

CONVENCIONES

Plan de Binsépt.

- Ciudades Principales
- Municipios
- Poblaciones

Aeropuertos

- Internacional
- Nacional
- Regional
- Payaje

- Vías Principales
- Vías Secundarias
- Vía Ferrea
- Vía Fluvial



**SER CAMIONERO EN COLOMBIA: UN RECORRIDO POR LAS MÁRGENES
DEL ESTADO**

Mariana Andrea Dueñas Rincón

Director: Carlos Del Cairo

Trabajo de grado para optar por el título de Antropóloga

Pontificia Universidad Javeriana

Facultad de Ciencias Sociales

Carrera de Antropología

Bogotá, Colombia, 2024

Portada por Eduardo Merino

Agradecimientos

Esta investigación en sí misma fue un viaje, pero al mismo tiempo fue la finalización de uno de los tantos viajes que he emprendido. Un largo recorrido temporal y académico que implicó múltiples áreas de conocimiento, personas, transformaciones e incluso destinos. Las palabras se quedan cortas, los aprendizajes, experiencias y sentimientos las desbordan.

Este último momento, representó uno de los retos más fuertes que he asumido: enfrentarme a los obstáculos, a mí misma y sobre todo, a un tiempo muy reducido. Más allá de todas las dificultades que esto pudo representar, solo puedo agradecer. Como homenaje y profunda admiración, a mi abuelo Orlando Rincón, quien fue la inspiración y personaje principal para la realización de este trabajo. Y a cada uno de los camioneros, que desinteresadamente desde sus palabras, me compartieron y aportaron su valioso conocimiento y experiencia para lograr, finalmente, llegar a un destino.

Nada hubiese sido posible sin el profundo e inagotable amor de Francy Rincón y Juan Carlos Dueñas, quienes me han apoyado incansablemente en todas las decisiones que he tomado en mi vida. A mi hermano, Juan José, quien a pesar de nuestros desencuentros, es y siempre será una fuente de incondicionalidad y soporte. A mi Mami Emma y a mi tío, quienes desde sus palabras, historias, conocimiento e incluso fotos, me brindaron un gran apoyo.

A Carlos del Cairo, quien con sabiduría y paciencia me orientó en este fluctuante camino. Por guiarme y brindarme oportunidades para continuar formándome como antropóloga.

A Ángel Carrillo, quien desde tan valiosa amistad se tomó el tiempo de darme ideas, leerme y aportarme con su conocimiento para que la escritura de las páginas que vienen fueran lo que son. A Felipe García, quien desde un inmenso cariño y paciencia, me acompañó e hizo de este proceso algo más liviano. A Andrés Borja, mi amigo y compañero tesista, quien me acompañó en largas jornadas de habitar bibliotecas vacías y luego llenas. A la danza y todas las personas que ha traído a mi vida, con quienes a través del movimiento, me acompañaron y me brindaron un espacio de creatividad y plenitud.

A todos los amigos que no menciono pero saben que estuvieron, cada uno a su manera estuvo acompañándome alrededor de este proceso. Y por supuesto, a la antropología, con la que si bien culminó un viaje, también representa el inicio del próximo.

Agradecimientos	3
Índice	4
• Introducción	5
El estudio de infraestructuras: las carreteras	7
Camioneros en las márgenes del estado: perspectivas y metodologías	9
Los entrevistados	11
• Capítulo 1. Más que un trabajo, una vida: el inicio de los significados de ser camionero	15
La primera generación y la relación con el carro	17
La preparación del viaje	19
Los sacrificios	22
La dinámica del trabajo: Ser camionero de empresa	24
La dinámica del trabajo: Ser camionero independiente	27
Las playas	28
Una mirada reivindicativa	29
• Capítulo 2. El viaje, primera parte	31
Las márgenes territoriales	32
Los lugares lejanos	35
La infraestructura y el paisaje	37
Carreteras del centro versus de la periferia	44
¿La ausencia estatal?	48
Una primera parte de la desmitificación de la ausencia estatal	53
• Capítulo 3. El viaje, segunda parte	57
	4

El estado de excepción	58
Los actores armados: surgimiento de las guerrillas	59
Los actores armados: la aparición de los paramilitares	62
La nación de la hoja de coca y el narcotráfico	64
Los camioneros y su tránsito entre actores armados: el registro y la guerra	69
Las vacunas y los favores	74
Pintada y quemada de los carros	77
Las demás prácticas y actores: un tránsito a la actualidad	79
Visibilidad de lo invisible	80
Una segunda parte de la desmitificación de la ausencia estatal	82
• A modo de conclusión: el mapa desplegado	85
Los héroes de las carreteras	85
La unión de las márgenes	87

Introducción

Recuerdo que las tardes-noches de visita en la casa de mis abuelos, como en muchas casas tradicionales bogotanas de clase media, se caracterizaban por compartir en el comedor familiar alrededor de chocolate espeso, pan y queso servidos por mi abuela. En esos encuentros, mi abuelo Orlando Rincón, sentado en la cabecera de la mesa aprovechaba para contar alguna de las tantas historias, que incluso repetía, sobre sus viajes en camión, sus compadres, los encuentros con actores armados, las cargas, los lugares de la buena comida en las carreteras y más. Lastimosamente, para esa época yo aún era una niña y no era consciente del impacto que aquellas historias representaban para comprender la realidad de los territorios colombianos en medio del conflicto. Tiempo después, me empezó a causar curiosidad el hecho de que mi abuelo conociera tan bien el país y sus lejanas geografías, al punto de conocer de memoria cada uno de los pueblos y las horas aproximadas de recorrido a un determinado destino. Además de eso, recalaba la belleza de muchos de los lugares que recorría y la importancia de conocer nuestro propio país como colombianos; lo que me llevó a preguntarle por aquellos que más le gustaban y pedirle que me regalara sus mapas. En uno de ellos, resalté su lugar favorito: Bahía Solano. Compartía con él la idea y la curiosidad por explorar y conocer la diversidad biológica y cultural colombiana, antes de querer conocer otros países.

