos, geográficos e cartográficos ao redor de planos e projetos de infraestrutura de transportes no contraforte andino-amazônico colombiano. De maneira específica, mostra-se como a visão colonial e pós-colonial do contraforte como uma fronteira física e simbólica entre um mundo "civilizado" e outro "selvagem" foi instrumental na concepção e execução de tais planos e projetos e, em um nível mais amplo, no controle e apropriação da região amazônica.

Originalidade: Usualmente, os trabalhos históricos sobre a formação do estado colombiano adotaram uma visão monolítica e cêntrica ao considerar que seu alcance esteve historicamente confinado em uma porção limitada do território nacional. Pelo contrário, este artigo se concentra no papel que as regiões consideradas como "fronteiras", "periferias" ou "margens" tiveram na construção e legitimação de um projeto estatal hegemônico. **Metodologia:** A pesquisa se baseia na análise e contraste de fontes primárias como relatos de viajantes, representações cartográficas, arquivos governamentais e de missionários. **Conclusões:** Ao estabelecer uma continuidade histórica nos discursos e práticas de infraestrutura no contraforte andino-amazônico, o artigo permite concluir que tais discursos e práticas estão inscritos em uma estrutura de longa duração, caracterizada pela persistência da visão do contraforte como fronteira, e dos caminhos e estradas como infraestruturas "civilizadoras" do espaço amazônico.

Palavras-chave: *Amazônia, Colômbia, construção de estado, desenvolvimento, fronteiras, infraestrutura.*

Introducción

Al referirse a la incipiente colonización andina de la Orinoquia y Amazonia, el viajero bogotano Miguel Triana afirmó a comienzos del siglo XX que:

"La cordillera de nevados perpetuos y volcanes que iluminan las noches ecuatoriales, es la barrera formidable que a los colombianos, como a las demás nacionalidades del Pacífico, nos separa de la posesión y disfrute de nuestra posesión oriental, ubérrima en riquezas. Todos los pueblos fronterizos con esa raya dentellada y fría, ya sean colombianos, como Santander, Boyacá y Cundinamarca, ya sean hermanos como las repúblicas allende el círculo equinoccial, más o menos han procurado vencer la barrera con ferrocarriles, caminos o senderos practicables"¹.

Aunque la cita hace referencia a los países andinos con posesiones territoriales en la región Amazónica, la observación aludía particularmente a Colombia y, más específicamente, a la colonización del extenso territorio de las entonces intendencias de Caquetá y Putumayo. Ingeniero de profesión, Miguel Triana había sido comisionado en 1906 por el presidente Rafael Reyes, con el fin de explorar posibles rutas para la construcción de un camino entre la ciudad de Pasto y el río Putumayo. Como

1 Miguel Triana, *Por el sur de Colombia. Excursión pintoresca y científica al Putumayo* (Bogotá: Prensa del Ministerio de Educación Nacional, 1950 [1907]), 146.

resultado de su expedición, publicó al año siguiente un relato abundante en detalles geográficos y etnográficos, además de extensas elucubraciones sobre el presente y futuro de la Amazonia.

Al igual que para muchos miembros de la élite intelectual y política de la época, el problema de la integración nacional en relación con el progreso social y material del país constituía una preocupación central para Triana. Esta preocupación derivaba principalmente de dos visiones dominantes sobre la geografía del país. La primera se centraba en la representación de la topografía de los Andes como un obstáculo a la colonización de regiones como la Orinoquia y la Amazonia, cuya extensión alcanzaba casi tres cuartas partes del territorio nacional. La mención de Triana de los Andes como una “barrera” para la ocupación y explotación de estas regiones —junto con su representación de estas como una posesión territorial “ubérrima en recursos”— ejemplifica claramente esta visión, muy persistente a lo largo del siglo XIX y parte del XX entre geógrafos, exploradores y misioneros.

La segunda visión giraba en torno a la relación entre geografía y raza y, más específicamente, a la influencia del clima sobre los seres humanos. Como varios autores han señalado, esta visión no sólo sirvió para justificar la superioridad intelectual y moral de ciertas poblaciones sobre otras, sino que fue para la élite una fuente constante de ansiedad e incertidumbre sobre las limitaciones que imponía la geografía al progreso del país². La representación del país como un territorio dividido entre tierras altas y bajas o templadas y ardientes —las primeras habitadas por sociedades “civilizadas”, y las segundas, por pueblos “bárbaros” o “salvajes”— permeó muchos de los discursos geográficos durante el período referido, así como la idea de que el clima de las últimas constituía un obstáculo para su colonización. Triana, por ejemplo, refiriéndose a la colonización de la Amazonia, observaba que los habitantes de la “mesa andina” —conformados según este por las razas “caucásica”, “indígena maya” y “mestiza”— “no pueden adaptarse a las tierras ardientes, donde degeneran con rapidez y sucumben a través de pocas generaciones en la lucha de adaptación”³.

Entre estas dos visiones —la del país escindido entre territorios civilizados y salvajes, y la de la cordillera como una barrera entre unos y otros—, la infraestructura, y los caminos en particular, adquirieron un significado especial. En el caso del piedemonte andino-amazónico⁴, objeto de este artículo, los caminos fueron vistos no sólo como medios físicos de acceso, sino como infraestructuras vitales para la civilización del territorio. Triana expresaba claramente esta idea al insistir en que la construcción expedita de un camino al Putumayo era la única manera de garantizar “el éxodo paulatino y atemperado de la raza cordillerana, portadora de una civilización estable, hacia

2 Ver, por ejemplo: Nancy Appelbaum, *Mapping the Country of Regions: The Chorographic Commission of Nineteenth-Century Colombia* (Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2016); Simón Uribe, “Construyendo el trópico: relatos de viajeros ingleses en Colombia durante el siglo XIX”, en *Semillas de historia ambiental*, editado por Stefania Gallini (Bogotá: Jardín Botánico José Celestino Mutis/Universidad Nacional de Colombia, 2015), 215-249; Julio Arias, *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano: orden nacional, racialismo y taxonomías poblacionales* (Bogotá: Universidad de los Andes/Ceso, 2005); Germán Palacio, *Fiebre de tierra caliente. Una historia ambiental de Colombia 1850-1930* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia/ILSA, 2006); Margarita Serje, *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie* (Bogotá: Universidad de los Andes/Ceso, 2011).

3 Triana, *Por el sur de Colombia*, 148.

4 El piedemonte andino-amazónico colombiano se ubica en el suroccidente del país, en la zona de confluencia entre las regiones andina y amazónica, y tiene una extensión aproximada de 15.000 km².

la llanura salvaje”⁵. De manera paradójica, el trazado propuesto por Triana seguía en buena parte el curso de uno de los caminos indígenas que describía en su crónica y que, en su conjunto, dejaban en evidencia los múltiples vínculos entre los Andes y la Amazonia. No obstante, en Triana, como en sus coetáneos y antecesores que recorrieron el piedemonte, la invisibilización de estos vínculos o conexiones en sus relatos constituye un elemento crucial dentro de las prácticas de dominación y apropiación socioespacial.

Este artículo examina estas prácticas en relación con la construcción de caminos en la región del piedemonte andino-amazónico. De manera específica, se muestra cómo la visión colonial y poscolonial de este territorio como una frontera física y simbólica entre la civilización y el salvajismo constituyó un discurso legitimador de integración geográfica y social a través de dichas infraestructuras. Aunque el artículo se centra en el análisis de la relación entre discursos geográficos a lo largo de los siglos XVIII y XIX y la apertura de caminos a comienzos del XX, se hace referencia a la persistencia de esta visión en el contexto de proyectos actuales de infraestructura en la región. En este sentido, se sostiene que se trata de una visión que se inscribe en una estructura de larga duración⁶, en la cual la construcción del piedemonte como frontera geográfica y simbólica ha constituido una condición de posibilidad para el control y apropiación de la Amazonia. Con este fin, el texto se estructura en cuatro partes. La primera contrasta las representaciones coloniales sobre la geografía del piedemonte, especialmente en cuanto a su difícil topografía y tránsito, con el papel articulador entre los Andes y la Amazonia que desde tiempos prehispánicos ha tenido esta zona. En particular, se enfatiza este papel a partir de la persistencia durante el período colonial de rutas de intercambio indígena entre estas dos regiones.

La segunda parte describe cómo, tras la Independencia y a lo largo de todo el siglo XIX, la visión del piedemonte como frontera de la civilización se naturaliza en los discursos geográficos sobre el país, convirtiéndose en una construcción retórica, a través de la cual la región Amazónica se asimiló simbólicamente al orden político del estado. En la tercera parte se examina el papel de las misiones católicas en la apertura de caminos en el sur del piedemonte a comienzos del siglo XX, con el fin de mostrar cómo este proceso de asimilación simbólica sustenta y legitima la integración y apropiación material de esta región. Por último, en la conclusión se plantea que el desarrollo reciente de infraestructura de transporte en esta región, pese a perseguir fines diferentes, evidencia la persistencia en el tiempo de dicha visión.

1. La construcción del piedemonte como frontera

El piedemonte andino-amazónico colombiano se configuró tempranamente como una frontera del poder colonial español. La difícil topografía, la dispersión de la población indígena, la falta de recursos económicos, la percepción negativa del clima por parte de los colonos peninsulares y las frecuentes rebeliones y huidas de indígenas reducidos en asentamientos misionales son algunos de los factores a los que se ha atribuido el fracaso del dominio español sobre la Amazonia a lo largo

5 Triana, *Por el sur de Colombia*, 150.

6 Fernand Braudel, “History and the Social Sciences: The Long Duration”. *Political Research, Organization and Design* 3, n.º 5 (1960): 3-13.

del período colonial⁷. La presencia de peninsulares y criollos en esta región, por otra parte, estuvo restringida principalmente a las cuencas media y alta de los ríos Putumayo y Caquetá, las cuales abarcan sólo una porción de la actual Amazonia colombiana.

