

Ríos, movilidad e infraestructura en Colombia: el caso de Miguel Triana

JAVIER URIARTE

Stony Brook University

INTRODUCCIÓN: IMAGINARIOS FLUVIALES EN COLOMBIA

El presente trabajo¹ estudia la representación, los roles y las connotaciones de los ríos en la frontera colombiana a comienzos del siglo xx, durante años clave de modernización e inserción del país en los mercados globales. En particular, procuro concentrarme en aquellos momentos en que los ríos —sus ritmos, su lógica— adoptan una importancia central en los escritos de Miguel Triana, ingeniero que viaja a varias regiones de frontera (la Amazonia y los Llanos) en este período.

Aunque pueda resultar conocido, es importante remarcar el hecho de que los ríos han sido centrales en las dinámicas culturales de Colombia —y lo siguen siendo hoy en día—. En el catálogo de la muestra de arte *Waterweavers: The River in Colombian Visual and Material Culture*, que tuvo lugar en la Bard Graduate Center Gallery en 2014, Alejandro Martín (uno de los coorganizadores, junto con José Roca), explica esta centralidad:

[R]ivers and river travel defined Colombia as a country. Rivers articulated territory for the peoples who lived in the region before the Spanish conquistadors arrived in the sixteenth century. The water cycle is at the center of

¹ He podido completar este ensayo gracias a la beca Marcel Bataillon del Instituto de Estudios Avanzados de Madrid (2021-2022). Quiero también agradecer a quienes me han invitado a presentar versiones iniciales de este trabajo: José Antonio Sánchez Román y Paula Bruno en el marco del seminario “Otros Mundos”, de la Universidad Complutense de Madrid, y Patrícia Vieira, en el seminario “Ríos da Amazônia: Afluentes poéticos e modernidades contestadas”, en el Centro de Estudos Sociais de la Universidade de Coimbra.

indigenous narratives. Mountaintop lakes, headwaters for many rivers, were considered sacred; here, one encountered spirits of the otherworld. (Roca/Martin 2014: 33)

Aunque la cita se refiere a los tiempos anteriores a que se popularizara el viaje en avión, los tránsitos por los ríos continúan siendo relevantes en la contemporaneidad. Esta importancia de lo fluvial explica que las formas y los tiempos de los desplazamientos en regiones como la Amazonia suelen diferir considerablemente de los más comunes en lugares que solemos considerar modernos: es decir, el tránsito por las inmensas vías fluviales conlleva importantes nociones vinculadas a la temporalidad y la espacialidad.

Cabe agregar además que, si el imaginario acuático es una parte esencial de las poblaciones locales, también se han interesado por él intelectuales, viajeros y hombres de Estado que han escrito sobre varias regiones del país, intentando entenderlas y/o transformarlas, en muchos casos a través de proyectos infraestructurales como represas, puentes o rutas. Algunas de las preguntas que han originado mi interés por estos temas, y que estas páginas quieren contribuir a responder parcialmente, son: ¿cómo contar las historias de los ríos? ¿Y cómo escuchar las historias que los ríos nos cuentan? ¿Cómo la lógica del Estado moderno ha intentado conquistar y modificar estas lógicas del desplazamiento? Si se piensa el título de este libro —en el que mi capítulo se integra— desde una perspectiva fluvial, acaso sería más preciso decir que se trata más bien de estudiar las “estéticas de *las aguas*”. Es que en las formas de imaginar el paisaje y el territorio en los textos que me encuentro estudiando ahora —y particularmente en el espacio amazónico— no es posible dejar de lado los ritmos y las lógicas de los ríos. Inclusive porque muchas veces, como sostiene el ingeniero y escritor brasileño Euclides da Cunha en su libro póstumo *À margem da história* (1909) refiriéndose a la Amazonia, las ciudades que la modernidad transformadora de espacios procura fundar se vuelven también móviles, constituyendo en este sentido fracasos y contradicciones en su mismo origen, aberraciones efímeras: “as próprias cidades são errantes, como os homens, perpetuamente a mudarem de sítio, deslocando-se à medida que o chão lhes foge roído das correntezas” (Cunha 1999: 10). El suelo no es tierra, sino agua; no es estable, sino móvil. Impide, por lo tanto, todo establecimiento fijo, imponiendo el desplazamiento como una alternativa resistente a la fundación de la ciudad y al triunfo de su lógica sedentaria. Así, en la Amazonia —y esto podría decirse en general sobre los imaginarios fluviales— una estética de la tierra es más bien una estética de las aguas.²

² Sobre este punto, véase también el cuento “Terra caída”, incluido en el libro *Inferno verde* (1908), de Alberto Rangel.

Este trabajo busca estudiar de forma crítica el discurso ingenieril que, con mayor fuerza desde el siglo XIX y hasta nuestro presente, ha buscado —en representación del Estado moderno y del capital global— modificar profundamente la región y sus ríos al llevar adelante importantes proyectos de infraestructura como represas o caminos. Al adoptar una perspectiva interdisciplinaria, busco explorar los aspectos estéticos y literarios de la retórica transformacional de la ingeniería. Como veremos, Miguel Triana era un ingeniero que trabajaba para el Estado e imaginó la transformación de las fronteras colombianas como resultado de proyectos de construcción de carreteras, puentes o ferrovías. Triana, en realidad, es parte de una multitud de figuras de ingenieros que visitan y/o escriben sobre la Amazonia en esos años (por ejemplo, el mencionado Euclides da Cunha y el también brasileño Alberto Rangel).³ Esta perspectiva es importante para seguir pensando la Amazonia en el presente, ya que gigantescos proyectos de este tipo, como la recientemente terminada represa de Belo Monte, siguen hoy transformando dramáticamente la región, su medio ambiente y sus dinámicas culturales, económicas y sociales. Estos proyectos —con frecuencia de una grandiosidad casi fantástica— han caracterizado los imaginarios estatales y letrados relacionados con formas de apropiar la región y han implicado una reconsideración de los usos y ritmos de sus ríos.