Ahora, años después de su muerte, visité uno de los lugares que mencionaba recurrentemente: los Llanos, específicamente el municipio de Vista Hermosa en el departamento del Meta. Se trata de un espacio de aquellos que, como menciona Margarita Serje (2013), hacen parte de la “Otra Colombia”: un imaginario de territorios entendidos como “zonas de frontera”, “zonas rojas” o “tierras de nadie”, caracterizadas por su difícil acceso, conflictividad y violencia. Mi estancia allí y las conversaciones que pude mantener con los conductores - quienes nos transportaron a las veredas cercanas del municipio- sobre sus experiencias, cómo desenvolverse ante la presencia de actores armados, su conocimiento sobre el conflicto y otros temas más, me hicieron pensar en el rol que cumplen los transportadores en aquellos territorios en donde las carreteras también son escenario de disputa y poder. Estas, al ser estructuras que involucran múltiples actores y conflictos, son un medio ideal para

comprender la forma en la que el poder opera en la cotidianidad de la frontera desde su dimensión material (Uribe, 2022). Las carreteras comprendidas comúnmente como “un corolario inherente al proceso de expansión y consolidación del poder estatal en zonas periféricas o ajenas a su control” (Uribe et al., 2021: 90), adquieren complejidad en medio del conflicto armado y la presencia de actores subversivos al orden estatal, puesto que en ellas se desarrollan un “conjunto de prácticas y relaciones a través de las cuales se confronta y (re)configura el poder en y desde sus márgenes” (Uribe et al., 2021: 90).

Los transportadores de carga, quienes se autodenominan así, son aquellos que trasladan por carreteras un conjunto importante de bienes o mercancías, usando como medio camiones, mulas, tractomulas, tractocamiones, volquetas y carrotanques. Estas personas, al movilizarse por regiones determinadas por una economía agrícola, ganadera, pero también extractiva e ilegal, recorren cotidianamente los espacios a los que comúnmente se les atribuye sus condiciones particulares como resultado de la “ausencia Estatal”. Esta justificación escrita a propósito entre comillas, se debe a un cuestionamiento al relato histórico dominante en torno a la comprensión del Estado en Colombia. Se trata de un concepto que, derivado de una visión weberiana, asume su condición exclusiva del monopolio de la fuerza para la existencia en el espacio y la permanencia en el tiempo. Continuando este relato, se describe frecuentemente al Estado colombiano como fragmentado, fallido, débil o ausente (Uribe et al., 2021). Sin embargo, autoras como Serje, desmitifican la idea de la “ausencia del Estado”, pues esta idea:

al encubrir vastas zonas de la geografía nacional con velo de opacidad (...), oculta una serie de condiciones de estas regiones y sus pobladores, al mismo tiempo en que legitima y encubre una línea bastante clara de prácticas e intervenciones para anexarlos a los circuitos de la economía capitalista mundial (2013:99).

Adicionalmente, en su libro *El revés de la nación: territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*, Serje (2005) expone que las regiones periféricas de Colombia, son entendidas menos integradas en el estado-nación y como “zonas de reserva con potencial para producir grandes riquezas” (p. 225). Esta representación, legitima la explotación y extracción de estos territorios al tener asignados históricamente una función social, política y económica, siendo el último aspecto clave al ser las regiones en las que se produce la “acumulación primitiva

de capital” (Ramírez, 2015). Es aquí en donde entran a hacer parte los camioneros al ejercer un papel vital en ese engranaje, no solo transportando las diferentes cargas sean legales o ilegales, sino también al movilizar capital nacional e internacional. Por esta razón, en medio de su trabajo están interactuando constantemente con actores implicados en ese sistema, que también se movilizan entre borrosos límites de lo estatal y no-estatal.

Sin embargo, a pesar de que la “ausencia Estatal” ha sido ubicada particularmente en la periferia de la nación y distintos grupos de interés –desde académicos y políticos, hasta paramilitares y guerrilla- exigen la necesidad de establecer la neutralidad y el desinterés de los gobernantes allí, estas cualidades no existen ni en las zonas centrales del país. María Clemencia Ramírez (2015) argumenta, que incluso en las regiones supuestamente más saturadas por la presencia estatal como la capital nacional, “tanto actores estatales como los no estatales emplean la violencia a gran escala y de las formas más arbitrarias para conseguir sus fines políticos” (Ramírez, 2015: 36). De esta manera, la autora expone -y complementa a Serje- que el Estado ausente, es una proyección imaginaria que pretende naturalizar un determinado proyecto nacional de gobierno.

El estudio de infraestructuras: las carreteras

Mi abuelo, así como mi tío y varias personas cercanas a la familia, hacen parte de ese grupo de transportadores de carga que se movilaron en diferentes momentos que fueron determinantes en la configuración de la historia reciente del país: el surgimiento de las guerrillas, las bonanzas de la coca, el auge del narcotráfico, el paramilitarismo y demás procesos sociopolíticos y económicos que han marcado a la sociedad colombiana. Es decir, mi abuelo empezó a recorrer las carreteras a mitades de la década de los años sesenta y dejó su camión hacia el 2010, por un paro cardíaco. Más de 40 años en el oficio le permitieron atravesar las tierras colombianas paralelamente a los acontecimientos históricos del país en medio del conflicto interno. Así, aunque él ya no esté aquí, considero que los relatos que recuerda mi abuela de su vida, aquellos que mi tío comparte con él y sus hijas alrededor del camión; como sus compadres, ayudantes y personas cercanas que también han manejado y aún manejan camión, es una aproximación muy valiosa a un campo de estudio poco explorado en la historia del conflicto colombiano y el estudio crítico del estado desde la

antropología: la perspectiva de los camioneros en la configuración del estado, desde sus márgenes.

Esta afirmación nace de una búsqueda exhaustiva de trabajos etnográficos sobre camioneros o conductores de camión, en los que en un primer momento han cobrado interés estudios del transporte desde el lente antropológico en conexión con el estudio de las infraestructuras. Estas definidas por Brian Larkin como “redes materiales que facilitan el flujo de bienes, personas o ideas y permiten su intercambio sobre el espacio” (2013: 328), han sido utilizadas desde la aproximación de la antropología principalmente mediante el concepto de tecnopolíticas. De esta manera, las carreteras cada vez más son puestas en discusión y estudio desde ámbitos como la semiótica, la ecología política, el conflicto y la violencia (Clarke, 2020).

Sin embargo, aunque los camioneros son uno de los actores principales dentro de estos sistemas de análisis, a diferencia de Brasil o Argentina, en Colombia no identifiqué aún algún estudio etnográfico en el que el foco sea sobre ellos. No obstante, la literatura de los países mencionados lejos de estar relacionados a mi enfoque en este estudio, se han orientado desde la salud ocupacional (Van Der Beek, 2012) y prácticas de camioneros que afectan a su salud como el consumo de sustancias, prácticas sexuales o su agremiación desde el sindicalismo (Llamosas, 2023). Por otro lado, desde la historia del conflicto armado en Colombia, son personas que han pasado desapercibidas incluso en el Informe final de la Comisión para el Esclarecimiento de la Verdad, la Convivencia y la No Repetición (2022), en el que se menciona superficialmente la muerte de unos conductores en una masacre y el papel del transporte vinculado con el narcotráfico.