Entre mediados del siglo XVI y finales del XVIII se dieron en la zona del piedemonte principalmente dos formas de ocupación colonial. La primera se desarrolló a partir de la minería de oro de veta y aluvión bajo el sistema de mita, el cual se mantuvo activo hasta mediados del siglo XVIII y tuvo como centro las poblaciones de Sibundoy, Yscanse, San Miguel de Sucumbíos y Mocoa. Esta actividad tuvo un fuerte impacto en los grupos indígenas de piedemonte, sobre todo a causa de los desplazamientos forzosos de los indios tributarios y sus familias hacia las zonas donde se ubicaban las minas, las condiciones laborales y las epidemias. No obstante, el declive demográfico causado por estos factores, el agotamiento de los yacimientos auríferos y los levantamientos indígenas hicieron de la economía minera una forma de ocupación y control socioespacial muy inestable⁸.

La segunda forma de ocupación se dio a partir de la actividad misionera franciscana, que tuvo como centro a Mocoa y se desarrolló a partir de fundaciones en las márgenes de los ríos Caquetá, Putumayo y algunos afluentes de estos, como el San Miguel, el Guamuez, el Pescado y el Fragua⁹. Los pueblos de misión, varios de los cuales funcionaban simultáneamente como centros de catequización y abastecimiento de mano de obra para las encomiendas mineras, tuvieron una vida efímera, debido a los factores ya mencionados. A este respecto, Llanos y Pineda refieren que de veintiocho pueblos misionales establecidos entre 1693 y 1750, sólo se mencionan siete al final de este periodo, situación que evidencia su condición precaria y frágil¹⁰. En la década de 1780, los franciscanos abandonan definitivamente el piedemonte, marcando así el fin de la ocupación colonial española en esta parte de la Amazonia. A partir de este momento, y durante casi un siglo, hasta el auge extractivo de quina en la década de 1870, la presencia de colonos e instituciones estatales es muy restringida, limitándose sobre todo a la incursión o el establecimiento esporádico de autoridades gubernamentales, comerciantes y exploradores¹¹.

La configuración del piedemonte como frontera del dominio colonial contrasta con la visión y apropiación indígenas de este territorio. Como se ha señalado en varios trabajos, la dicotomía entre Andes y Amazonas, o montaña y selva, nunca existió entre los grupos indígenas prehispánicos que

7 Héctor Llanos y Roberto Pineda, *Etnohistoria del gran Caquetá* (Bogotá: Banco de la República, 1982); ver también Augusto Gómez, *Putumayo. Indios, misión, colonos y conflictos (1845-1970)* (Popayán: Editorial Universidad del Cauca, 2011); Roberto Pineda, "Vorágine o tierra de promisión. Trayectoria histórica de la Amazonia", en *In-sur-gentes. Construir región desde abajo*, editado por William Torres, Luis Ernesto Lasso y Bernardo Tovar (Neiva: Editorial Universidad Surcolombiana, 2003), 143-178.

8 María Clemencia Ramírez, *Frontera fluida entre Andes, piedemonte y selva: el caso del valle de Sibundoy, siglos XVI-XVIII* (Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1996), 80-90.

9 Para un recuento detallado de la actividad misionera en la región amazónica durante este período ver Llanos y Pineda, *Etnohistoria del gran Caquetá*; ver también Víctor Bonilla, *Siervos de Dios y amos de los hombres* (Popayán: Editorial Universidad del Cauca, 2006); Justo Casas, *Evangelio y colonización. Una aproximación a la historia del Putumayo desde la época prehispánica hasta el presente* (Bogotá: Ecoe, 1999).

10 Llanos y Pineda, *Etnohistoria del gran Caquetá*, 25.

11 Roberto Pineda, "Panorama de la historia económica de la Amazonia (siglos XVII-XIX)". *Boletín de Antropología* 6, n.º 21 (1987): 63-85; Michael Stanfield, *Red Rubber, Bleeding Trees: Violence, Slavery, and Empire in Northwest Amazonia, 1850-1933* (Albuquerque: University of New Mexico Press, 1998), 171.

habitaban la zona en el momento de la llegada de los españoles¹². Para estos grupos, el piedemonte no constituyó una barrera sino, por el contrario, una zona de articulación entre ambos espacios. A este respecto, María Clemencia Ramírez ha descrito en detalle la forma en que algunos grupos del piedemonte como los ingas del valle de Sibundoy sirvieron de enlace o intermediarios entre las poblaciones andinas y amazónicas. Los ingas se especializaron como comerciantes, llevando a las tierras bajas productos andinos (papa, maíz, mantas de algodón y cuyes, entre otros) e intercambiándolos allí por productos de la selva y el piedemonte, tales como oro, barniz de mopa-mopa (*Elaeagia pastoensis*, árbol del cual se extrae una resina usada en la elaboración de artesanías), maní, miel, ají, cera de palma, madera de chonta, cacao, pescado seco, coco y yuca. Este intercambio se mantuvo activo a lo largo del período colonial y fue funcional a la administración estatal, al servir los ingas como cargueros de los pueblos de misión y las encomiendas¹³.

El acceso de agentes coloniales a la Amazonia fue posible gracias a una red de caminos indígenas, que conectaban con rutas de navegación fluvial en las cuencas del Caquetá y Putumayo, y con el camino real entre Popayán y Quito, en la zona Andina. En la zona del piedemonte existieron cuatro rutas principales, las cuales han sido descritas en diferentes momentos por misioneros y viajeros coloniales y republicanos (ver el mapa 1)¹⁴. La primera comunicaba a Pasto con Mocoa, atravesando el páramo de Bordoncillo y el valle de Sibundoy, y de allí descendiendo por la margen izquierda del río Mocoa. La segunda iba de Popayán a Mocoa, pasando por la población de Almaguer (a su vez conectada con San Agustín por un camino a través del páramo de Las Papas) y por los asentamientos de Condagua, Yscanse y Yuguillo. En Mocoa salía otro camino hacia el sur que llegaba hasta el pueblo de Caquetá sobre el río Mocoa, en cercanías a su desembocadura en el Caquetá (navegable aguas abajo), y también a un punto sobre el río Guineo, afluente del Putumayo. La tercera conectaba a Pasto con el río Guamuez (afluente del Putumayo), descendiendo la vertiente oriental de los Andes desde la población de Santa Lucía, ubicada en el sur de la laguna de La Cocha. La cuarta comunicaba la población de la Ceja de los Andaquíes, en el valle de Suaza (alto río Magdalena), con el río Pescado, afluente del río Ortegúaza, que a su vez desemboca en el Caquetá.

Sobre los caminos de los Andes hacia la llanura amazónica existen varias referencias que dan cuenta de su uso por cargueros indígenas, misioneros y viajeros. Los frailes capuchinos Gaspar de Pinell y Canet del Mar, por ejemplo, citan la siguiente descripción del camino de Pasto al pueblo de Caquetá (en cercanías del actual corregimiento de Puerto Limón) por parte de un viajero español en 1785:

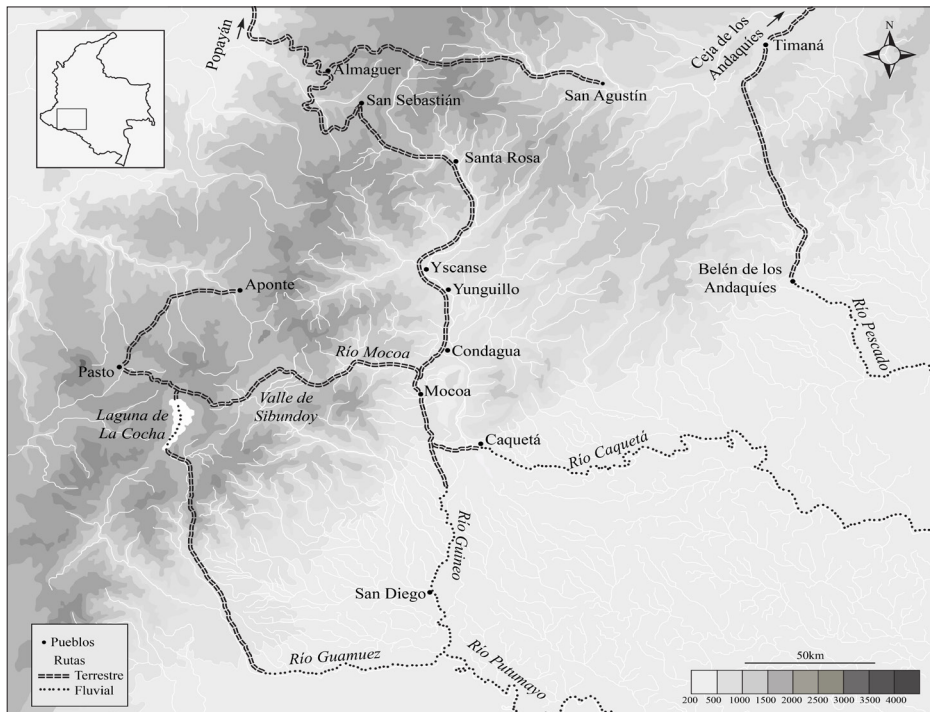
12 Ver, por ejemplo: Héctor Llanos y Jorge Alarcón, "Por los caminos del Alto Caquetá". *Boletín de Arqueología* 15, n.º 1 (2000): 3-59; Augusto Gómez, "Bienes, rutas y mercados (siglos XV-XIX). Las relaciones de intercambio entre las tierras bajas de la Amazonia y las tierras altas de los Andes". *Revista de Antropología y Arqueología* IX, n.º 1-2 (1997): 47-76; María Victoria Uribe, "Pastos y protopastos: la red regional de intercambio de productos y materias primas de los siglos X a XVI D.C.". *Revista Maguaré* 3 (1986): 33-43.