Este trabajo, entonces, debe leerse en el contexto de los estudios de infraestructura, incipiente campo de estudio dentro de las humanidades ambientales. En términos generales, los proyectos infraestructurales tienen importantes consecuencias medioambientales al tiempo que nos ofrecen perspectivas originales para repensar las relaciones entre los humanos y el mundo no-humano. Mirar la naturaleza y a las personas desde la perspectiva de la infraestructura, leer su “lenguaje”, las huellas que los humanos dejan en ella nos pueden ayudar a entender de maneras nuevas cuestiones de modernización y exclusión, de políticas y crisis medioambientales, de trabajo, y desarrollo desigual, así como problemas que tienen que ver con formas de conceptualizar y transformar el paisaje. En la introducción a un dossier sobre “infraestructuralismo”, los editores explican que la infraestructura que les interesa estudiar es aquella consistente en construcciones gigantescas y fundamentales para nuestra idea de civilización (Rubenstein, Robbins y Beal 2015: 576). Es que, como todavía se percibe hoy claramente, la construcción y el uso de infraestructuras hacen parte

³ Pero no solo se trata de escritores-ingenieros, sino también, muchas veces, de personajes-ingenieros vinculados con la Amazonia. En el cuento de Rangel “Infierno verde” (1908), así como en la novela de Ciro Alegría *La serpiente de oro* (1935), esto ocurre, y ambos ingenieros comparten un destino trágico, pero los casos son numerosos. La idea del ingeniero como la figura que intenta dominar el espacio salvaje —intento que se encuentra en estos casos destinado al fracaso— es acaso lo que explica estas recurrencias.

central de la idea de modernización, de lo que se debe considerar un Estado moderno. Sucede que también la infraestructura es una forma de pensar el mismo Estado, fundamentalmente la idea de lo público y del acceso a ello: a pesar de que veamos las consecuencias devastadoras que puede tener la construcción de infraestructuras — como en el caso de la mencionada construcción de Belo Monte en Brasil — hablar sobre infraestructura puede ser complejo, y estos elementos materiales que transforman el paisaje pueden leerse de forma ambivalente: se trata de lo que Rubenstein, Robbins y Beal (2015: 580) llaman “the paradoxes of infrastructure”.

En términos generales, entonces, me interesa estudiar cómo planes concretos de transformación del espacio natural han tenido impacto en las vidas de las poblaciones locales y en las formas de entender la circulación de cuerpos y mercancías, por un lado, y varias lógicas del trabajo y del desplazamiento por otro. Este artículo se sitúa en el contexto de un proyecto más amplio que procura alcanzar una comprensión profunda de las formas en que se representan e imaginan los ritmos y las lógicas de los ríos, así como de las consecuencias de estas poéticas fluviales en el arte, la sociedad y la producción cultural en general. Asimismo, este trabajo busca sugerir límites, contradicciones e inestabilidades en el discurso infraestructural oficial, así como en la propia figura del agente estatal que debe llevar adelante ciertos planes.

TRIANA: UN INGENIERO EN LA FRONTERA

Miguel Triana (1859-1931), escritor, ingeniero civil y político colombiano conocido por sus obras de antropología y arqueología, especialmente aquellas dedicadas al estudio del arte rupestre, fue enviado en 1906 por el entonces presidente Rafael Reyes (1904-1909) a estudiar el territorio colombiano desde el puerto de Tumaco en la costa del Pacífico hasta la región amazónica.⁴ Más específicamente, el destino de Triana era un pueblo llamado La Sofía (que el propio Reyes había fundado en la década de 1870) en la región del Putumayo, cercana a la frontera con Perú, y su

⁴ Reyes es una figura central en relación con la exploración y explotación de las fronteras colombianas. Para Simón Uribe, “Reyes personified the criollo hegemonic vision of the frontier as the antithesis of civilization [...] Through the different facets he embodied throughout his life —entrepreneur, explorer, army officer, diplomat, statesman— it is also possible to shed light on the material (spatial, infrastructural, political) practices of state-building” (Uribe 2017: 44). Reyes tenía plena conciencia de la urgencia de construir un camino en la región, como sugiere el hecho de que comisionara a Triana para que realizara el recorrido ya en su primer año de gobierno. De hecho, el libro de Triana *Por el sur de Colombia* está dedicado a Reyes y puede leerse como una forma de prolongar su proyecto de exploración y modificación de las fronteras nacionales.

misión era la de encontrar la mejor ruta donde construir un camino que conectaría la región andina —tradicionalmente asociada en Colombia con la “civilización”— con la Amazonia —en general caracterizada como una zona de frontera, como una región abandonada, bárbara e inexplorada—. Si bien una ruta acabó siendo construida en la región en 1912, las recomendaciones realizadas por Triana luego de su viaje fueron rápidamente descartadas.⁵ El resultado más visible y material de este viaje fue de hecho su libro *Por el sur de Colombia: excursión pintoresca y científica al Putumayo* (1907), principal foco de atención de este trabajo.⁶