Desde allí, considero que esta investigación es innovadora, pertinente académicamente, y también contiene una dimensión sociopolítica con la que busco visibilizar la labor de los transportadores de carga, desde una denuncia a la precarización de su trabajo y su importancia para la vida del país. Aquí, aclaro que por razones de integridad de las personas con quienes conversé y la sensibilidad de los temas, no haré uso de sus nombres. Además de ello, todos estuvieron de acuerdo en que utilizara la información conversada para la realización de este trabajo, abiertos a apoyarme desde el respeto y vínculo que tuvieron con mi abuelo.

Camioneros en las márgenes del estado: perspectivas y metodologías

En función de lo anterior, para el desarrollo teórico de mi investigación, la categoría analítica de las *márgenes del estado* será la que hilará los aspectos anteriormente mencionados. Para ello, me basaré en las discusiones y aportes de la antropología al cuestionar el concepto de “Estado”, considerado como una entidad sustancial y autónoma respecto de la sociedad, que ha “demostrado ser un objeto de análisis muy difícil de alcanzar” (Abrams, 1977). En razón a esto, la literatura antropológica ha empezado a pensar al estado¹, por un lado, desde el estudio de la multiplicidad de actores, prácticas y relaciones que cuestionan los binarismos entre estado y sociedad. Por otro lado, algunos autores han examinado “el papel histórico y contemporáneo de las márgenes, las periferias, y las fronteras simbólicas y físicas en la construcción o legitimación de órdenes estatales” (Uribe et al., 2021: 90). Mi trabajo se centrará en esta última.

Las autoras Das y Poole (2008) afirman que, a pesar de que la antropología es considerada como una voz de poco peso respecto a la teoría política occidental, esta área de conocimiento es ideal para repensar críticamente al estado desde sus márgenes. La etnografía, al ofrecer una perspectiva única “del tipo de prácticas que parecen deshacer al estado en sus márgenes territoriales y conceptuales” (p. 20), al mismo tiempo demuestra que dichos márgenes, al igual que la excepción es a la regla, son supuestos necesarios del estado. Así, teniendo en cuenta que en el mundo contemporáneo es muy difícil pensar cualquier formación societal sin estado, como en un tiempo se estudió desde la antropología, se busca abolir el binarismo estado-sociedad y analizar cómo aquellos márgenes del estado están incluidos dentro del mismo estado. De esta manera las autoras definen a las márgenes del estado como “sitios en donde la naturaleza puede ser imaginada como salvaje y descontrolada, y donde el estado está constantemente redefiniendo sus modos de gobernar y de legislar” (p. 24). No obstante, esa noción también resalta que estos sitios no son solo territoriales, sino también son prácticas de la ley que se modifican por medio de otras formas de regulación que nacen de las necesidades particulares de las poblaciones (Das & Poole, 2008).

¹ Siguiendo a (Uribe et al., 2021), empleo a propósito el término estado en minúsculas con el fin de “enfaticar en la naturaleza heterogénea de las prácticas y actores que lo configuran y que confrontan la visión dominante de este, como un aparato abstracto y monolítico desligado de las dinámicas sociales e históricas que le han dado forma” (88). Desde este momento en adelante, utilizaré intencionalmente el uso de minúscula y mayúscula en este término para enfatizar la diferencia en su conceptualización. Así al momento de utilizar la mayúscula se debe a su conceptualización dominante.

Así, tomando como referencia la definición anterior y en complemento con lo expuesto por las autoras previamente mencionadas, mi análisis de las márgenes del estado no se limitará a las márgenes en términos espaciales de centro-periferia, sino también a las diferentes prácticas de la ley que se modifican en ciertas dinámicas o situaciones de la labor de los transportadores. Por esta razón, la categoría de márgenes del estado se relaciona de manera causal con la categoría descriptiva de *ser camionero en Colombia*. A partir de cómo las personas que se autoreconocen como camioneros, describen su trabajo y estilo de vida, influencia en la comprensión de las márgenes del estado que transitan.

En este orden de ideas, mi investigación parte de los diferentes significados de ser camionero en Colombia, abarcando diferentes generaciones de camioneros y periodos del conflicto armado interno; y se enfocará en el análisis de sus tránsitos por las márgenes del estado, tanto espacialmente como en diferentes prácticas que se movilizan entre lo legal e ilegal. Este estudio se limitará a una aproximación familiar en el sentido de que parte de la experiencia de mi abuelo como camionero, construida a partir de los relatos y recuerdos compartidos por su familia, y se extiende a aquellos compadres, ayudantes y personas cercanas a la familia que se dedicaron y/o continúan en este oficio. Allí me interesa darle protagonismo a las historias, perspectivas y experiencias vividas alrededor del camión y cómo estas aportan en la comprensión de las márgenes del estado en Colombia. De esta manera la pregunta que guía mi investigación es:

¿Cómo se evidencian las márgenes del estado desde las perspectivas y significados que tienen los camioneros en Colombia?

Como estrategia metodológica desarrollé la etnografía entendida como “una descripción de determinados aspectos de la vida social teniendo en consideración los significados asociados por los propios actores” (Restrepo, 2016: 32). Para este caso, adquiere especial relevancia ya que brinda una perspectiva única del tipo de prácticas que parecen descomponer al estado en sus márgenes desde la experiencia de los transportadores. Al privilegiar las vivencias de la vida cotidiana permite la construcción de una forma de conocimiento que se introduce a dominios de lo social que no son de fácil acceso (Das & Poole, 2008), como en el caso del presente estudio, que incluye temas sensibles por la naturaleza de las márgenes y sus dinámicas. En consecuencia, en lugar de buscar un razonamiento metafísico del estado, por

medio de esta metodología me enfoco en los significados, perspectivas y experiencias de los camioneros para analizar al estado colombiano desde sus márgenes. Adicionalmente, la etnografía al ser en la mayoría de los casos de base cualitativa, permite el uso de distintas técnicas en cada momento de la investigación.