13 Ramírez, *Frontera fluida*, 104-113.

14 Ver, entre otros, Jacinto M. Quito, *Miscelánea de mis treinta y cinco años de Misionero del Caquetá y Putumayo* (Bogotá: Editorial Aguila, 1938); Gaspar de Pinell y Canet del Mar, *Relaciones interesantes y datos históricos sobre las misiones católicas el Caquetá y Putumayo desde el año 1632 hasta el presente* (Bogotá: Imprenta Nacional, 1924); Juan Santa Gertrudis, *Maravillas de la Naturaleza*, t. I-II (Bogotá: Banco Popular, 1970 [1756-1767]); Joaquín Rocha, *Memorandum de viaje (Regiones Amazónicas)* (Bogotá: Casa Editorial de El Mercurio, 1905); Triana, *Por el sur de Colombia*.

“Se ocupan trece días de camino por tierra, los nueve de jornadas regulares y los otros cuatro se pueden reputar como paseo, y son: el de la salida de Pasto, el del tránsito de Santiago a Sibundoy, el de la marcha de este pueblo a Chaquetes y el de la entrada al Caquetá. Un peón ágil y ligero, como *chasqui*, lo anda en seis días [...] Todo es camino abierto, trillado y traqueteado, así por algunos de Pasto, como los indios Sibundoyes¹⁵, que van a lavar oro y a recoger y sacar barniz, peje, coco, cera y espingo de aquellos ríos y montañas”¹⁶.

Mapa 1. Rutas del piedemonte amazónico, siglos XVI-XVIII



Fuente: elaboración propia a partir del “Mapa de la Provincia del Putumayo siglo XVIII”, en Archivo General de la Nación (AGN), Bogotá-Colombia, Fondo *Mapoteca No.6*, Ref. 132; María Clemencia Ramírez y Beatriz Alzate, “Por el valle de Atriz a Ecija de Sucumbíos”, en *Caminos Reales de Colombia*, editado por Mariano Useche (Bogotá: Fondo FEN, 1995); Llanos y Alarcón, “Por los caminos del Alto Caquetá”; y Ramírez, *Frontera fluida*.

Sobre este mismo camino, el misionero franciscano fray Juan de Santa Gertrudis, quien efectuó varios recorridos por la zona del piedemonte durante la década de 1760, menciona que “es camino hecho de todos los días, que lo tienen trillado los indios Sibundoyes entrando y saliendo de Mocoa todo el año”¹⁷. En otra parte de su relato, Santa Gertrudis menciona que el tráfico de sibun-

15 Según Ramírez, en el siglo XVIII los españoles se referían a los kamentsá e inganos del valle de Sibundoy como “Sibundoyes”, sin hacer distinción entre ambos grupos. Ramírez, *Frontera fluida*, 44.

16 Ramón de la Barrera 1785, citado en De Pinell y Del Mar, *Relaciones interesantes*, 22-23. Cursiva del documento original.

17 Santa Gertrudis, *Maravillas de la Naturaleza*, t. II, 28.

doyes por el camino tenía como objetivo la extracción de barniz y el intercambio de herramientas, ropa, carne y otros productos de San Juan de Pasto por oro extraído por los indios de Mocoa¹⁸. Por otra parte, en esta misma década otro misionero menciona el ingreso por este camino de productos de contrabando de Brasil por parte de los sibundoyes, al punto que se buscó bloquear esta ruta¹⁹.

Las menciones sobre el carácter “trillado” o “traqueado” de los caminos indígenas de piedemonte contrastan con la visión lúgubre de los españoles sobre su topografía. El mismo Santa Gertrudis, al referirse al trayecto de Santa Rosa a Mocoa por el camino de Almaguer —que el misionero consideraba no sólo más largo sino más “fragoso y doblado” que el camino de Pasto—, afirma que:

“De Santa Rosa para adelante no pueden entrar bestias, porque es toda tierra muy doblada, y tan áspera, que todo lo dicho hasta aquí es nada a competencia de lo que queda hasta el embarcadero del río Putumayo, para donde íbamos encaminados. Yo cuando vi la escabrosidad de aquella serranía solía decir a los compañeros: Padres, aquí tenemos de estar muy bien, libres de tentaciones y sugerencias del demonio, porque él a trueque de no pasar este camino, dejará de venir a tentarnos”²⁰.

Para la misma época, el médico y naturalista criollo Sebastián Josef López Ruiz, quien visitó la parte alta de los ríos Putumayo y Caquetá explorando la extracción de canela silvestre y la cera de abejas, describe las condiciones de transporte del piedemonte en términos similares, afirmando que:

“A estas asperísimas regiones por sus nunca bien ponderadas fragosidades, por sus precipicios en vez de caminos, con todo género de peligros, arriesgadas navegaciones, tanto por las fatales circunstancias de algunos ríos, como por los insultos que con frecuencia se han experimentado de aquellos indios (por el disgusto que les causa y repugnancia y desconfianza que manifiestan cuando algún extraño les pisa y registra sus tierras); agregándose a todo su mal temperamento: a estas regiones, digo, ningún sujeto de mediano pasar, como es notorio, se había antes que Yo atrevido internar; y solamente los dichos Misioneros, a costa de muchas fatigas, trabajos y peligros, son los que por vocación sacrifican sus saludes, y no pocas veces sus vidas en aquellas remotísimas, y difíciles peregrinaciones”²¹.

La percepción del piedemonte como un obstáculo físico para la ocupación y el control de la llanura amazónica contribuyó a reforzar la visión colonial de sus habitantes como “bárbaros”, “infeles”, “rebeldes” y “belicosos”. Es tras el fin del período colonial, sin embargo, que dicha percepción se naturaliza, al punto que la Amazonia se asume como un territorio perteneciente a la nación, pero excluido del orden político y social del estado. En este contexto, la apertura de vías de transporte comienza a concebirse como un proyecto civilizador, que, no obstante, se sustenta en la condición de “salvajismo” y “barbarie” de la región Amazónica. En otras palabras, como se verá

18 Santa Gertrudis, *Maravillas de la Naturaleza*, t. I, 127.

19 Ramírez, *Frontera fluida*, 114.

20 Santa Gertrudis, *Maravillas de la Naturaleza*, t. I, 117-118.

21 Sebastián José López, 1783, “Relaciones de Viaje a los Montañas de los Andaquíes y Misiones de los Ríos Caquetá y Putumayo”, Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá-Colombia, Sección Libros Raros y Curiosos, Manuscritos, libro n.º 169, pieza n.º 9, ff. 63-64, citado en Augusto Gómez y Camilo Domínguez, “Quinerías y caucherías de la Amazonia. Caminos y varaderos de la Amazonia”, en *Caminos Reales de Colombia*, editado por Mariano Useche (Bogotá: Fondo FEN, 1995), 264.

a continuación, la dicotomía simbólica entre civilización y barbarie termina constituyendo no un obstáculo, sino una condición legitimadora de la integración y apropiación material de esta región.

2. El piedemonte en el discurso geográfico criollo

Desde los albores de la Independencia, la élite criolla fue muy consciente del reto que imponía a la construcción de un proyecto de estado el escaso o nulo control político sobre una buena parte del territorio nacional. A la indefinición de los límites nacionales y la poca presencia de autoridades estatales en los territorios de frontera, situación que daría origen a conflictos intermitentes con las repúblicas vecinas, se sumaba el desconocimiento del país por parte de los criollos. El mártir de la Independencia Francisco José de Caldas, considerado el padre de la geografía en Colombia, manifestaba claramente esta situación en el siguiente fragmento de un texto de 1808, titulado “Estado de la geografía en el Virreinato de Santafé de Bogotá”: “Que llevemos nuestras miradas al Norte, que las llevemos al Mediodía, que registremos lo más poblado o los desiertos de esta Colonia, en todas partes no hallamos sino el sello de la desidia y de la ignorancia. Nuestros ríos y nuestras montañas nos son desconocidos; no sabemos la extensión del país en que hemos nacido, y nuestra geografía está en la cuna”²².

La queja de Caldas sobre la ignorancia geográfica de sus coterráneos, reiterada en varias partes de su texto, sirve de justificación a su llamado urgente a un reconocimiento científico y cartográfico detallado del país, proyecto que sólo se llevaría a cabo hasta mediados de siglo XIX con la Comisión Corográfica. No obstante, comenzando con Caldas, y durante las décadas siguientes, se elaboraron diferentes cartas cartográficas generales y provinciales de la República que tuvieron el propósito, entre otros objetivos, de ampliar el conocimiento geográfico del territorio nacional²³. Una característica que sobresale en varios de estos mapas tempranos es la prominencia que se le da a la cordillera de los Andes, llegando incluso a exagerar notablemente su relieve y pendiente. Un ejemplo claro puede verse en el primer mapa de Colombia, elaborado por encargo del Gobierno, impreso en Londres en 1823 (ver el mapa 2).

Como posible explicación al énfasis en el relieve andino en este mapa se ha sugerido el interés del gobierno por fomentar la colonización extranjera en el país, destacando el clima templado de las montañas²⁴. Otra explicación, que no necesariamente riñe con la primera, podría ser la percepción criolla de la cordillera de los Andes como una barrera geográfica entre las regiones “civilizadas” y “salvajes” de la República. En el caso del piedemonte, esta percepción persiste a lo largo de todo el siglo XIX y parte del XX, y, junto con aquella del clima amazónico como malsano o inhóspito, constituye una de las causas frecuentemente mencionadas por exploradores, misioneros y geógrafos para explicar la escasa presencia de población “blanca” o “civilizada” en la región. Esta misma percepción, por otra parte, va de la mano y alimenta la visión de caminos de acceso a

22 Francisco José de Caldas, *Obras completas de Francisco José de Caldas* (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia), 208.

23 Para una descripción de las diferentes iniciativas y los diversos proyectos cartográficos de Colombia durante el siglo XIX ver Sebastián Díaz, Santiago Muñoz y Mauricio Nieto, *Ensamblando la nación. Cartografía y política en la historia de Colombia* (Bogotá: Universidad de los Andes, 2010); Efraín Sánchez, *Gobierno y geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada* (Bogotá: Banco de la República/El Áncora Editores, 1998); Appelbaum, *Mapping the Country of Regions*.

24 Díaz, Muñoz y Nieto, *Ensamblando la nación*, 42.

la Amazonia, rutas de navegación y ferrocarriles como infraestructuras civilizadoras del territorio y sus habitantes.