Se trata de un texto complejo, *sui generis* y bastante poco estudiado. En estas páginas analizaré la mirada de Triana sobre la naturaleza, explorando las connotaciones medioambientales del discurso ingenieril y sus proyecciones en el espacio. Me interesan las formas de concebir los tránsitos y desplazamientos en la frontera no solo en relación con la ruta que Triana proyecta construir, sino también con respecto a otros elementos materiales que se construyen para modificar el medio ambiente, como los puentes. Como ha afirmado Brian Larkin en un importante artículo sobre los estudios de infraestructura, “Infrastructure has its conceptual roots in the Enlightenment idea of a world in movement and open to change where the free circulation of goods, ideas, and people created the possibility of progress” (Larkin 2013: 332). Deberíamos recordar esto al intentar entender la perspectiva sobre el futuro que aparece en Triana, un liberal que defendió las nociones de modernización y progreso y para quien la libre circulación de personas y mercancías era parte central de su imaginación de la nación moderna. Para él, construir caminos y transformar la frontera eran herramientas para alcanzar esos objetivos. Carl Langebaek y Natalia Robledo, en el único libro completamente dedicado a este autor, señalan que su preocupación por las comunicaciones era fundamental en su mirada evolucionista sobre el indigenismo y que, desde su perspectiva, la filosofía liberal del perfeccionismo era equivalente a la construcción de caminos y vías férreas (Langebaek y Robledo 2014: 193). En una palabra, construir infraestructura era civilizar. Es importante pensar en estas formas del hacer como constitutivas del carácter material del Estado, que coexiste en el caso de Triana con lo que Harambour y Bello (2020: 273) denominan “fantasías interesadas del Estado”. Hay una

⁵ El camino fue construido en su mayoría por los misioneros capuchinos de la región con el apoyo del Estado (Uribe 2017, 73-80). Carlos Zárate Botía (2008: 236-247) estudia en detalle la relación entre los capuchinos y el Estado en esos años, mostrando la forma en que esta congregación empleó los intereses del Estado para llevar adelante sus propios objetivos evangelizadores: “sin abandonar sus fines evangelizadores la Misión capuchina pudo convertir una función de exclusiva competencia del Estado, la construcción de vías de comunicación, en instrumento para la realización de sus fines doctrinales” (240).

⁶ También me referiré en varias ocasiones a otro libro de Triana, *Al Meta* (1913).

dimensión cotidiana, que tiene que ver con prácticas, con formas de la interacción y de la imaginación, elementos a veces indistinguibles uno del otro. Eso también es el Estado. Como dicen Harambour y Bello, “para repensar las fronteras y la soberanía estatal en los márgenes de las nacientes repúblicas americanas del siglo XIX se precisa desnaturalizar el Estado, como puramente normativo e institucional” (*ibid.*: 272) para “entender los espacios tardo-nacionalizados desde la perspectiva de los agentes del Estado” (*ibid.*: 273). Lo que estos agentes hacen, dicen, construyen, desean complica entonces la propia idea de lo que es el Estado.

Volviendo entonces a la mención de Larkin sobre la relación entre transformación —en este sentido, progreso, temporalidad— e infraestructura, me interesa explorar cómo en *Por el sur de Colombia* la proyección de un camino o un puente en el espacio conlleva fuertes operaciones de futuridad. El viajero se imagina dinámicas corporales y medioambientales diferentes que implican formas deseadas de trabajo, circulación y transformación de la naturaleza. Hay un importante reparo que hacer a esto, sin embargo: no hay en realidad casi ninguna infraestructura material o concreta en *Por el sur de Colombia* que pueda ser descrita o con la cual el narrador establezca una relación particular, ya que el texto no narra la construcción de un camino (ni lo que sucede después de dicha construcción), sino una inspección del mejor recorrido donde el mismo *podría ser* construido. Como Larkin (2013: 333) ha señalado, “roads and railways are not just technical objects [...] but also operate on the level of fantasy and desire”; así, este capítulo se enfoca en el deseo y su proyección, pero también en formas concretas de alteración del paisaje (como los puentes) que, aunque no se trate del propio camino, ayudan al viajero a anticipar las posibles transformaciones materiales que el mismo podría traer.

RÍOS Y MODERNIZACIÓN

A lo largo de su viaje, Triana no solo atraviesa y navega por ríos, sino que estos son centrales en su mirada sobre el progreso nacional. La fuerte visibilidad de los ríos en la geografía colombiana se hace evidente también en el texto de Triana, para quien los ríos hacen la geografía que se recorre, conforman su columna vertebral, le dan forma: “Los senderos del Guineo y el Limón, sendos puertos fluviales, los más avanzados de las dos grandes aortas de la llanura oriental [el río Putumayo y el río Caquetá], hacen su cruzamiento en las primeras faldas de la cordillera, a cuatro leguas próximamente de uno y otro embarcadero” (Triana 1950: 341). El lenguaje biologicista —típico de la retórica positivista del cambio de siglo— se aúna aquí con la mención a elementos infraestructurales como los puertos y los caminos: véase el juego de palabras entre “senderos” y “sendos”, que contribuye a igualarlos. La idea que atraviesa la mirada

ingenieril de Triana es, claramente, la de circulación y movilidad: en esta cita, lo deseable sería conectar esos puertos, acercar los ríos.

Lo que es quizá más importante, los ríos funcionan de manera paralela a los caminos, en el sentido de que son las vías por las cuales es posible —según esta mirada— alcanzar los lugares más recónditos del territorio para transformarlos a partir del trabajo, noción también central en este libro. La navegación de los ríos y la construcción de puentes sobre ellos permitirían así, a partir de la fundación de ciudades y la sistematización de la producción agrícola, sedentarizar las poblaciones e incorporar los territorios a la lógica modernizadora del Estado. Sobre el final del libro esta mirada sobre el lugar del río en el proyecto nacional de desarrollo se hace evidente. Aparece entonces la idea fundamental de la relación estrecha entre río y modernización: “[...] el Grande Amazonas por sus dos robustos brazos, el Caquetá y el Putumayo, con los cuales este ‘Padre de las naciones americanas’ impone su poderosa providencia sobre la patria colombiana. Aquella región convida a que se la colonice [...]” (*ibid.*: 341). No se trata por supuesto de una perspectiva original a Triana, ni al contexto colombiano, ya que la idea de pensar la modernización desde el río como una vía más de transporte y circulación, está presente con fuerza en ejemplos europeos, asiáticos y americanos.⁷ Lo que sí puede decirse es que la particular geografía colombiana —sobre todo antes de que los tránsitos aéreos fueran significativos— volvía a los ríos vectores centrales de circulación. En una región selvática, además, donde el viaje por tierra se veía seriamente obstaculizado por la densa vegetación y la ausencia de mapas, los ríos representaban —más allá de unos pocos caminos— la única vía de