Para el desarrollo de la etnografía empleé distintas técnicas relativas a la consecución de los objetivos de esta. Como base estructural del estudio, utilicé la *revisión bibliográfica* entendida como “técnica exploratoria y analítica para la recolección de información relevante” (Calle, 2016: 2). En segundo lugar, para reconstruir la vida como camionero de mi abuelo y recoger la voz de los camioneros cercanos a la familia, opté por la realización de *entrevistas antropológicas o etnográficas*. Esta entrevista la comprendo desde la diferenciación de una conversación casual e informal, en cuanto a que son diálogos formales que están orientados de antemano bajo unos términos, contenidos y formas de registro (E. Restrepo, 2016). En este orden de ideas, la realización de las entrevistas lejos de ser un interrogatorio hermético de pregunta-respuesta, se trató de diálogos extensos, presenciales o vía telefónica, guiados por lo que constituye el oficio de ser camionero y su relación con el tránsito por las márgenes del estado. Por medio del consentimiento informado, los entrevistados autorizaron la grabación de audio de cada uno de los diálogos, lo que me permitió su sistematización mediante la transcripción, el reordenamiento del contenido temáticamente y el perfeccionamiento de la redacción, con la intención de mantener sus formas particulares de expresión. Para finalizar el proceso de sistematización, realicé una matriz codificada según los contenidos de cada uno de los capítulos y lo que cada uno de los entrevistados me comentó al respecto. Finalmente, incluí dentro de las técnicas la *revisión de prensa y análisis de redes sociales* como complemento para algunos temas específicos incluidos dentro del estudio.

Los entrevistados

Para lograr la reconstrucción de la vida de Orlando Rincón como camionero desde la perspectiva familiar, entrevisté a mi abuela y a mi tío, quien fue ayudante de mi abuelo en algunos de sus viajes. Además, dentro de esta perspectiva incluí conversaciones informales con mi mamá y tías, desde sus recuerdos y vivencias alrededor del camión con mi abuelo. En segundo lugar, al extender mi estudio a las perspectivas de los camioneros más allá de la

familiar, a través de conocidos de la familia y una serie de llamadas telefónicas a quienes fueron ayudantes, amigos y compañeros de trabajo de mi abuelo, llevé a cabo nueve entrevistas. En la totalidad de las entrevistas está incluida la de mi abuela (MM), desde la importancia de su posición como mujer para entender la complejidad que configura la labor de ser transportador, en adelante, los demás entrevistados son los camioneros a los que tuve acceso, que se dividen en tres generaciones. Resalto que la limitada voz de las mujeres en este trabajo se debe exclusivamente a la dominancia patriarcal que ha caracterizado históricamente a este gremio, aunque con el tiempo más mujeres colombianas se han integrado al sector, su participación sigue siendo muy reducida. Esta misma razón influye en las limitaciones de este estudio, dadas las restricciones particulares de tiempo para su realización y su enfoque en personas cercanas.

Primera generación: Personas que iniciaron su labor como camioneros desde mediados de la década de 1960 a inicios de la década de 1980. Tres de los entrevistados hacen parte de esta generación, descritos brevemente con la abreviación que será utilizada en adelante al citar las entrevistas:

- (N.): Entrevista realizada vía telefónica el 11 de junio de 2024. Gran amigo de mi abuelo, compañero de viaje y mencionado recurrentemente en las historias que mi abuela recuerda de las anécdotas de Orlando Rincón. Actualmente está retirado.
- (H.): Entrevista realizada presencialmente el 13 de junio de 2024. Compañero de mi abuelo, trayectoria como camionero de más de cuarenta y cinco años. Actualmente continúa trabajando como camionero.
- (E.): Entrevista realizada presencialmente el 13 de junio de 2024. Entra a hacer parte de esta generación a inicios de los años ochenta. Fue de los primeros ayudantes de la generación de mi abuelo y posteriormente camionero. Continúa ejerciendo, aunque está a puertas de retirarse.

Segunda generación: Personas que iniciaron su labor como camioneros entre el inicios de la década de 1980 hasta finales de la década de 1990. Dentro de esta generación, hacen parte cuatro de los entrevistados:

- (M.): Entrevista realizada presencialmente el 13 de junio de 2024. Inicia su carrera a inicios de los años ochenta y continúa ejerciendo.

- (J.): Entrevista realizada presencialmente el 15 de junio de 2024. Inicia su carrera a inicios de los ochenta y está retirado. Espera volver a ejercer pronto.
- (D.): Entrevista realizada vía telefónica el 15 de junio de 2024. Inicia a mediados de los ochenta, lleva ejerciendo como transportador 38 años y continúa.
- (L.): Entrevista realizada presencialmente el 20 de mayo de 2024. Inicia a finales de los ochenta, actualmente no ejerce como camionero.

Tercera generación: Personas que iniciaron su labor como camioneros a finales de la década de 1990 e inicios de los 2000. Dentro de esta generación se incluye uno de los entrevistados.

- (H.): Entrevista realizada vía telefónica el 23 de junio de 2024. Inicia a finales de la década de los noventa, hijo de un camionero fallecido de la primera generación y continúa ejerciendo.

En consecuencia, todos los entrevistados han ejercido como camioneros desde una larga duración.

Esta investigación será como uno de los muchos recorridos a los que se aventuran los camioneros, iniciando con el análisis en el primer capítulo de los significados de ser camionero en Colombia, que incluye la llegada al oficio, sus rutas, las características del trabajo, el estilo de vida, la familia y la relación con el carro comparando lo que fue la época de mi abuelo a la actualidad. El segundo capítulo, está marcado por las carreteras y los lugares distantes; en él se indaga sobre la ausencia estatal y las diferentes dinámicas que se dan en los territorios alejados del centro del país. En el tercer y último capítulo, termina el recorrido haciendo énfasis en el riesgo y la inseguridad a los que se ven enfrentados los camioneros con todo tipo de actores que se movilizan en las márgenes del estado. Finalmente en las conclusiones, termina la investigación con una reconstrucción de Orlando Rincón, un personaje que parece de novela, y que desde su oficio y las voces de los demás camioneros, desvela una cara oculta del estado colombiano.

Capítulo 1. Más que un trabajo, una vida: el inicio de los significados de ser camionero

La persona desde que arranca, desde que coge su maletica con su ropa en la casa y arranca de viaje, eso es un riesgo que no sabe si de pronto vuelva o no vuelva porque la vida del camionero va sobre ruedas (cita entrevista N.)