Mapa 2. Colombia, tomada de Humboldt y de otras autoridades recientes, Londres, 1823



Fuente: Biblioteca Nacional de Colombia, Bogotá-Colombia, Mapoteca digital, Colección JEAS.

Un claro ejemplo de cómo esta visión va impregnando el imaginario geográfico poscolonial se encuentra en la descripción que hace Agustín Codazzi, jefe de la Comisión Corográfica, de la región Amazónica en 1857. Codazzi, cuya designación oficial como ingeniero de caminos refleja la importancia que le daba el gobierno a la apertura de vías de comunicación²⁵, sólo recorrió la parte alta de los ríos Caquetá y Putumayo, y se valió de informantes para su descripción de la región. Al finalizar su recorrido, Codazzi manifestaba en los siguientes términos al gobierno central las difíciles condiciones de su viaje por la Amazonia, entonces perteneciente al extenso Territorio del Caquetá: “He salido felizmente de los Andaquíes, después de haber levantado el mapa de aquel

25 Sánchez, *Gobierno y geografía*, 238.

extenso desierto y malsano territorio [...] Puedo asegurar al Gobierno que ninguna de mis expediciones me había costado tanto dinero, ni había sufrido tantas penalidades, ni me había visto, como en esta vez, tan a menudo expuesto a perder la vida”²⁶.

Codazzi, quien ingresó al territorio del Caquetá por el camino de la Ceja de los Andaquíes al río Pescado descrito anteriormente, hacía énfasis especial en su aislamiento y desolación: “Desde que se pasa de la cumbre no muy elevada de los Andes orientales frente al pueblo de la Ceja de la Provincia de Neiva parece que uno se halla en un nuevo mundo; separado por así decirlo de todo comercio humano, rodeado por cerros cubiertos de un oscuro bosque que se rebajan en desorden hacia una inmensa masa de vegetación que forma horizonte sin percibir ningunos rastros de cultivo”²⁷. La representación de Codazzi de la Amazonia como un territorio “malsano”, “desierto”, “virgen”, “salvaje” y aislado del resto del país por la cordillera de los Andes se repite una y otra vez a lo largo de su informe y se yuxtapone con menciones igualmente profundas a sus inconmensurables riquezas y recursos. Entre estas dos visiones, aparentemente irreconciliables, la apertura de caminos, la navegación a vapor y la inmigración aparecen como una fuerza transformadora del paisaje, tal como se expresa en el siguiente fragmento, donde el geógrafo italiano especula sobre el futuro de la región:

“Dentro de siglo y medio tendrá esta República más habitantes que los que tiene hoy la Francia y antes de esta época la población creciente de Pasto, Popayán, y Neiva se habrá avanzado ya al otro lado de la Cordillera oriental descuajando sus selvas seculares y abriendo caminos, fundando pueblos y paulatinamente se habrá internado en las grandes planicies para ponerse en contacto con los puntos comerciales que se establezcan en la grande hoya del Amazonas. Ese inmenso río será entonces surcado por los vapores que desembocarán por todos los afluentes que vienen de los Andes bolivarianos, peruanos y ecuatorianos trayendo el oro, la plata, el plomo, el azogue, el fierro, la hulla y la sal, juntamente con las incalculables riqueza que una tierra virgen prodigará a manos llenas a sus habitantes que, como los granadinos, habrán superado las cordilleras y abatido los viejos árboles de la selva para aprovecharse del inmenso beneficio comercial que presentará entonces la hoya amazónica, casi desierta en la actualidad y de un clima malsano que se habrá cambiado en saludable”²⁸.

Esta construcción retórica de la Amazonia será una constante a lo largo del todo del siglo y servirá de base para la concepción de diversos proyectos y planes, en su mayoría no realizados, pero a través de los cuales esta se asimilaría al orden imaginario del estado. Estos alcanzan un punto culminante con Rafael Reyes, quien recorrió buena parte del piedemonte en la década de 1870 como empresario, y además estableció una ruta de navegación hacia el Atlántico por los ríos Putumayo y Amazonas. Sus años de comerciante y explorador en el Putumayo, que el mismo Reyes describió en varias ocasiones²⁹, quedaron plasmados en un ambicioso proyecto que pretendía inte-

26 Agustín Codazzi, *Geografía física y política de la Confederación Granadina. Estado del Cauca, Territorio del Caquetá. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi*, editado por Camilo Domínguez, Augusto Gómez y Guido Barona (Bogotá: COAMA/FEN/IGAC, 1996 [1857]), 237.

27 Codazzi, *Geografía física y política*, 191.

28 Codazzi, *Geografía física y política*, 199.

29 Rafael Reyes, *A través de la América del Sur. Exploraciones de los hermanos Reyes* (Bogotá: Flota Mercante Grancolombiana 1979 [1902]); Rafael Reyes, *Memorias 1850-1885* (Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1986); Rafael Reyes, *The Two Americas* (Nueva York: Frederick A. Stokes Company, 1914).

grar la Amazonia a las repúblicas suramericanas, Europa y Norteamérica. El proyecto, presentado oficialmente en la Conferencia Panamericana de 1901, celebrada en México, contemplaba el establecimiento de una extensa red de navegación por el río Amazonas y sus afluentes, que quedaría conectada a través de caminos por el piedemonte andino-amazónico de los países andinos con el ferrocarril intercontinental.

Aunque ni el ferrocarril intercontinental ni el megaproyecto de Reyes llegaron a materializarse, ambos expresan la visión integradora de la Amazonia del general y presidente conservador, que, en sus propias palabras, comprendía un territorio “de más de cuatro millones de millas cuadradas, que está hoy virgen y que se ofrece al comercio y a la industria de la humanidad”³⁰. Esta visión quedaría claramente plasmada en un mapa que presentó en México (ver el mapa 3), que junto con su proyecto sería aclamado como “la base de una nueva geografía”, y que fue publicado el año siguiente en un volumen traducido al francés, inglés y alemán. En el mapa de Reyes, la Amazonia se dibuja literalmente como un *collage* en el que se yuxtaponen abundantes minerales, caucho y cacao (simbolizados con pequeños círculos y arbustos, respectivamente), con indígenas salvajes y caníbales (representados con flechas y calaveras). En medio de esta geografía inhóspita y a la vez exuberante en riquezas, las rutas de navegación a vapor y los caminos aparecen como infraestructuras destinadas a “civilizar” el paisaje a través de los flujos migratorios, la extracción de recursos y el comercio.

Mapa 3. Mapa que muestra las exploraciones hechas por los hermanos Reyes en la América del Sur y la línea del proyectado Ferrocarril Intercontinental (detalle)



Fuente: Rafael Reyes, *A través de la América del Sur. Exploraciones de los hermanos Reyes* (Bogotá: Flota Mercante Gran Colombiana, 1979 [1902]), en Biblioteca Nacional de Colombia.

En los relatos de Reyes, la conexión prehispánica y colonial entre Andes y Amazonia desaparece por completo, siendo precisamente la antinomia entre estos dos espacios la que sustenta su utopía de vapores, caminos y ferrocarriles a lo largo y ancho del continente. Hay episodios en dichos relatos donde se revela la persistencia de rutas indígenas en el piedemonte y la dependencia de los viajeros de la ayuda de los indígenas, como cuando Reyes amenaza con su revólver a los ingas de Sibundoy para persuadirlos de que le sirvan de guías y cargueros en el camino hacia Mocoa³¹. Pero la visión que prevalece en sus descripciones de la selva amazónica es la de una tierra de nadie, habitada por salvajes y aislada del resto del país por la topografía agreste de la cordillera y la inexistencia de vías de acceso. Así, al narrar sus expediciones al Putumayo ante la audiencia de la Conferencia Panamericana, cuenta que:

“Partimos de la ciudad de Pasto, situada en la cima de los Andes, bajo la línea equinoccial. La inmensa región que se extiende desde esta ciudad, por más de 4000 millas, hasta el Atlántico, era entonces completamente desconocida. Atravesamos a pie la gran masa de la cordillera de los Andes, que se eleva a más de 12000 pies sobre el nivel del mar, hasta la región de las nieves perpetuas [...] Teníamos delante las abruptas faldas de la Cordillera, que descendiendo en algunas partes verticalmente, continuaban en planos ligeramente inclinados y seguían luego en planos perfectos por millas de millas hasta el Océano [...] Penetramos en estas selvas desconocidas, abriéndonos camino con el machete, a través de la maleza y de las lianas que nos impedían el paso. Al llegar a los descensos verticales de la Cordillera, en los puntos en que eran infranqueables, teníamos que bajarlos con la ayuda de cuerdas o maromas”³².

La figura de Rafael Reyes en sus facetas de explorador, comerciante y hombre de estado encarna plenamente la visión civilizatoria de la Amazonia a través de la infraestructura, así como la violencia que subyace a esta visión. Su relevancia en la historia de la región debe situarse en este sentido: no en la naturaleza real o utópica de sus planes y proyectos de integración regional a partir de la apertura de caminos y rutas de navegación, sino en cómo, a través de su reiteración, dicha visión termina por definir y legitimar cierta forma de ver e intervenir el espacio amazónico. Esta relación entre construcción discursiva y apropiación material de este espacio puede evidenciarse en las empresas y los intereses económicos de Reyes, cuyas incursiones en el piedemonte constituyen un antecedente importante de la violencia del caucho a inicios del siglo XX³³. Sin embargo, como se verá a continuación, dicha relación se hace especialmente manifiesta con el establecimiento en la región de las misiones católicas, uno de cuyos proyectos más importantes fue la construcción de un camino de herradura para conectar los Andes y la Amazonia en el territorio de los actuales departamentos de Nariño y Putumayo.