⁷ La bibliografía sobre el tema es amplia, por lo que las referencias que siguen deben considerarse solo ejemplos. Para el caso europeo, véase el trabajo de David Blackbourn *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany* (2006), y para el caso estadounidense —y la importancia neurálgica que los ríos y el trabajo infraestructural con el agua jugaron en la expansión hacia el oeste— es útil el ya clásico libro de Donald Worster *Rivers of Empire: Water, Aridity, and the Growth of the American West* (1985). Más contemporáneamente, la mirada ecológica ha significado un cambio importante en la perspectiva crítica. Al respecto, véase Kelly *et al.* (eds.), *Rivers of the Anthropocene* (2018). Para el caso asiático habría que mencionar el libro de Sunil Amrith *Unruly Waters* (2018). En América Latina, hay que remarcar la claridad con la que Domingo Faustino Sarmiento vuelve una y otra vez sobre la importancia de la navegación de los ríos para la modernización en Argentina: lo hace ya en *Facundo* (1845), pero vuelve sobre el tema en su original texto *Arigirópolis* (1850), y luego en varios artículos sobre el delta del Paraná que se han recogido y publicado bajo el título de *El Carapachay*. Un ejemplo adicional, ya mencionado aunque fundamental, lo constituye el ingeniero brasileño Euclides da Cunha, quien en *À margem da história* muestra, en referencia a la región amazónica, una clara conciencia del valor estratégico de transformar ríos supuestamente salvajes en aliados del progreso. Véanse sobre todo sus ensayos “Impressões gerais” y “Rios em abandono”, incluidos en ese libro.

comunicación y transporte, y todavía lo son para muchas comunidades locales.

Además de las citas reproducidas arriba, es claro que para el proyecto de Triana la vinculación entre río y modernización era obvia. No solo la idea está presente a lo largo de *Por el sur de Colombia* de maneras más o menos explícitas, sino que el mismo autor publica unos pocos años más tarde otro libro, también enfocado en las formas en que el desarrollo puede ser llevado a lugares supuestamente recónditos de la geografía nacional, titulado *Al Meta* (1913). El río Meta, destino del viaje narrado en este libro, es uno de los principales afluentes del Orinoco. Se trata de un largo río que recorre la región de los llanos colombianos y llega hasta la frontera con Venezuela. Si bien este texto de Triana no será el foco de mi estudio aquí, la lógica que lo guía es la misma, por lo que vale la pena tenerlo en cuenta. Véase por ejemplo lo que el autor proclama ya en las primeras páginas:

El río Guavio con sus afluentes, de la misma manera que el Rionegro con los suyos, abraza una rica y poblada cuenca de 44.000 habitantes que *se mueven* por Medina hacia el Meta. El río Garagoa *moverá* un tráfico sobre la llanura de 43.000 habitantes sanos, robustos y laboriosos del Valle de Tensa, cuando se abra el camino de Macanal al río Upía. El mal camino de Labranzagrande *mueve* hoy el comercio de la gran Provincia de Sugamuxi hacia el río Cravo, procedente de una masa cordillerana de 70.000 habitantes. (Triana 1913: 14, énfasis mío, J. U.)

No hay duda que la idea del movimiento es central aquí, y que en ella son las vías fluviales las que permiten leer el territorio nacional desde esta perspectiva.⁸ Si bien en ambos libros la mirada se centra en la construcción de caminos, el río es entendido como el sucedáneo de estos, como una vía complementaria que establece el lugar por el que los caminos deben proyectarse.⁹ Los ríos son vistos como redes que se van extendiendo por el

⁸ Hay que pensar en la relación —que podríamos llamar de sucesión— entre la necesidad de la movilidad y la de sedentarización. Se trata de dos procesos urgentes para el Estado, pero uno precede al otro: es necesaria la circulación de la población para que luego ella deje de moverse. Como he explorado en *The Desertmakers* (2020), el Estado moderno basa su lectura del territorio en una lógica fijadora, y el movimiento que no puede entenderse y controlarse desde ella se vuelve amenaza, desestabilización. Véase también, sobre las formas de “leer” el territorio y ordenar a la población, James C. Scott, *Seeing Like a State* (1998).

⁹ Un contraste interesante entre *Por el sur de Colombia* y *Al Meta* tiene que ver con el lugar del propio Triana en el contexto político en que los viajes se dan. En el primer caso, Triana es enviado por el gobierno colombiano expresamente a realizar la misión de buscar el mejor recorrido por el cual podría construirse un camino. En el segundo libro, las continuas críticas al gobierno generan la impresión de que Triana realiza este

territorio, armando vías de comunicación y circulación. Es de resaltar un aspecto que se relaciona con este punto: Triana es un entusiasta de la inmigración, que constituye una parte esencial de su lógica colonizadora.¹⁰ Los diferentes deltas de los principales ríos colombianos deberían entrar en contacto, según su perspectiva, para llevar población hacia los lugares supuestamente deshabitados (Triana usa de manera insistente la palabra “desierto” para referirse a la selva, como lo hará también en *Al Meta*, aunque en este caso para hablar del llano). En *Por el sur de Colombia*, una escena recoge elocuentes ideas en este contexto. Al mirar una escudilla, que es resultado del trabajo manual y artesanal de una indígena, el narrador dice “leerla” como si fuera un libro. Se trata de una riquísima escena de “lectura”, donde la observación de un objeto genera conclusiones sobre la capacidad indígena para el trabajo, el comercio y la circulación, y también donde libro y escudilla se relacionan como objetos concretos cuya materialidad es resultado de un trabajo manual, que incorpora fuertemente el cuerpo. Entre otras cosas, esto es lo que Triana dice “leer” en la escudilla: “¿Qué relaciones existieron entre el gran valle del Magdalena, padre de la nacionalidad colombiana, y este criadero de naciones, donde extiende sus brazos inconmensurables el soberbio Amazonas, padre de los ríos? ¿Qué migración había establecida entre uno y otro? ¿Cuál era el sendero...?” (Triana 1950: 271). Ríos, caminos y migración aparecen asociados así al producto del trabajo indígena. La perspectiva de estimular la inmigración y la comunicación —y así alcanzar el deseado progreso— se vislumbra en la posibilidad de que la cuenca del río Magdalena —el principal río colombiano— se encuentre con la del Amazonas.