En este capítulo me encamino a desarrollar los distintos significados de ser camionero desde la descripción de las características que componen el trabajo de quienes se autoidentifican como tal. Utilizo el concepto de identidad para referirme a la relación entre los discursos y prácticas que los camioneros utilizan para referirse a su trabajo, como a ellos mismos al ejercerlo. Se trata de un doble ejercicio, en el que a la vez de posicionarse como sujetos sociales de discursos particulares, también desarrollan los procesos que producen subjetividades en su labor (Hall, 2011). De esta forma, no se trata de un solo significado de ser camionero sino múltiples significados, al ser un oficio ejercido de distintas maneras y duraciones por los entrevistados. Sin embargo, a pesar de que las identidades nunca se unifican y están en constante proceso de transformación, al ser un trabajo tiene unos rasgos distintivos y procesuales para hacer de él un medio de producción y manutención económica. Así, desde un enfoque de la antropología del trabajo, más allá de una realidad exclusivamente económica, abordo el ser camionero como una actividad humana conformada por un conjunto de formas de vida, normas y valores específicos (Soul, 2019). Todo esto, partiendo desde mi abuelo como núcleo que se expande a los demás camioneros entrevistados, planteo: la llegada al oficio, la relación con su herramienta de trabajo, las personas y momentos que componen la labor de transportar, las situaciones a las que se enfrentan, y su importancia.

Este recorrido tiene un origen común: Granada, Cundinamarca. Se trata de un pequeño pueblo campesino cercano a Bogotá, que por orientación para las personas que viven en la ciudad es más sencillo decir que está sobre la vía a Sylvania, Melgar o las ciudades del Tolima. Es decir, toda persona que ha viajado hacia “tierra caliente” por la salida del sur de la capital, ha pasado por allí. Sin embargo, este pasa desapercibido por la mayoría de las personas que

transitan cerca de él a pesar de estar cercano al conocido establecimiento de lácteos “La Vaca que ríe” o a una eco aldea Krishna, conocidos en el pueblo como los “yogas”. Al estar en una zona montañosa, su clima es principalmente frío y los terrenos son muy apropiados para la producción de diversos productos agrícolas.

Es allí, donde se ubica Orlando Rincón, quien después de casarse a escondidas con mi abuela a inicios de la década de 1960, inició con el cumplimiento de sus obligaciones como esposo siendo topógrafo. Junto a un primo, quién lo llevó a hacer la carretera de El Charquito a La Mesa -centros poblados también ubicados en Cundinamarca- trabajó solo por un tiempo ya que le resultaba un trabajo muy exigente que sólo le permitía estar en su casa los fines de semana. Por esta razón, su papá, un negociante reconocido del pueblo, le brindó la oportunidad de manejar uno de sus camiones para iniciar la vida sobre ruedas. A partir de cargas de diferentes tipos de productos alimenticios y un gusto genuino por el trabajo, Orlando logró independizarse en un primer momento con un carro pequeño.

Así inicia una vida en la carretera, a la que cada uno de los camioneros con los que conversé describían como algo con lo que se nace, un don que Dios les da, algo que se lleva en las venas: un amor por los “fierros” -entendidos en su jerga como los carros- y su entendimiento. Ese enamoramiento por el oficio parte de un gusto y una fascinación por los carros y la sensación de manejar desde niños, y se convierte en un amor “que llevan por dentro” que representa aventura y adrenalina durante el viaje, y que con el tiempo también se convierte en un *hobbie* e incluso un vicio que no quieren dejar.

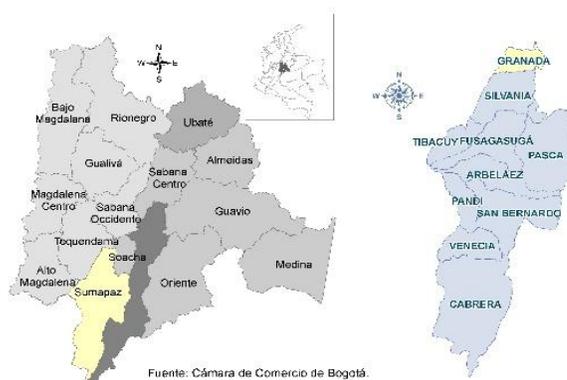


Ilustración 1. Mapa municipio Granada, Cundinamarca.

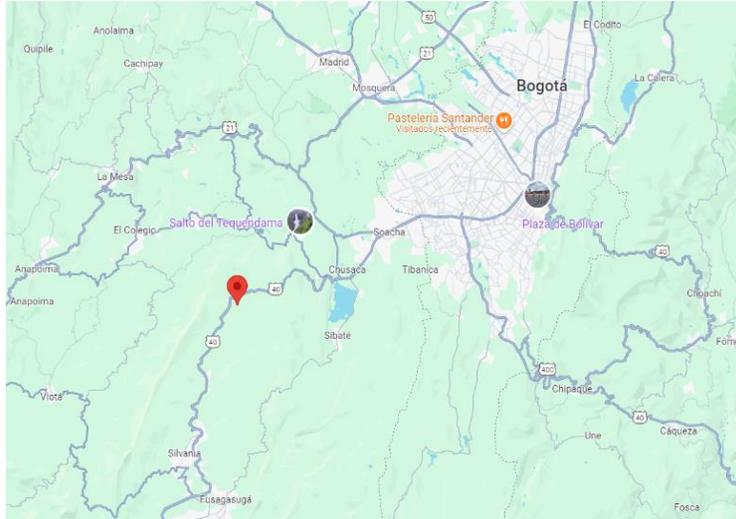


Ilustración 2. Ubicación de Granada, Cundinamarca (señalada en rojo) en referencia a Bogotá

La primera generación y la relación con el carro

Mi tío inicia la descripción del estilo de vida de los camioneros de la época de mi abuelo, entre las décadas de 1960 y 1980:

En mi memoria está el recuerdo de las personas que se levantaban con un tinto y quedaban desocupados con ganas de hacer mil cosas. Entre eso, más que las ganas, era el compromiso, era el amor por ese oficio, por ese trabajo. Qué más que dar placeres y más que dar logros, era una batalla constante, pero batalla de verdad, porque para ser conductor se requería tener muchas agallas, y en ese caso primaban las ganas antes de una habilidad.

Para eso no se estudia, para eso se nace. Para andar en un carro y en unos viajes como le tocaba a mi papá donde no había vías, donde no había un restaurante, donde no había un sitio que le brindará a usted un repuesto en caso de una varada, de un simple pinchazo. Ahí es donde empezaba el verdadero juego de, si es mi oficio, si es mi gusto o si me voy a dedicar a esto (cita entrevista).