3. La apertura del camino al Putumayo

En 1947, el misionero Pacífico de Vilanova publicó una extensa memoria sobre el legado de la misión capuchina catalana en la Amazonia. Los capuchinos habían llegado a la región en la década

31 Reyes, *Memorias*, 111-112.

32 Reyes, *A través de la América del Sur*, 18-19.

33 Stanfield, *Red Rubber*, 12-18; Palacio, *Fiebre de tierra caliente*, 105-110.

de 1890 gracias a los Acuerdos de misiones firmados entre el gobierno colombiano y el Vaticano, en los cuales el primero se comprometía a fomentar el establecimiento de misiones católicas en los denominados “Territorios nacionales”, regiones que por su carácter periférico y “salvaje” estaban bajo la jurisdicción directa del gobierno central³⁴. En 1904 se estableció la Prefectura Apostólica del Caquetá y Putumayo, que comprendía una buena parte de la actual Amazonia y tenía como centro la población de Sibundoy, en el alto Putumayo.

Al resumir la labor de la Prefectura entre su año de creación y 1930, período durante el cual estuvo como prefecto apostólico Fidel de Montclar, Vilanova hacía un contraste entre estos dos años para resaltar el legado de la misión. Así, afirmaba que al establecerse la misión, los indios se encontraban en “un estado lamentable, sin contacto con elementos civilizados con excepción de aquellos lugares dominados por caucheros”, y que el territorio de la misión tenía sólo un pueblo (Mocoa) y unas pocas escuelas y capillas de techo de paja. En contraste, para 1930, entre algunos de los logros de los misioneros mencionaba el establecimiento de 19.700 “colonos civilizados” en el territorio de la Prefectura, 6.600 indios en proceso de ser “reducidos a la vida civilizada”, 39 pueblos fundados; la construcción de 32 iglesias, 62 escuelas, dos orfanatos, un hospital y cinco dispensarios, así como la apertura o construcción de trochas, puentes y rutas de navegación³⁵. A esto se añadía la apertura del camino de Pasto a Puerto Asís, que, en palabras de Vilanova, había “cambiado completamente la faz de la región”³⁶.

Para los misioneros capuchinos, el camino constituyó su principal legado material en la Amazonia, lo que se evidencia en sus múltiples menciones en los informes anuales rendidos al gobierno central, así como en las memorias históricas de la misión³⁷. No hay espacio aquí para describir en detalle la historia de esta infraestructura, cuyos múltiples conflictos dan cuenta de las lógicas y prácticas violentas que caracterizaron el proyecto civilizador estatal en manos de la misión capuchina³⁸. Lo que se quiere resaltar es cómo en los capuchinos la construcción del piedemonte como una frontera geográfica y simbólica entre los Andes y la Amazonia opera como una condición legitimadora de su integración al orden “civilizado” del estado, en este caso, a través de la construcción de infraestructura.

Al igual que en Codazzi, Reyes y Triana, las menciones respecto al estado precario de los caminos o a la ausencia de estos son recurrentes en los primeros relatos capuchinos de la región³⁹, así como en las memorias referidas. Las descripciones del piedemonte de los capuchinos — cuya labor evangelizadora dependía en muchos sentidos de la apertura de vías de acceso a la Amazonia— tienen

34 Sobre el origen de los Territorios nacionales y su relación con el gobierno central ver Jane Rausch, *La frontera de los Llanos en la historia de Colombia (1830-1930)* (Bogotá: Banco de la República, 1998), 133-139.

35 Pacífico de Vilanova, *Capuchinos catalanes en el sur de Colombia*, 2 vol. (Barcelona: Imprenta Myria, 1947), 273-277.

36 Vilanova, *Capuchinos catalanes*, 275.

37 Ver, por ejemplo, Fidel de Montclar, *Conferencia leída por el Rvmo. P. Fr. Fidel de Montclar Prefecto Apostólico del Putumayo, en el Teatro Faenza, el día 20 de agosto de 1924, con motivo del Congreso Nacional de Misiones* (Bogotá: Casa Editorial Marconi, 1924); Quito, *Miscelánea*; De Pinell y Del Mar, *Relaciones interesantes*.

38 Para una descripción detallada de esta historia ver Simón Uribe, *Frontier Road. Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon* (Oxford: Wiley-Blackwell, 2017).

39 Ángel Villava, *Una visita al Caquetá por un misionero capuchino* (Barcelona: Librería y Tipografía Católica, 1895); Fray Antero de Morentín, “Copia de la carta y relación adjunta, remitida por el Reverendo Fr. Antero Ma de Morentín Cap., Misionero del Caquetá., al M.R.P. Agustín de Artesa de Segre”, Mocoa, 21 de enero de 1899, en Archivo Provincial Capuchino de Cataluña (APCC), Barcelona-España, Fondo *Missions Caquetá-Putumayo*, caja 21, s./f.

un tono dantesco, que no deja de resultar algo paradójico, ya que las travesías misioneras por el territorio se hacían frecuentemente usando cargueros indígenas⁴⁰. Basta citar una de estas descripciones, elaborada por el misionero fray Canet del Mar. En un capítulo denominado “Cómo se viajaba por el territorio”, el fraile hace la siguiente descripción de la ruta entre Pasto y Mocoa, que, como ya se ha mencionado, era camino indígena desde tiempos prehispánicos:

“Era empresa verdaderamente arriesgada la de emprender un viaje a través de la región del Putumayo, cuando a principios del presente siglo entró el actual Prelado del territorio. Una casi infranqueable barrera de altísimas montañas separaba del resto de Colombia el vasto territorio. Si algún aventurero o celoso misionero se resolvía a salvar los obstáculos que la naturaleza había acumulado, no lo lograba sino con grandes sacrificios y exponiendo con frecuencia la propia vida. La senda que comunicaba aquel mundo salvaje con el civilizado era lo más original y horroroso que pueda uno imaginarse; diríase que algún espíritu maléfico se había entretenido en distribuir precipicios y despeñaderos para impedir la entrada en aquellas soledades, donde el salvajismo vegetaba a sus anchas.

El camino para llegar a Mocoa era más ni menos que una serie de despeñaderos por los que había que trepar agarrándose de las raíces de los árboles y afianzando la punta de los pies en las hendiduras de las peñas, con peligro a cada momento de rodar al abismo; lo dicho sin tener en cuenta el temible páramo de Bordoncillo, a la altura de 4000 metros, por donde había que pasar forzosamente, a través de una ciénaga con agua hasta la rodilla, y en una temperatura glacial⁴¹.

Una vez construido el camino, retratos como este servían a los misioneros para exaltar su impronta indeleble en la historia y geografía de la región, en los años anteriores a su construcción, como medio para la consecución de recursos financieros y apoyo político a la misión. En 1906, por ejemplo, en un folleto titulado “Los salvajes del Caquetá, Putumayo y el camino a Mocoa”, el prefecto apostólico describía así la situación de la Amazonia:

“A pocas leguas de Pasto, al otro lado de la Cordillera Oriental, se hallan miles de indígenas que hace cuatro siglos resisten los esfuerzos que la Iglesia y la Patria han hecho para introducir la civilización en sus selvas vírgenes. Elevadísimas montañas, coronadas de helados páramos, valles profundos cubiertos de fangosas ciénagas, escarpadas rocas, hondos precipicios y peligros sin cuento, deben salvarse para llegar a las vastas soledades donde moran esos nuestros hermanos⁴².”

Luego de este “diagnóstico”, procedía a afirmar enfáticamente que la “salvación” de los indígenas amazónicos sólo sería posible: “Acercándolos al mundo cristiano y civilizado, removiendo los obstáculos que han impedido el aunamiento de los esfuerzos que se han hecho para su civilización,

40 Pese a que el uso de cargueros indígenas estuvo prohibido desde mediados del siglo XVI, esta práctica se extendió hasta bien entrado el siglo XX, y en el Putumayo era común entre los misioneros y viajeros, situación que se evidencia en muchos de sus relatos.

41 De Pinell y Del Mar, *Relaciones interesantes*, 19.

42 “Los salvajes del Caquetá, Putumayo y el camino a Mocoa”, 1906, reproducido en *Las Misiones en Colombia. Obra de los misioneros Capuchinos en el Caquetá y Putumayo* (Bogotá: Imprenta de la Cruzada, 1912), 115.

quitando la insuperable barrera que los ha mantenido tantos siglos alejados de sus hermanos; en una palabra, abriendo un camino para penetrar a las selvas del Caquetá y Putumayo”⁴³.

El folleto, publicado por fray de Montclar en la ciudad de Pasto, tenía como objetivo recolectar limosnas entre la élite local para la apertura del camino. Durante los años siguientes, la campaña de Montclar para llevar a cabo este proyecto iría mucho más lejos. En sus primeros años como prefecto contó con el apoyo de Rafael Reyes, entonces presidente de la República y admirador de la misión. Como se mencionó en la introducción, Reyes encargó personalmente a Miguel Triana el trazado del camino al Putumayo en 1906, lo que demuestra su interés especial en este proyecto. Durante este año, Reyes envió una serie de telegramas al gobernador de Nariño (el Putumayo se encontraba en ese entonces bajo jurisdicción de este departamento) y al Ministerio de Obras Públicas, que evidencian cómo para el otrora explorador del Putumayo, el camino constituía un asunto personal⁴⁴. En uno de estos telegramas, en el cual Reyes trata asuntos del contrato de Triana y urge completar el trazado de la vía, se ordena pasar copia de este al ministro de Obras, con la instrucción de “activar los trabajos de este camino que es de grande importancia tanto para recuperar el dominio nacional sobre los territorios amazónicos, como para el comercio de Nariño, Cauca y Caldas”⁴⁵.

La nota expresa la preocupación del presidente por la soberanía del Putumayo, entonces en disputa con el Perú a raíz de los conflictos territoriales del caucho. No obstante, Reyes, cuyos conflictos políticos lo obligaron a abandonar la presidencia y exiliarse en 1909, no pudo ver ejecutado el proyecto durante sus años de gobierno. Montclar, sin embargo, aprovechó la ansiedad del gobierno central ante la avanzada peruana para ejercer presión política en torno al camino. Así, en una carta al ministro de gobierno en septiembre de ese año, apenas dos meses después de la dimisión de Reyes, alertaba a este del riesgo inminente que corría la nación de perder los territorios de Putumayo y Caquetá, “enteramente aislados de la República” y donde “sólo algún atrevido cauchero salvando precipicios y atravesando ciénagas, trepando por escarpadas rocas [...] ha penetrado en aquel nuevo mundo como el que soñó Colón”. Luego de esta descripción dramática de la geografía del piedemonte, el prefecto enfatizaba al ministro que “la primera medida” para evitar la pérdida de dichos territorios, y de paso “reducir a la vida civilizada” a sus habitantes, era la apertura del camino al Putumayo⁴⁶.