EL YO INGENIERO

Por el sur de Colombia es un texto fuertemente centrado en el yo. No es un informe oficial dirigido al gobierno, pero tampoco es un texto que se destaque por el uso de una terminología especializada referida a la construcción de caminos o de puentes. Más allá de algunos momentos puntuales, no hay lenguaje técnico, ni científico ni matemático. El texto hace frecuentes referencias —algunas veces irónicas— al lector, lo que pone en evidencia la intención de resultar atractivo. Inclusive puede decirse que el lograr funcionar como un entretenimiento es por momentos un objetivo

viaje desde la oposición, como una forma de certificar las formas en que el gobierno de esos años no ha cumplido con la promesa de modernización que se anunciaba en el libro anterior.

¹⁰ En este sentido, véase por ejemplo el capítulo de *Por el sur de Colombia* titulado “Los chinos” (Triana 1950: 151-155) y en el que el autor defiende el estímulo de la inmigración asiática.

mayor que el de brindar información o datos. De hecho, el subtítulo del libro, “excursión pintoresca y científica al Putumayo”, parecería confirmar este mayor interés en la impresión y en el aspecto subjetivo, que en la recogida de datos o la elaboración de un informe especializado.¹¹ Se trata de un ingeniero aventurero, quien debe soportar todo tipo de inconvenientes a medida que avanza hacia el Putumayo. El uso del humor es en este sentido importante; se trata de un humor muchas veces dirigido al propio yo, que se pone a sí mismo en ridículo o se declara incapaz de resolver los problemas en que se encuentra.

Pero, a pesar de este uso más “llano” del lenguaje, el yo es siempre un ingeniero. Esta condición es resaltada en numerosas ocasiones. Quizá se trate del prestigio que había alcanzado la profesión a fines del siglo XIX en Europa, donde había sido clave para la transformación de paisajes urbanos y rurales. En importante medida, como sostiene la arquitecta Marta Macedo (2012, 27), los ingenieros se volvieron los ojos y las manos del Estado en el territorio, esenciales para la construcción material del Estado. En este sentido, mi análisis mantiene la mirada en la relación entre burocracia y obras públicas como parte esencial en la consolidación de los Estados nacionales. Como he sugerido antes, los caminos, los puentes, las vías férreas son materializaciones del Estado, son una forma concreta en que el Estado habla y vehicula formas de imaginar y narrar el espacio. Ese prestigio, así como la relación de la figura del ingeniero con la construcción de “paisajes tecnológicos” (*ibid.*: 28), están sin duda detrás de la insistencia de Triana en su profesión (que explica el viaje, claro).¹² En ocasiones esto se hace explícito. En su visita a la ciudad de Pasto, desde la cual la expedición comienza a descender hacia la región del Putumayo, luego de comentar la proyectada realización de una carretera y un camino,

¹¹ Acaso la parte menos cierta del título sea la mención al Putumayo, ya que Triana no llega hasta el bajo Putumayo, internándose realmente poco en el espacio amazónico: “las lejanías del bajo Putumayo, donde no podemos llevarlo [al lector], como tampoco podemos ir nosotros, por la urgencia del regreso” (Triana 1950: 319).

¹² Continúa Macedo (2012: 145): “As estradas, os caminhos-de-ferro e os portos, bens imóveis de uso comum, possuía, na opinião dos engenheiros do Oitocentos, uma dimensão material e moral. Os engenheiros acreditavam que a incontestável natureza pública do seu trabalho, na construção, na gestão ou mesmo na fiscalização de obras, derramaria uma influência benéfica sobre toda a comunidade, não distinguindo grupos sociais ou rendimentos”. Cabe decir que Triana no es ajeno a esta descripción, como proponen Langebaek y Robledo (2014). Aunque él no participa de proyectos tan profundamente transformadores como los descritos por Macedo, la idea de que todos pueden ser beneficiados por los cambios infraestructurales en el paisaje está muy presente en él. En particular, esta idea es original en lo que se refiere a los indígenas, a quienes entiende aptos para el trabajo y el progreso. El impedimento es únicamente el aislamiento al que supuestamente están condenados por falta de vías de comunicación y circulación.

concluye: “Los ingenieros estábamos de moda en Pasto y un ensueño de progreso animaba al pueblo suriano” (Triana 1950: 104).

Habría que resaltar acá el rol de la lógica de la ingeniería en la forma en que el Estado capitalista, imbuido en la religión del progreso, consigue dominar a la naturaleza. En el marco de la racionalidad instrumental en que se incluye este proyecto se trata de ordenar y volver legible (y fuente de riqueza) el paisaje. Surge entonces un saber experto, junto con la figura del tecnócrata, elementos instrumentales esenciales para que el proyecto se lleve realmente a cabo. Donald Worster, en *Rivers of Empire*, propone que “The contemporary engineer [...] reinforces directly and indirectly the rule of instrumentalism and unending economic growth” (Worster 1985: 57). Y acaba pintando una perspectiva definitivamente oscura sobre el rol de este tipo de saber y de hacer: “Democracy cannot survive where technical expertise, accumulated capital, or their combination is allowed to take command” (*ibid.*: 57). Podemos decir que Triana escribe en un momento en que Colombia empieza a moverse en la dirección aludida aquí (Worster, en su libro de 1985, estudia los proyectos de control del agua en los siglos XIX y XX en el oeste desértico de Estados Unidos), pero también cabe marcar que esta importancia del rol del ingeniero a veces es puesta en duda por el propio narrador, lo que vuelve eso que he llamado “retórica ingenieril” (así como la propia idea de un Estado homogéneo y con propósitos y miradas únicas) en algo acaso poco monolítico y bastante inestable.