Esa generación, en su mayoría, no contaba con una educación mayor a la de primaria o secundaria, por lo que el proceso de aprendizaje como conductores y como mecánicos ocurría empíricamente. Desde allí, sus habilidades forjadas a partir de la experiencia en carretera, debían responder a lo que le estuviese pasando en el momento a su herramienta de trabajo, especialmente en las varadas. Debían interpretar la falla que se estuviese presentando y repararla por su cuenta, ya que no había la tecnología necesaria -teléfonos celulares para

comunicarse, grúas o mecánicos disponibles- por la infraestructura y distancia a lugares poblados. Así, el proceso de aprendizaje tomaba mucho tiempo, años, en los que además de ser conductores debían conocer y familiarizarse con el vehículo para aprender, quisieran o no, a lavar el carro, a cargar: subir los bienes o mercancías al camión; a carpar: poner la carpa que va encima del planchón y que cubre la mercancía; a cuidarlo, con el cumplimiento de los requerimientos legales; e incluso, llegar a ser los propios mecánicos y eléctricos de su camión. Por lo tanto, el camión más allá de ser la herramienta de trabajo, se convertía en su casa y zona de descanso. Luego, la búsqueda constante de mejorar sus condiciones era consecuente con el mejoramiento de su calidad de vida en la carretera.

Conforme a la experiencia y el tiempo, el camionero diseña su trabajo y empieza a acondicionar su carro: “con una mejor transmisión, con un mejor motor, una mejor caja, un mejor equipo de campaña” (cita entrevista L.). De modo que, las herramientas y los repuestos, aunque pueden ser vistos externamente como chatarra, se convierten en algo fundamental y de prioridad “hasta por encima de la mujer” (cita entrevista L.). Se construye una relación especial con el camión como un compañero y cómplice de cada viaje, al que no solo se adecua para tener menos percances sino también para los propios gustos y comodidad del conductor. Respecto a esto, se ha utilizado el término de *casa móvil*, en la que además de acomodar y domesticar la vida laboral: “a menudo se adapta el formato original de las cabinas de manera que reflejen el gusto y las necesidades de cada conductor” (Fontgaland, 2018: 52).

En consecuencia, se construye un apego a estas máquinas al ser un medio indispensable para la vida de las personas que las conducen, en la que su relación por un lado, puede ser como una extensión del camionero y/o por otro lado, puede tener agencia propia. En el primer caso, se trata de una correlación en la que según el funcionamiento del vehículo y sus distintos percances, afecta directamente al conductor. En el segundo, se realiza un alto gasto de dinero en la compra de uno o más camiones, como en cada una de las reparadas y ajustes, esperando una retribución de su parte como “el que da para todo” (cita entrevista E.). El camión se convierte en sinónimo de prosperidad, como el medio por el que se cumplen las responsabilidades económicas de la familia. Como ejemplo de la relación entre camión-camionero, una persona cercana al círculo que entrevisté, al retirarse como conductor de camión se dedicó a construir versiones a pequeña escala de camiones para su venta, misma

persona a la que uno de los entrevistados le mandó hacer la versión a escala de su camión actual.



Ilustración 3. Camión de uno de los entrevistados y su versión a pequeña escala

La preparación del viaje

Al momento de salir, el camionero en esa época -décadas entre los sesenta a ochenta- sin importar la duración y distancia del viaje, alistaba una maleta en la que cabían un par de pantalones, un saco, unos zapatos y un cepillo de dientes. Madrugado, se tomaba un tinto al mismo tiempo que se fumaba un cigarrillo y se disponía a iniciar el proceso del trabajo. Ir al parqueadero por el camión, revisar que todo estuviese en orden: gasolina, aceites, llantas; para luego ir a recoger la carga. En ese lugar, dependiendo del tipo de negocio para el que fuese contratado, se encontraba con los cotereros, que son las personas dedicadas a cargar o descargar las mercancías de los camiones, quienes cumplían con su función para luego carpar el carro y que el camionero pudiera emprender el recorrido. El tipo de carga siempre variaba, al punto que se cargaba de todo para el destino que fuese, desde maquinaria pesada, artefactos industriales, hasta productos agrícolas y ganado. Lo importante era, y aún hoy lo es, tener siempre una carga para llevar al destino y allá mismo o por lo menos cerca, recoger una carga para el regreso, de manera que pueda pagar todos los costos que implica el viaje de ida y regreso, y lograr alguna ganancia. En ese proceso, los comisionistas son los intermediarios entre la persona dueña de la carga y el camionero.

Para llegar al oficio de ser camionero, había dos rutas: por algún conocido que le brindaba los contactos al camionero para encontrar las cargas o por medio de una empresa. Una de las primeras rutas de mi abuelo fue cargando piedra de las minas del departamento del Huila hasta Bogotá, gracias a un amigo cercano granadino -gentilicio de los habitantes de Granada- que lo invitó como ayudante, siendo ellos pioneros en esa labor en el pueblo. En este punto se diferencian formas de ejercer el oficio, la primera, como camionero terciario o independiente: este tipo de camionero carga a través de intermediarios y/o invierte en un producto específico para convertirse en su comerciante. Para este caso Gonzalo Rojas, el amigo de mi abuelo, había iniciado su negocio como camionero invirtiendo en la compra de piedra de las minas del complejo Aleluya, ubicado en la parte central de la cordillera central de Colombia, una zona que por su distribución espacial y temporal de las mineralizaciones, contiene minas compuestas por rocas de calizas de mármol. Más allá de las especificidades de la venta de esta piedra, que por sus características estéticas y de resistencia se convierte en un producto costoso reconocido por ser de lujo y elegancia para pisos y paredes, es un ideal la inversión en algún producto para convertirlo en empresa. De esta forma, el camionero consigue estabilidad económica al tener fijas unas rutas y unos clientes, lo que le permite expandir el negocio al punto que este se proponga o tenga la posibilidad como adquirir más vehículos de carga, contratar personas o darles trabajo a otros.

Mi abuelo solo estuvo trabajando de transportador ya que para esa época, con la labor de solo transportar, se lograba una buena remuneración. La gasolina, porque no se utilizaba el ACPM, tenía un precio más bajo que en la actualidad y los demás gastos, además de ser menores, eran más baratos, para lo que los mismos transportadores afirman que “la plata rendía de verdad” (cita entrevista D.). Además de ser lucrativo, una de las razones del enamoramiento al trabajo, era la posibilidad de hacer amigos. Como la amistad de Gonzalo Rojas fue una puerta de entrada al oficio para mi abuelo, se convertía en una fraternidad y compañerismo entre camioneros que viajaban en caravana de dos o tres camiones y paraban a tomarse un par de cervezas en el camino. Esto, relacionado a que sus compadres y ayudantes lo describen como un buen compañero y caravana, en el que era “sabroso” viajar con él y que “cómo se sufría, se gozaba” (cita entrevista E.). Estos hechos convertían el trabajo en un “paseo”, término que comúnmente se utiliza para referirse a un viaje que se disfruta.