Pocas semanas después de esta carta, y tras un viaje de Montclar a Bogotá, el gobierno sancionó una resolución asignando un presupuesto de \$40.000 para la apertura del camino y designando al fraile capuchino como “inspector superior de la obra”⁴⁷. Con este impulso, los misioneros se darían a la tarea de culminar la sección de Pasto al valle de Sibundoy —iniciada por los mismos misioneros años atrás— y abrir el camino de allí a la población de Mocoa. Los trabajos en ambas secciones, que en conjunto sumaban 120 kilómetros, iniciaron en octubre de 1909 y finalizaron en marzo de 1912. La sola construcción de la última sección, ubicada en la zona más pendiente de la cordillera, y cuya

43 *Las Misiones en Colombia*, 116.

44 Archivo General de la Nación, Bogotá-Colombia, Sección República, fondo *Ministerio de Obras Públicas (MOP)*, vol. 1407, ff. 8-10, 39-40, 70-72r, 63-66.

45 AGN, *MOP*, vol. 407, ff. 39-40.

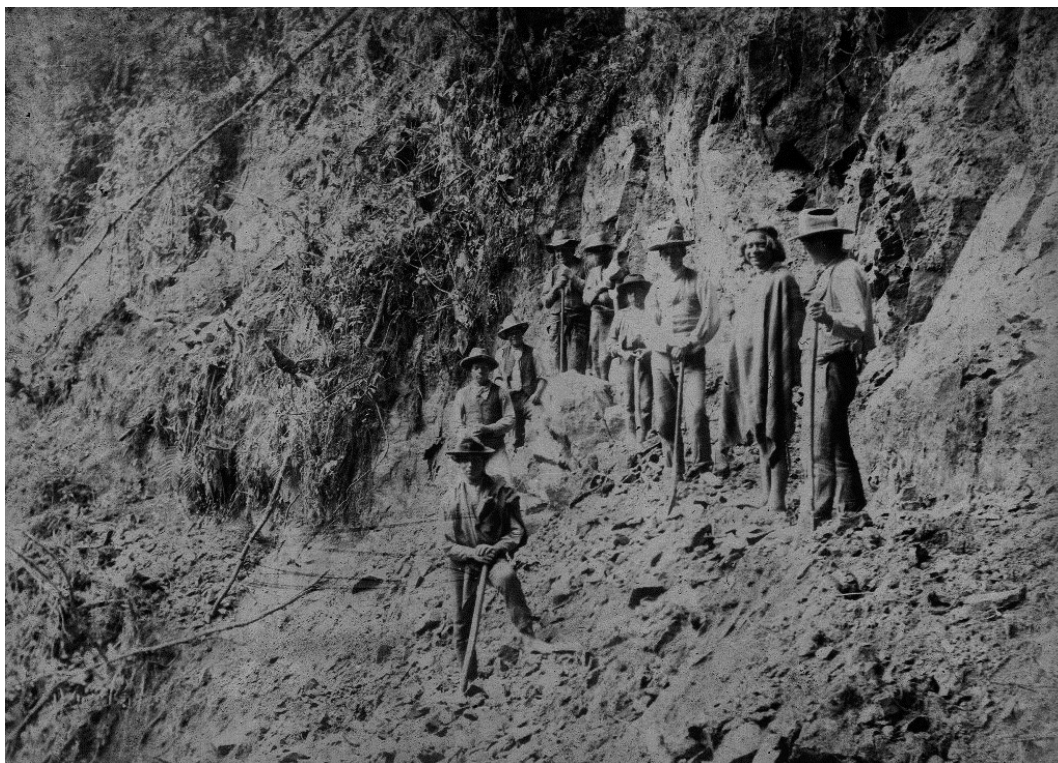
46 AGN, *MOP*, vol. 1407, ff. 194-198.

47 *Las Misiones en Colombia*, 98.

banca se construyó de tres metros de ancho, demandó, según Monclar, el trabajo permanente de cerca de 1.500 obreros, además del uso de más de tres toneladas de dinamita (ver la imagen 1)⁴⁸.

Los relatos sobre la gesta misionera de la apertura del camino, calificada por un general del Ejército como una “obra de titanes”⁴⁹, no son menos dramáticos que las imágenes distópicas del piedemonte. Para citar sólo un ejemplo, en un informe oficial sobre la terminación del camino y los actos de inauguración en el valle de Sibundoy y Mocoa, el inspector de obras designado por el gobierno describió de la siguiente manera la labor de los capuchinos: “Herido al golpe certero de esforzados atletas, quedó vencido el infranqueable muro, que cual gigantesco centinela apostado por la naturaleza, guardaba las puertas de la porción más bella y rica de nuestro territorio, como si hubiese querido mantener en cautiverio a un potentado ansioso de procurar la felicidad, distribuyéndoles a manos llenas sus inmensos caudales”⁵⁰.

Imagen 1. Obreros trabajando en la sección San Francisco-Mocoa, c. 1911



Fuente: Archivo Provincial de los Capuchinos de Cataluña, Barcelona-España.

48 AGN, *MOP*, vol. 1407, ff. 526v.

49 AGN, fondo *Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE)*, sección Diplomática y Consular, caja 742, fólder 323, ff. 27-29v.

50 Imprenta del Departamento, “Informe sobre la terminación del Camino de Mocoa”, Pasto, 1912, en APCC, *Missions Caquetá-Putumayo*, sección Miscelánea.

La apertura hasta el río Putumayo del “camino de los capuchinos”, como aún se conoce en la región a los vestigios de este megaproyecto de comienzos del siglo XX, se prolongó por casi tres décadas y es una historia plagada de conflictos ambientales, políticos y sociales. Aunque una descripción completa de estos conflictos está más allá del alcance de este artículo, es importante mencionar algunos de los efectos o impactos del camino que dejan en evidencia las prácticas materiales de integración y “civilización” del territorio.

En términos directos o inmediatos, la apertura del camino involucró además la apropiación de mano de obra indígena. En uno de sus recuentos del camino, Montclar menciona que su construcción se inició con “trabajo subsidiario” de los indígenas del poblado de La Laguna (en cercanías de Pasto) y del valle de Sibundoy⁵¹. Esta forma de trabajo tributario, consistente en la obligación impuesta por la misión a los indígenas bajo su tutela de trabajar sin remuneración ciertos días al mes, no cesaría con la financiación del camino por parte del gobierno a partir de 1909. Prueba de esto es que en noviembre de ese año, semanas después de recibidos los fondos para las obras, la gobernación emitió una resolución prohibiendo dicha práctica ante las quejas de los indígenas⁵². Paradójicamente, dicha resolución exceptuaba el trabajo clasificado como “castigo” dentro del reglamento indígena elaborado por la misión, que contemplaba como “crímenes” sujetos a trabajo forzoso prácticas como el robo, el consumo de alcohol y las reuniones o fiestas comunitarias⁵³.

Las cartas y los telegramas esporádicos de los indígenas del valle de Sibundoy al gobierno central quejándose por el trabajo forzoso en el camino sugieren que esta práctica se mantuvo durante su construcción⁵⁴. Por otra parte, los informes de avance de obra de los misioneros no desagregan mano de obra indígena y campesina, de modo que es difícil establecer la proporción de ambos grupos y qué porcentaje de los primeros eran remunerados. No obstante, por estos informes y otros de inspectores externos es posible establecer que los indígenas, incluidos mujeres y niños, eran empleados con frecuencia como cargueros de materiales de obra, alimentos y otros insumos requeridos por las cuadrillas de trabajadores. En el último caso, las cargas individuales oscilaban entre 12 y 30 kilos para trayectos de hasta siete días partiendo de Pasto⁵⁵. Los indígenas empleados en este oficio eran sometidos en ocasiones a abusos por los trabajadores del camino, que incluían maltrato físico y el robo de carga⁵⁶.

La explotación laboral y la violencia contra los indígenas en la construcción del camino no pueden aislarse del contexto más amplio en que se inscribe la historia de esta infraestructura. Para los capuchinos, el camino tenía dos propósitos principales. El primero era facilitar su acceso físico al territorio, esencial para llevar a cabo su labor evangelizadora. El segundo, en consonancia con la visión del gobierno, era fomentar la migración de población “civilizada”, cuyo asentamiento en la Amazonia se concebía simultáneamente como una forma de reforzar la soberanía nacional en las fronteras, y como

51 *Las Misiones en Colombia*, 98.

52 “Resolución No. 264. Gobernación Departamento. Pasto, 17 Nov. 1909”, en APCC, *Missions Caquetá-Putumayo*, caja 4, s./f.

53 “Reglamento para el Gobierno de Indígenas”, APCC, *Missions Caquetá-Putumayo*, caja 4, s./f.

54 Ver, por ejemplo AGN, República, *MOP*, vol. 1408, ff. 410-413v; vol. 1409, ff. 375v; vol. 1413, ff. 30-33.

55 Archivo Diócesis de Sibundoy (ADS), Sibundoy-Colombia, carpeta 11-010-01, Camino Pasto-Puerto Asis-asuntos varios, s./f; “Informe que rinde el ingeniero comisionado por el Ministerio de Obras Públicas para verificar una inspección al camino al Putumayo”, octubre 1913, en AGN, República, *MOP*, vol. 1409, ff. 311.

56 ADS, carpeta 09-01, Camino al Oriente, n./f.

medio para la civilización de los indígenas a través del contacto racial y el mestizaje. En este sentido, el camino representaba una infraestructura cuyo fin último era detonar procesos de transformación social y física del territorio, que incluían construcción de escuelas e internados, fundación de pueblos, planes ambiciosos de colonización y apertura de nuevos caminos y rutas de navegación.