De hecho, y esto se vincula al yo viajero y aventurero que opaca en ocasiones al ingeniero, el texto desdibuja y quita importancia al trabajo ingenieril. En primer lugar, acaso porque la misión de Triana *no consiste en construir nada*. Su tarea es pura potencialidad, puro proyecto. Es, como sabemos, encontrar una ruta por la que —quizá— podrá construirse un camino (lo cual de hecho no ocurre en los términos propuestos por el autor). Volviendo a la idea de Macedo podemos decir que Triana es mucho más los ojos del Estado, y casi para nada sus *manos*. Es un fino observador, que expresa opiniones a veces originales, pero no modifica sustancialmente el paisaje: solo lo imagina transformado, al proyectar los efectos que en él tendrían los caminos, los puentes o los puertos. De hecho, las construcciones que realiza (o que, para ser precisos, realizan sus ayudantes), se limitan a la erección de precarias estructuras que fungen como puentes, y para cuya construcción es prácticamente necesario dejar de lado los métodos y las teorías que el narrador ha aprendido en su formación de ingeniero.

Triana habla con frecuencia sobre trabajos que otros ingenieros han realizado, lo cual ya indica que existe una noción de identidad colectiva,

de una conciencia de grupo profesional con poder y prestigio.¹³ Por ejemplo, alaba un puente colgante que él propone rebautizar como “Puente de Triana” (este ingeniero no es un pariente suyo, aclara). Este puente de alambre es una “especie de miniatura irónica, con el que la ciencia venció al abismo” (Triana 1950: 90). La tarea del ingeniero (como el avanzar dificultoso de los viajeros por un terreno hostil) es vista como una lucha contra el espacio, una forma de vencer los obstáculos que este propone. Es importante pensar la tarea ingenieril, desde la perspectiva del Estado, en términos precisamente de lucha y de dominación. Worster explica que “Science and technology are given a place of honor in the capitalist state [...] Where nature seemingly puts on human wealth, engineering presumes to bring unlimited plenty” (Worster 1985: 52). Como veremos, en la mirada de Triana el río es uno de los factores centrales de esta resistencia al discurso civilizador.

Conviene resaltar, además, que la construcción tiene para él sentidos amplios, que no excluyen a la escritura y a la idea del libro como objeto que circula y transforma los modos de relacionarse con el paisaje. Al criticar la tarea de algunos ingenieros que han malgastado el presupuesto estatal construyendo estructuras inútiles, establece que hay obstáculos morales (la corrupción, el desgobierno, asumo) que el ingeniero por sí solo no puede superar: los mismos “requieren un adversario más poderoso que el taladro y la pica: ¡el libro!” (Triana 1950: 91). Acá, nuevamente, se asocia el trabajo manual y material, la transformación concreta de estructuras sólidas por medio de instrumentos específicos con el libro, que es también así apreciado como materialidad que permite superar obstáculos, realizando un trabajo análogo —y superior— al de una herramienta que rompe el suelo o la pared.

VOCES Y SILENCIOS DISCORDANTES

Los ríos son en al menos dos ocasiones presentados como la ostensible razón del viaje. Al dirigirse a Basilio, un indígena —su pueblo específico no es nunca mencionado— con quien la expedición se encuentra en su llegada a la Amazonia, Triana cuenta lo que sería el objetivo de su viaje: “Le dijimos que éramos comisionados por el Presidente de Bogotá para ver los ríos y hacer camino a Pasto” (Triana 1950: 242). La respuesta del indígena es un contundente “¡Umjú!”, que Triana interpreta —acaso irónicamente— como un sonido que sugiere una vaga conciencia “de que estaban amenazadas por nuestra ciencia, su vida, su casa y su

¹³ Macedo (2012: 145-164) se refiere al rol que esta conciencia de grupo tuvo en lo que ella llama “la toma del poder por los ingenieros”.

felicidad, encerrados estos conceptos en la bendita libertad de la selva” (*ibid.*). La descripción que hace Triana de su misión coloca así a los ríos y los caminos como centrales al proyecto que representa. Pero lo más importante aquí es sin duda el sonido que Basilio emite, interpretado por Triana como resistente, o al menos como una forma de la sospecha o la desconfianza. Por un lado, porque esta primera escena de incomunicación aparece cuando la misión se revela como estatal —y como fluvial—. El río es central, sin duda, para ese mundo que se siente amenazado. En *Al Meta*, por ejemplo, Triana reconoce la lógica destructiva de la civilización (a la que sin embargo nunca renuncia) y cómo ella supone que el río pasa del control y uso indígena al control y uso estatales: “Razón tienen los guahibos cuando les gritan en mal castellano a los pasajeros del vapor que hace viajes en el Orinoco: ‘Blanco ladrón! Lancha mía, río mío!’” (Triana 1913: 135).¹⁴ Por otro lado, porque constituye uno de los valiosos momentos en que voces otras se filtran y de algún modo complican un discurso estatal que de otro modo podríamos entender como monolítico. Después de recibir varias de estas interjecciones como toda respuesta por parte de Basilio, en algunos momentos Triana repite e incorpora en su propio discurso el mismo “Umjú!”, operación que para Felipe Martínez-Pinzón sugiere el escepticismo con que el propio Triana (y Basilio, claro está) se acerca a la idea de la nación como discurso civilizador “and the happy acquiescence of the indigenous people in allowing themselves to be incorporated, as hispanized mestizo laborers, into the project of nationhood” (Martínez-Pinzón 2019: 42).