Desde entonces, Orlando Rincón fue conociendo más personas y amigos en el oficio que lo fueron contactando con otros intermediarios para recorrer nuevas rutas cada vez más lejanas. Esto lo llevó al punto de decidir que su propio negocio sería el viaje a lugares lejanos a donde pocos se atrevían a ir, con el pensamiento de que era allí donde iba a conseguir mejores ingresos. Para ese momento, aún la oferta de camiones era reducida y eran pocas las personas que viajaban a lugares distantes de la zona central del país. De esta manera, con las ganancias recolectadas decidió comprar un camión más grande para tener acceso a una mayor cantidad de carga.



Ilustración 4. Fotografía familiar de camión Ford 600 modelo 66 de Orlando Rincón en las minas del complejo Aleluya, Huila. Tomada entre los años de 1982-1983.

Luego de esa generación, empiezan a nacer nuevos camioneros en Granada. Como pioneros y piezas clave, ese pequeño grupo de camioneros fue uno de los motores de la economía del pueblo, tradicionalmente basada en la agricultura y ganadería. Lo menciona uno de los camioneros de la segunda generación -inicio de los años 80- con el que conversé, al decir: “lo que su abuelo fue, y lo respetamos mucho porque detrás de un Orlando Rincón nacimos un resto de camioneros granadinos (...); y a raíz de que nosotros veíamos a esos carros tan bonitos y que llegaban tan bien, nos nació hacernos camioneros” (cita entrevista J.). Esto llevó a que quienes enseñaban y brindaban una guía a aquellas personas que querían ejercer el oficio, porque les nació o también por la necesidad, eran los mismos camioneros que ya

tenían experiencia. Vale la pena aclarar que, aunque principalmente al oficio se llegaba por herencia o por personas cercanas como familiares o amigos que ejercían el trabajo, algunos -por lo menos en Granada- llegaban del campo. Es decir, personas que se dedicaban a la agricultura y como ellos mismos llaman “ser azadoneros”, vieron el oficio de camionero como una alternativa para sostenerse económicamente y dentro de lo posible, menos desgastante. Por esta razón, para esta generación, que iniciaba la labor desde sus 22-23 años como ayudantes de los camioneros de la primera generación, aprendían empíricamente mientras servían de relevo en la manejada y estaban pendientes de cualquier situación: el aire de las llantas, el agua, revisar el tanque de la gasolina, los aceites y demás.

Así, culminado el aprendizaje de lo que implicaba manejar un camión, quienes fueron ayudantes iniciaban el proceso de construir su trabajo como camioneros a partir de mucho esfuerzo con carros pequeños, carros alquilados o para empresas distribuidoras y compañías de ingeniería, que necesitaban de transportadores en proyectos como construcción de carreteras o de instalación energética. A partir de aquí, se empiezan a desplegar los sacrificios, palabra por la cual los entrevistados identifican y caracterizan al trabajo en torno a los camiones como a una “vida muy dura”.

Los sacrificios

El primer y mayor sacrificio que debe asumir un camionero, es distanciarse periódicamente de su familia. Al convertir su vida en un recorrido sin fin, la ausencia se vuelve permanente. Este sacrificio no es solo del transportador de carga, sino que también es compartido por su pareja, que en la mayoría de los casos es una esposa o compañera, ya que este oficio es predominantemente masculino debido a las dinámicas y actores a los que se enfrentan diariamente, los cuales describiré más adelante. Así, la mujer debe permanecer sola asumiendo la responsabilidad de los cuidados del hogar, incluyendo el proceso de crecimiento y educación de los hijos. De esta forma, el aporte de los camioneros queda, en su mayoría, reducido al ámbito económico, en el que si bien son los principales proveedores de la familia también hay mujeres que tienen sus propios trabajos. Agregado a ello, la angustia e incertidumbre son una constante en la vida de esas mujeres. En el caso de mi abuela, no tenía noticias del viaje ya que en los primeros años del oficio de Orlando Rincón, no existían teléfonos ni otros medios de comunicación al alcance. Así, la única manera que

ella tenía para saber si se había retrasado, si había llegado, si se había varado, si no encontraba carga, si se había enfermado y demás, era a través de las noticias que le transmitía otro camionero. Ella describe esta situación como algo muy triste, donde tanto ella como él sufrían.

Esa ausencia puede ocurrir incluso en fechas especiales o de celebración, como los cumpleaños y Navidad, cuando por la competencia laboral, si no están disponibles en todo momento le dan el trabajo a alguien más. En consecuencia, es muy común que se den divorcios y separaciones, ya que algunas parejas no pueden soportarlo, como también existe una creencia de que “a todo lugar donde para, el camionero tiene un amor”. Algunos la tildan de mito y otros no la niegan por completo. Por eso, se pueden producir problemas de celos e inseguridad que desestabilizan a la familia como al mismo camionero. Sin embargo, el hogar, al ser el núcleo de estabilidad en su vida, siempre es el punto de retorno. La familia, de forma unánime, es de las principales experiencias bonitas que muchos de ellos mencionan, como viajar con su pareja o familia a diferentes destinos, especialmente a los que hay mar.

Como segundo sacrificio, está la falta de descanso. Las largas distancias, los horarios de carga y descarga de las mercancías y las adversidades que pueden ocurrir en carretera, hacen que trasnochar y su consecuente sueño durante la vigilia esté presente constantemente. Por esta razón, el tinto y el cigarrillo hacen parte de la cotidianidad del camionero, como también tomar gaseosa e incluso a veces, como “maña”² de mi abuelo, le agregaba aguardiente al tinto. En el caso de que ya fuera insostenible el sueño, dormían entre los carros o cargaban una hamaca que guindaban debajo del camión en cualquier pequeño espacio o momento posible orillándose en la carretera para descansar un poco, recargar energías y poder continuar. No obstante, aun cuando es común pasar las noches en hoteles de carretera o de los lugares a los que llegan, son personas que estaban y están, enfrentadas continuamente a sufrir accidentes de tránsito por sueño.

En tercer lugar y último sacrificio, la calidad de vida a través de la precarización del trabajo. En este aspecto, entra una segunda división en el trabajo de camionero porque además de que está el independiente que consigue la carga y/o invierte en algún producto específico, está el que es empleado de empresa. Cabe aclarar que si bien existen camioneros que invierten y

² Término utilizado para referir a un hábito o mala costumbre.

negocian con un producto específico, de los que conversé que lo hicieron o siguen haciendo, no ha sido suficiente para solo hacer viajes de ese producto por lo que también trabajan con empresas u otros productos.