Aunque muchas de las iniciativas y proyectos vinculados al camino quedaron frustrados o sólo se materializaron parcialmente, no dejaron de tener efectos duraderos en la región. En el caso de las iniciativas de la misión capuchina, el cambio más dramático tuvo lugar en el valle de Sibundoy, en la parte alta del actual departamento de Putumayo. La escogencia de este lugar como sede de la misión se explica por razones como su cercanía a Pasto, la fertilidad de las tierras y la abundancia de población indígena, como también por su localización estratégica como punto de entrada al extenso territorio bajo jurisdicción de la Prefectura Apostólica. Desde su llegada al Sibundoy, los capuchinos emprendieron una vasta empresa de transformación física y social de toda la zona que involucró, entre otras iniciativas, la fundación de poblaciones “blancas”, la desecación de las partes inundables del valle para el establecimiento de ganadería y la puesta en marcha de una reforma agraria⁵⁷. La apertura del camino al Putumayo fue condición esencial para la transformación del valle, cuyo impacto social más drástico fue el despojo masivo de tierras indígenas por parte de los colonos y de la misión misma.

En 1906, al pasar por el valle de Sibundoy, Miguel Triana observaba que los indígenas, población mayoritaria del valle en ese momento, constituían un “obstáculo insuperable a la civilización” y, por ende, hacía un llamado vehemente para fomentar la migración de colonos⁵⁸. Esta situación cambió radicalmente con la llegada del camino en 1912. En los años siguientes, los capuchinos, en cabeza de Fidel de Montclar, se empeñaron en la fundación de la colonia de Sucre (actual municipio de Colón) con población mestiza proveniente de Nariño. Con este fin, promovieron la sanción de leyes y la creación de juntas de baldíos e inmigración que dieron vía legal a la usurpación de una porción extensa del valle, anteriormente propiedad de los kamentsá e inganos. El evento de la fundación de la colonia quedó registrado en la crónica misional de los capuchinos en los siguientes términos: “Mayo 10, 1916. Fundación oficial de Sucre (hoy Colón), después de tenaces oposiciones de blancos e indígenas que alegaban antiguos derechos sobre los terrenos reservados para el nuevo pueblo. El gestor de esta fundación fue el P. Fidel de Montclar”⁵⁹.

Rolf Wesche, un geógrafo alemán que visitó el Putumayo a comienzos de la década de 1960 para documentar las dinámicas de poblamiento reciente, dejó una impresión sobre el valle de Sibundoy muy diferente a la de Triana medio siglo antes. Basado en datos del Instituto Colombiano para la Reforma Agraria (Incora), Wesche hizo una fuerte crítica al “absurdo sistema de tenencia de la tierra” en el valle, dominado por un marcada concentración de la propiedad y, por el otro lado, la abundancia de propietarios minifundistas y familias sin tierra. Según Wesche, la mayoría de los pertenecientes al último grupo eran indígenas de las poblaciones Sibundoy y Santiago (lugar donde se fundó Sucre), que tenían “un nivel de subsistencia miserable”⁶⁰. Pocos años después del paso de Wesche por Sibundoy, la misión capuchina abandonó el Putumayo tras un fuerte

57 Para un recuento detallado de este proceso ver: Bonilla, *Siervos de Dios y amos de los hombres*.

58 Triana, *Por el sur de Colombia*, 359-361.

59 “Crónica Misional del Putumayo (1893-1968)”, en ADS, *Miscelánea*, s./f.

60 Rolf Wesche, *El desarrollo del poblamiento en el alto valle del río Putumayo* (Bogotá: IGAC, 1974), 44-45.

escándalo por el despojo de tierras y los abusos contra los indígenas. No obstante, su proyecto civilizatorio en el Sibundoy, y en el Putumayo en general, dentro el cual el camino tuvo un papel primordial, dejó una marca indeleble en la región.

Conclusión

El salvajismo de los indígenas y la imagen del piedemonte como una muralla escabrosa e infranqueable son dos caras de una misma construcción de la naturaleza andino-amazónica. Como se revela en la apología a la empresa “titánica” de los capuchinos descrita en la sección anterior, se trata de una construcción que a través de su reiteración adquiere una ilusión de realidad o se naturaliza. Así, la violencia que evoca la imagen de las rocas de los Andes volando por los aires bajo el impulso de la dinamita se neutraliza y sustenta en la imagen la cordillera como un enemigo de la civilización. La concepción de los caminos como infraestructuras civilizadoras, así como los conflictos y violencias que derivan de esta concepción, están inexorablemente conectados y alimentan dicha construcción.

En este artículo se ha mostrado cómo esta construcción puede rastrearse hasta el período colonial, y cómo tras la Independencia se incorpora en el discurso político y geográfico criollo de construcción del estado. En este sentido, se ha argumentado que la visión del piedemonte como una frontera geográfica y simbólica del estado constituye una condición legitimadora de las políticas y los proyectos integradores de la Amazonia. La configuración de esta visión como un elemento legitimador de control y apropiación hace difícil situarla en una periodicidad específica. Se trata, por el contrario, de una visión que se ha perpetuado en el tiempo, pese a las mutaciones en las infraestructuras y prácticas asociadas a estas. Un ejemplo actual que da cuenta de cómo esta visión se inscribe en una estructura de larga duración es la Iniciativa para la Integración de la Infraestructura Regional Suramericana (IIRSA), una agenda de integración continental establecida en 2000 que contempla el desarrollo de una amplia red de infraestructura de transporte a nivel regional.

Sólo en la región Amazónica, uno de los nueve ejes geográficos de integración, el último informe de gestión de la IIRSA menciona la existencia de 24 proyectos culminados y 46 activos, entre ellos, puertos, hidrovías, ferrocarriles y carreteras⁶¹. Uno de estos proyectos, considerado “proyecto ancla” por su importancia estratégica, es la construcción de una nueva carretera entre Sibundoy y Mocoa, cuyo trazado sigue en su mayor parte la ruta del camino abierto bajo la dirección de la misión capuchina. Aunque los fines de este proyecto son diferentes a aquellos perseguidos por los misioneros un siglo atrás, persiste la visión de los Andes y la Amazonia como espacios desconectados y desiguales. Así, al referirse a las condiciones actuales de integración en la región, el informe menciona la existencia de la cordillera de los Andes como un factor determinante que define “dos espacios territoriales diferenciados [la Amazonia y la región Andina]” con escasa o muy precaria conexión⁶². Esta visión de la geografía como obstáculo a la integración se enfatiza en un informe anterior, donde se afirma que “la infraestructura del Eje [Amazonas] está determinada por la presencia de la Cordillera de los Andes, monumental accidente geográfico”, y se añade que esta produce dos “realidades bastante diferenciadas”:

61 Cosiplan, *Cartera de Proyectos 2017* (Buenos Aires: Help Group S.R.L, 2017), 76, <<https://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-la-cartera-de-proyectos-del-cosiplan-2017.html>>.

62 Cosiplan, *Cartera de Proyectos 2017*, 98.

“Por un lado, la vertiente occidental a lo largo de la costa del Pacífico y también del Mar Caribe, donde se concentra una red de infraestructura con 30 puertos marítimos, una trama de carreteras que los vinculan entre sí y con el interior del país. Allí se asientan las capitales nacionales, importantes ciudades y polos de actividad económica. Por otro lado, la vertiente oriental de la Cordillera con proyección hacia la cuenca del Amazonas, presenta en general Unidades Administrativas (UA) con una limitada infraestructura de conectividad terrestre, y un desarrollo poblacional y económico significativamente menor”⁶³.

En este escenario de realidades “diferenciadas” y “desconectadas” por la geografía, el desarrollo de infraestructura aparece como una solución natural para superar brechas sociales y económicas. En ocasiones, incluso, se establece una continuidad temporal y simbólica entre viejas y nuevas infraestructuras, como si ambas hicieran parte de un mismo proyecto civilizador inconcluso. Al respecto, vale la pena referir a manera de cierre un episodio relativo a la *variante San Francisco-Mocoa*, como se denomina al nuevo proyecto de carretera entre los Andes y la Amazonia en el Putumayo colombiano. En diciembre de 2005, en el contexto de una visita oficial a Colombia del presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva, el presidente colombiano Álvaro Uribe pronunció un discurso en su honor, en el cual hizo la siguiente mención a la importancia del proyecto de la variante para la integración entre ambos países:

“Confiamos que rápidamente en Colombia podamos abrir la licitación para construir una de las carreteras más importantes del continente, una carretera que será vital para la comunicación de Brasil con el Pacífico, una carretera vital para la comunicación de sectores del centro este de Colombia, de su sur, con el occidente del país, con el mar Pacífico: la carretera San Miguel-Puerto Asís-Mocoa, variante de San Francisco-Pasto, para llegar por la ya construida al Puerto de Tumaco, sobre el Pacífico. Esta mañana, cuando usted llegaba a la Casa de Nariño, tuvimos una conversación en un salón protocolario, donde cuelga un retrato del general Rafael Reyes, ese presidente visionario, ese presidente realizador. Y le contaba yo a usted, que Reyes fue el precursor de esa carretera, porque puso la montura sobre su mular en Popayán, y descujando selva, llegó a las llanuras del Putumayo. Allí se embarcó por el río, terminó en el Amazonas, en el mar Atlántico, en Río de Janeiro. Diría yo que fue el gran pionero de las relaciones entre Colombia y Brasil, y el gran visionario de esa carretera”⁶⁴.

La alusión de Uribe a la gesta de Rafael Reyes cien años atrás habla de la persistencia en el tiempo de ciertas formas hegemónicas de ver e intervenir la región Amazónica. Asimismo, aunque no es explícito en la cita, la referencia a Reyes como “visionario” de un megaproyecto actual de infraestructura revela la vigencia de la visión de la integración de la Amazonia como un proyecto inconcluso y urgente. Vista desde la larga duración, esta visión de exclusión, junto con aquella de la geografía como obstáculo o barrera a la integración, pueden reinterpretarse como una forma de inclusión a un orden dominante. La mención aquí a la IIRSA y al proyecto de la carretera variante, cuyo análisis

63 Cosiplan, *Cartera de Proyectos 2015* (Buenos Aires, 2015), 49, 76, <http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_InformeVersionFinal_Espa%C3%B1ol_2015.pdf>.