Sin embargo, en lo que resulta ser un momento de confusión interesante, el objetivo del viaje de Triana debe ser aclarado nuevamente más adelante. Una cosa parece ser más seria y más peligrosa que una misión del gobierno de Bogotá: los caucheros. Estos sí son identificados directamente con la violencia, una violencia privada y fuera de la ley. Como hoy se sabe, miles de indígenas fueron víctimas de castigos físicos, tortura y ejecuciones, hechos acerca de los cuales Triana parece estar —al menos parcialmente— al tanto.¹⁵ En un encuentro posterior, Basilio acusa

¹⁴ Esta mirada crítica sobre el llamado proceso civilizatorio, no ocurre solo en *Al Meta*, sino que en *Por el sur de Colombia* hay varios ejemplos al respecto. Allí se denuncian, entre otras cosas, los “engaños, estafas y las mil expropiaciones ejercidas por los blancos sobre los indios, a título de superiores en el escalafón humano. Introducir blancos a los centros indígenas es constituir sobre éstos la servidumbre y decretar su extinción o su dispersión social” (Triana 1950: 356). Triana, en su mirada evolucionista y spenceriana, no deja de postular una superioridad blanca, pero al mismo tiempo denuncia con vehemencia excesos, explotación y violencia.

¹⁵ En su informe oficial, incluido como un apéndice a *Por el sur de Colombia*, Triana denuncia la casi total aniquilación de las poblaciones originarias de la región del Putumayo: “La trata de indios subsiste aún, es la principal causa de la despoblación: se puede mencionar en apoyo de este al parecer atrevido aserto, la venta que hizo recientemente

al narrador de ser “cauchero ladrón” y él vuelve a especificar su misión: “Vengo de Bogotá a visitar ríos y ver indios” (Triana 1950: 277). En esta segunda formulación desaparece la mención al camino, que es reemplazada por la idea de que los indios mismos son el objetivo de la expedición.

Ver o visitar ríos, según las diferentes formulaciones, pero obviamente también cruzarlos, navegarlos, mapearlos. Los ríos son, por un lado, un objetivo a alcanzar (el camino que se va a construir tiene como destino el río Putumayo), y por otro lado son un obstáculo para la construcción del camino. De acuerdo con una mirada común a gran parte del discurso de la ciencia y el progreso, la naturaleza es resistente al avance colonizador del hombre. En esa representación, el río constituye uno de los principales obstáculos. Triana varias veces lo personifica como una presencia formidable que desafía al progreso. Así, el río Guamués aparece como un contrincante que le habla al narrador, quien intenta superarlo:

Yo soy la linfa, bulliciosa y alegre, sobre la cual tiraste un puente rústico en El Elcano [...]; yo soy la ola misteriosa que aplacaste [...]; yo soy la ciénaga traidora de Santa Lucía, a quien maldijiste irreverente; yo represento el poder ultrajado de todos los ríos que artificioosamente atravesaste [...] me opondré a tu sacrílego intento de violar el sagrado de mis dominios [...] ¡eres el precursor de los perversos! (Triana 1950: 164)

En la cita, el río se caracteriza a sí mismo como maleable, y se hace presente en varias formas de lo acuático: por un lado, la ola, por otro lado, el pantano; es decir, por un lado, la fuerza, el ímpetu, el movimiento; por otro lado, la desaceleración, la quietud. Aplacar la “ola misteriosa” es también quitar el mismo misterio a la tierra a la cual se quiere acceder, es una consideración importante sobre la propia frontera, la cual, a medida que el Estado avanza pierde ese carácter desconocido o amenazador. La enumeración reúne varios momentos concretos en los que distintas formas de lo fluvial fueron burladas por la apurada técnica ingenieril, pero dice que, junto con la montaña, el río procura “defender la libertad de la llanura contra la codicia y corrupción de los blancos” (*ibid.*: 164). Esta operación de otorgar la voz al río —el hecho de que sea un gesto artificial e imaginativo no le quita completamente elocuencia y potencia, y acaso tampoco verdad— es también un buen ejemplo de los momentos en los

un señor Larrañaga a la Casa peruana de Arana y CA, de una numerosa tribu que aquí esclavizó en el sitio de La Chorrera” (Triana 1950: 392-393). Si bien la escala sistemática que alcanzó la “cultura del terror” (Taussig 1991: 121) en los dominios de Arana probablemente permaneció desconocida para Triana, esta mención constituye una acusación bastante temprana si se considera que las primeras denuncias públicas sobre este sistema que alcanzaron un impacto considerable fueron los informes del periodista peruano Benjamín Saldaña Rocca, que se publicaron en Iquitos en 1907-1908.

que —como sucede en el ejemplo de Basilio reproducido arriba— en el texto de Triana, fuertemente imbuido por la noción de progreso y la necesidad de transformar las tierras que recorre, las voces otras, resistentes, se filtran, mostrando la contracara del proyecto que lo impulsa, dando lugar a cuestionamientos, a preguntas incómodas. Y, como hemos visto, también el propio Triana se muestra por momentos un crítico mordaz y lúcido de la empresa encabezada por las elites blancas en la frontera nacional.

DE CÓMO NO CONSTRUIR UN PUENTE

La forma de burlar esa resistencia fluvial es, desde luego, la construcción de puentes. Sin embargo, esta empresa aparece de algún modo carnavalizada en el texto de Triana. En primer lugar, se trata en este texto siempre de estructuras precarias, como advertíamos antes; de estructuras que no responden a lo que el lector bogotano del libro definiría como puentes. Triana le advierte a su lector que “siempre que usemos de la palabra puente en esta marcha, debe entenderse un tronco largo, más o menos torcido y lamoso, arrojado entre las dos riberas de un torrente embravecido, ensordecedor y medroso, que por la fuerza de sus aguas no es posible vadearlo” (Triana 1950: 157). Pero, en segundo lugar, la construcción de estas estructuras precarias —acaso lógicamente— no sigue ninguna de las pautas que el propio ingeniero conoce y ha estudiado. Así, en estas escenas de construcción prima un saber práctico y adaptado a las circunstancias, y que deja de lado el saber científico. Dice el narrador que aprende que hay que esconder la sabiduría cuando es menester resolver situaciones concretas y urgentes.

Teníamos necesidad de violar toda la teoría de las palancas e irrespetar la memoria de nuestro inolvidable profesor de Resistencia de Materiales. Aquella palanca de veinte metros [...] eran todo un capítulo de oprobio contra el arte de construir. Por fortuna, habíamos dejado en Pasto nuestros importunos libros de consulta. (*ibid.*: 167)

En el puente anterior a este (un puente sobre el Rioverde) el narrador, mientras lo está cruzando con gran nerviosismo e inseguro sobre si logrará hacerlo o caerá ante la vista de todos, se da a imaginar el territorio colombiano una vez que los caminos que ambiciona hayan sido construidos. El capítulo se titula “El sueño del camino”. En él, la circulación y las comunicaciones aparecen completamente funcionales y avanzar por el territorio se imagina como una actividad carente de esfuerzos. No hay que perder de vista el hecho de que la imaginación se realiza desde la completa inmovilidad, desde un avanzar trastabillante e incierto. Luego

este contraste entre el terreno resistente y la imaginación se hace explícito, pero se mantiene esta idea constante de que el avanzar dificultoso produce relato (y no puentes): “Justamente veníamos andando a trancadas y empapados hasta el hueso, por la larga cuchilla del Aletón [...] cuando forjábamos el viaje ideal del capítulo anterior” (*ibid.*: 162). Son momentos en que formas del avanzar como obstáculo, como esfuerzo, como trabajo generan tránsitos fáciles, casi deslizamientos por el territorio patrio. Se trata, entonces, de una de las formas en que la construcción y el trabajo se revelan en sus muchos sentidos a lo largo de las páginas de este libro: lo más concreto, en el sentido de estructuras materiales, es la escritura, o en otros casos, la imaginación, pero ambas construcciones son generadas por el terreno resistente, por los ríos que siguen proclamando, “¡No pasarás!” (*ibid.*: 165).

BIBLIOGRAFÍA

- AMRITH, Sunil S. (2018): *Unruly Waters: How Rains, Rivers, Coasts, and Seas Have Shaped Asia's History*. New York: Basic Books.
- BLACKBOURN, David (2006): *The Conquest of Nature: Water, Landscape, and the Making of Modern Germany*. London: Jonathan Cape.
- CUNHA, Euclides da (1999): *À margem da história* [1909]. São Paulo: Martins Fontes.
- HARAMBOUR, Alberto y Álvaro BELLO (2020): “La Era del Imperio y el colonialismo poscolonial: conceptos para una historia de las fronteras de la civilización en América Latina”, en *Anuario Colombiano de Historia Social y de la Cultura*, 47/2, 253-282.
- KELLY, Jason M. et al. (eds.) (2018): *Rivers of the Anthropocene*. Oakland: University of California Press.
- LANGENBAEK, Carl Henrik y Natalia ROBLEDO (2014): *Utopías ajenas. Evolucionismo, indios e indigenistas: Miguel Triana y el legado de Darwin y Spencer en Colombia*. Bogotá: Universidad de los Andes.
- LARKIN, Brian (2013): “The Politics and Poetics of Infrastructure”, en *Annual Review of Anthropology* 42, 327-343.
- MACEDO, Marta (2012): *Projectar e construir uma nação: Engenheiros, ciência e território em Portugal no século XIX*. Lisboa: Imprensa de Ciências Sociais.
- MARTÍNEZ-PINZÓN, Felipe (2019): “The Jungle Like a Sunday at Home: Rafael Uribe, Miguel Triana, and the Nationalization of the Amazon”, en Felipe Martínez-Pinzón y Javier Uriarte (eds.), *Intimate Frontiers: A Literary Geography of the Amazon*. Liverpool: Liverpool University Press, 23-44.
- RANGEL, Alberto (1914): *Inferno verde (Scenas e Scenarios do Amazonas)* [1908]. s. l.: Typographia Minerva.
- ROCA, José y Alejandro MARTÍN (eds.) (2014): *Waterweavers: A Chronicle of Rivers*. New York: Bard Graduate Center.

- RUBENSTEIN, Michael, Bruce ROBBINS y Sophia BEAL (2015): “Infrastructuralism: An Introduction”, en *Modern Fiction Studies*, 61/4, 575-586.
- SCOTT, James C (1998): *Seeing Like a State: How Certain Schemes to Improve the Human Condition Have Failed*. New Haven: Yale University Press.
- TAUSSIG, Michael (1991): *Shamanism, Colonialism, and the Wild Man: A Study in Terror and Healing*. Chicago: University of Chicago Press.
- TRIANA, Miguel (1913): *Al Meta*. Bogotá: Casa editorial de “El Liberal”.
- (1950): *Por el sur de Colombia: Excursión pintoresca y científica al Putumayo* [1907]. Bogotá: Prensas del Ministerio de Educación Nacional.
- URIARTE, Javier (2020): *The Desertmakers: Travel, War, and the State in Latin America*. New York: Routledge.
- URIBE, Simón (2017): *Frontier Road: Power, History, and the Everyday State in the Colombian Amazon*. Hoboken: Wiley Blackwell.
- WORSTER, Donald (1985): *Rivers of Empire: Water, Aridity, and the Growth of the American West*. New York: Pantheon Books.
- ZÁRATE BOTÍA, Carlos G (2008): *Silvícolas, sirigueros y agentes estatales: el surgimiento de una sociedad transfronteriza en la Amazonia de Brasil, Perú y Colombia, 1880-1932*. Leticia: Universidad Nacional de Colombia/Instituto Amazónico de Investigaciones.