64 “Discurso del presidente Uribe durante almuerzo en honor de su homólogo de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva”, Bogotá, 14 diciembre 2015, en *Presidencia de la República*, <http://historico.presidencia.gov.co/prensa_new/sne/2005/diciembre/14/12142005.htm>.

desborda el alcance de este texto, es importante precisamente porque da cuenta de la permanencia o continuidad de una relación de inclusión violenta de la Amazonia en el estado colombiano.

Bibliografía

Fuentes primarias

Archivos:

1. Archivo de la Diócesis de Sibundoy (ADS). Sibundoy-Colombia.
2. Archivo General de la Nación (AGN). Bogotá-Colombia. Sección República, Fondos *Ministerio de Obras Públicas (MOP)* y *Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE)*, Sección Diplomática y Consular
3. Archivo Provincial Capuchino de Cataluña (APCC). Barcelona-España. Fondo *Missions Caquetá-Putumayo*.

Documentación primaria impresa:

4. Caldas, Francisco José de. *Obras completas de Francisco José de Caldas*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 1966 [1808].
5. Codazzi, Agustín. *Geografía física y política de la Confederación Granadina. Estado del Cauca, Territorio del Caquetá. Obra dirigida por el General Agustín Codazzi*. Editado por Camilo Domínguez, Augusto Gómez y Guido Barona. Bogotá: COAMA/FEN/IGAC, 1996 [1857].
6. Cosiplan. *Cartera de Proyectos 2017*. Buenos Aires, 2017. <<https://www.flipsnack.com/IIRSA/informe-de-la-cartera-de-proyectos-del-cosiplan-2017.html>>.
7. Cosiplan. *Cartera de Proyectos 2015*. Buenos Aires, 2015, < http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/CARTERA_InformeVersionFinal_Espa%C3%B1ol_2015.pdf>.
8. De Pinell, Gaspar y Canet del Mar. *Relaciones interesantes y datos históricos sobre las misiones católicas el Caquetá y Putumayo desde el año 1632 hasta el presente*. Bogotá: Imprenta Nacional, 1924.
9. *Las Misiones en Colombia. Obra de los misioneros Capuchinos en el Caquetá y Putumayo*. 1912. Bogotá: Imprenta de la Cruzada.
10. Montclar, Fidel de. *Conferencia leída por el Rvmo. P. Fr. Fidel de Montclar Prefecto Apostólico del Putumayo, en el Teatro Faenza, el día 20 de agosto de 1924, con motivo del Congreso Nacional de Misiones*. Bogotá: Casa Editorial Marconi, 1924.
11. Quito, Jacinto M. *Miscelánea de mis treinta y cinco años de Misionero del Caquetá y Putumayo*. Bogotá: Editorial Aguila, 1938.
12. Reyes, Rafael. *A través de la América del Sur. Exploraciones de los hermanos Reyes*. Bogotá: Flota Mercante Gran Colombiana, 1979 [1902].
13. Reyes, Rafael. *Memorias 1850-1885*. Bogotá: Fondo Cultural Cafetero, 1986.
14. Reyes, Rafael. *The Two Americas*. Nueva York: Frederick A. Stokes Company, 1914.
15. Rocha, Joaquín. *Memorandum de viaje (Regiones Amazónicas)*. Bogotá: Casa Editorial de El Mercurio, 1905.
16. Santa Gertrudis, fray Juan. *Maravillas de la Naturaleza*, tomos I-II. Bogotá: Banco Popular, 1970 [1756-1767].

17. Triana, Miguel. *Por el sur de Colombia. Excursión pintoresca y científica al Putumayo*. Bogotá: Prensa del Ministerio de Educación Nacional, 1950 [1907].
18. Vilanova, Pacífico de. *Capuchinos catalanes en el sur de Colombia*, 2 volúmenes. Barcelona: Imprenta Myria, 1947.
19. Villava, Ángel. *Una visita al Caquetá por un misionero capuchino*. Barcelona: Librería y Tipografía Católica, 1895.

Fuentes secundarias

20. “Discurso del presidente Uribe durante almuerzo en honor de su homólogo de Brasil, Luiz Inácio Lula da Silva”, Bogotá, 14 diciembre 2015, *Presidencia de Colombia*, <http://historico.presidencia.gov.co/prensa_new/sne/2005/diciembre/14/12142005.htm>.
21. Appelbaum, Nancy. *Mapping the Country of Regions: The Chorographic Commission of Nineteenth-Century Colombia*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2016.
22. Arias, Julio. *Nación y diferencia en el siglo XIX colombiano: orden nacional, racismo y taxonomías poblacionales*. Bogotá: Uniandes/Ceso, 2005.
23. Bonilla, Víctor. *Siervos de Dios y amos de los hombres*. Popayán: Editorial Universidad del Cauca, 2006.
24. Braudel, Fernand. “History and the Social Sciences: The Long Duration”. *Political Research, Organization and Design* 3, n.º 5 (1960): 3-13.
25. Casas, Justo. *Evangelio y colonización. Una aproximación a la historia del Putumayo desde la época prehispánica hasta el presente*. Bogotá: Ecoe, 1999.
26. Díaz, Sebastián, Santiago Muñoz y Mauricio Nieto. *Ensamblando la nación. Cartografía y política en la historia de Colombia*. Bogotá: Universidad de los Andes, 2010.
27. Gómez, Augusto. “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* IX, n.º 1-2 (1996): 51-80.
28. Gómez, Augusto. *Putumayo. Indios, misión, colonos y conflictos (1845-1970)*. Popayán: Editorial Universidad del Cauca, 2011.
29. Gómez, Augusto y Camilo Domínguez. “Quinerías y caucherías de la Amazonia. Caminos y varaderos de la Amazonia”. En *Caminos Reales de Colombia*, editado por Mariano Useche. Bogotá: Fondo FEN, 1995.
30. Llanos, Héctor y Jorge Alarcón. “Por los caminos del Alto Caquetá”. *Boletín de Arqueología* 15, n.º 1 (2000): 3-59.
31. Llanos, Héctor y Roberto Pineda. *Etnohistoria del gran Caquetá*. Bogotá: Banco de la República, 1982.
32. Palacio, Germán. *Fiebre de tierra caliente. Una historia ambiental de Colombia 1850-1930*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia/ILSA, 2006.
33. Pineda, Roberto. “Panorama de la historia económica de la Amazonia (siglos XVII-XIX)”. *Boletín de Antropología* 6, n.º 21 (1987): 63-85.
34. Pineda, Roberto. “Vorágine o tierra de promisión. Trayectoria histórica de la Amazonia”. En *In-sur-gentes. Construir región desde abajo*, editado por William Torres, Luis Ernesto Lasso y Bernardo Tovar. Neiva: Editorial Universidad Surcolombiana, 2003, 143-178.
35. Ramírez, María Clemencia. *Frontera fluida entre Andes, piedemonte y selva: el caso del valle de Sibundoy, siglos XVI-XVIII*. Bogotá: Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, 1996.

36. Ramírez, María Clemencia y Beatriz Alzate, “Por el valle de Atriz a Ecija de Sucumbíos”. En *Caminos Reales de Colombia*, editado por Mariano Useche. Bogotá: Fondo FEN, 1995.
37. Rausch, Jane. *La frontera de los Llanos en la historia de Colombia (1830-1930)*. Bogotá: Banco de la República, 1998.
38. Sánchez, Efraín. *Gobierno y geografía. Agustín Codazzi y la Comisión Corográfica de la Nueva Granada*. Bogotá: Banco de la República/El Áncora Editores, 1998.
39. Serje, Margarita. *El revés de la nación. Territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Bogotá: Universidad de los Andes/Ceso, 2011.
40. Stanfield, Michael. *Red Rubber, Bleeding Trees: Violence, Slavery, and Empire in Northwest Amazonia, 1850-1933*. Albuquerque: University of New Mexico Press, 1998.
41. Uribe, María Victoria. “Pastos y protopastos: la red regional de intercambio de productos y materias primas de los siglos X a XVI D.C.”. *Revista Maguaré* 3 (1986): 33-43.
42. Uribe, Simón. “Construyendo el trópico: relatos de viajeros ingleses en Colombia durante el siglo XIX”. En *Semillas de historia ambiental*, editado por Stefania Gallini. Bogotá: Jardín Botánico José Celestino Mutis/Universidad Nacional de Colombia, 2015, 215-249.
43. Uribe, Simón. *Frontier Road: Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Oxford: Wiley-Blackwell, 2017.
44. Wesche, Rolf. *El desarrollo del poblamiento en el alto valle del río Putumayo*. Bogotá: IGAC, 1974.



Simón Uribe

Profesor principal de la Facultad de Ciencias Políticas, Gobierno y Relaciones Internacionales de la Universidad del Rosario (Bogotá, Colombia). Politólogo de la Universidad Nacional de Colombia, Magíster y Doctor en Geografía por la London School of Economics (Reino Unido). Integrante del grupo de investigación *Historia, Ambiente y Política* (Categoría A1 en Colciencias). Es autor de: *Frontier Road: Power, History and the Everyday State in the Colombian Amazon* (Oxford: Wiley-Blackwell, 2017); “Construyendo el trópico: relatos de viajeros ingleses en Colombia durante el siglo XIX”, en *Semillas de historia ambiental*, editado por Stefania Gallini (Bogotá: Universidad Nacional de Colombia, 2015): 215-250, e “Illegible Infrastructures: Road Building and the Making of State-spaces in the Amazon Frontier”, en *Environment and Planning D: Society and Space* (2018) [Advance online publication] <https://doi.org/10.1177/0263775818788358>. simon.uribem@urosario.edu.co