El camionero independiente que no tiene su propio negocio, es definido por quienes forman parte de ese grupo como aquellos que “llevan del arrume”, es decir, quienes tienen “las de perder” o sufrir las peores condiciones. Para estos, los sacrificios se agudizan en términos del tiempo invertido, la entrega al trabajo, el desgaste físico y emocional, pero principalmente la baja remuneración. A pesar de que, como se mencionó anteriormente, para la época de los inicios de mi abuelo, ser camionero independiente era un trabajo rentable, esto requería de unas condiciones específicas. Para lograrlo como lo hizo mi abuelo, se requería de una sobre dedicación al trabajo respecto a las horas extras, un bajo número de horas de sueño, trabajo ininterrumpido entre una carga y otra, enfrentarse a las fallas de los carros, asumir gastos de más por su cuenta, entre otros. En consecuencia, con el pasar del tiempo y las fluctuaciones en la economía del país, según los camioneros, se ha vuelto cada vez más insostenible económicamente. Así, las dificultades y rentabilidad económica, se han incrementado para la segunda generación y tercera generación.

La dinámica del trabajo: Ser camionero de empresa

Uno de los camioneros de la misma generación de mi abuelo, de sus más grandes amigos, me explica que “todos los camiones públicos están afiliados a una empresa y por medio de ella consigue uno las cargas y puede conseguir carga en cualquier otra empresa por estar afiliado a una” (cita entrevista N.). Para su tiempo de ejercicio como camionero, al no existir el mismo número de camiones que existen hoy en día, la oferta de carga era mayor y conseguían la suficiente para estar ocupados toda la semana o hacer más o menos tres viajes por semana. Además, los transportadores debían cargar con dinero en efectivo para todos los gastos mencionados y los imprevistos.

Ahora todo esto ha cambiado. Los procedimientos se han tecnificado con el avance de la tecnología, en el que se hace uso de tarjetas y de chips para los pagos de los peajes y del combustible. A pesar de eso, la remuneración es tan baja que los camioneros apenas tienen para el diario sin posibilidades de ahorro, en el que, si el conductor no cuenta con un buen carro y no tiene “una buena carga”, se convierte en una lucha de subsistencia. Además de que

los precios han aumentado con un mayor número de peajes con precios más altos, el alza en el ACPM y los demás gastos del vehículo; la cantidad de cargas es mucho menor al punto de que el camionero debe esperar varios días entre una carga y otra para así lograr completar un viaje de ida y vuelta, y no regresarse con el camión vacío. Si fuese así, tendría que perder todos los ingresos por el transporte de la carga de ida al punto que algunos han recurrido a préstamos de dinero para poder llegar al destino de descargue.

Una de las quejas principales es el precio de los fletes -precio estipulado para el transporte de una carga- como muy bajos, incluso algunos afirman que se mantienen al mismo precio que hace unos años. En consecuencia, los gastos han aumentado pero los precios de ganancia no. Con todo lo anterior, culpabilizan al Estado al no tenerlos en cuenta y por el contrario lo que hace es “meterles muchos costos” (cita entrevista J.). Esto ha llevado a que algunos, en específico quienes tienen un origen socioeconómico menos acomodado, que no contaban con una inversión en algún producto e intentaron mantenerse como independientes con su propio carro, no lo lograron y tuvieron que venderlo para pagar las deudas. De este modo, las pérdidas del trabajo se vieron reflejadas en endeudamientos con bancos y demás personas en la cadena económica alrededor del camión. Por ende, el competir así es muy difícil y algunos deciden, en contra de su voluntad, mantenerse en el oficio como empleados de empresas. Esta opción, no solo representa una ruptura en el deseo de mantenerse económicamente a sí mismos y a su familias como independientes, sino también del proceso de ascenso social que significa llegar a tener su propias herramientas de trabajo -como alguno menciona- siendo parte de “un pueblo que se ha formado con las uñas” (cita entrevista L.).

El trabajo con las empresas representa, por un lado, una estabilidad al ser éstas quienes cargan un producto o productos específicos con cierta frecuencia a los camiones. Pero, por otro lado, representa unas limitaciones determinadas principalmente por los tiempos de entrega. En la actualidad, para el momento en el que el camionero llega al parqueadero industrial de la empresa y formaliza todo el proceso de cargue del producto, la misma empresa le agenda un horario de llegada a la zona de descarga en el destino esperado. Esto conlleva a que, desde un primer momento las empresas, al ser las que asumen el precio del combustible del carro, les exijan a los conductores ir a ciertas estaciones de servicio vehicular con las que la empresa ya tiene una previa asociación. Estaciones de servicio que pueden estar ubicadas a una larga

distancia o en una dirección completamente opuesta a la ruta por la que se debe encaminar el conductor.

En seguida, a pesar de que estos horarios están calculados con los tiempos estimados de recorrido de un punto a otro, no tienen en cuenta la cantidad de eventualidades que pueden ocurrir en carretera, que además de las mencionadas a las que está expuesto el camión, tienen que ver con los accidentes automovilísticos, fallas geológicas o de infraestructura, y riesgos de inseguridad para los camioneros. En este orden de ideas, se convierte en un conteo regresivo de horas que incluye, además del poco descanso, horarios restrictivos de circulación de vehículos de carga dentro de las ciudades, divididas según el peso, tamaño y zonas. Este llamado en la capital del país “pico y placa ambiental”, por lo general restringe la entrada o salida en las horas de la mañana y horas de la tarde-noche, para los horarios de mayor tráfico vehicular. En el caso de Soacha, entrada sur a Bogotá por la que se ingresa desde Granada, inicia de 5 a 8 de la mañana y se reanuda de 5 de la tarde a 8 de la noche. Lo que está pensado para mejorar el tránsito en el municipio y la calidad de vida de la población que habita esta zona urbana, afecta a los transportadores de carga. Estos deben llegar antes de los horarios restrictivos o si en determinado caso no alcanzan, someterse a una espera que resta a sus horas de sueño y que puede ser muy peligrosa en términos de su seguridad.

El conductor debe esperar al momento de la entrega en los parqueaderos industriales, lugar en el que se formaliza y da por terminado el proceso de transporte de la carga. Por un lado, estos lugares no cuentan con espacios acondicionados para las necesidades de los transportadores que, por las mismas características del viaje pueden llegar con sueño, hambre, necesidad de usar un baño y descansar. Sin embargo, estas no son tenidas en cuenta y los niveles de negligencia provocan indignación. Uno de los conductores me comentó una experiencia alrededor del tema, en el que después de haberse enfermado estomacalmente en medio del viaje y esperando la posibilidad de utilizar con urgencia un baño al llegar al parqueadero industrial, se lo negaron. Así, no tuvo más opciones que hacer sus necesidades debajo del camión, razón por la que la empresa decidió no volverle a dar más trabajo. Adicionalmente, si le ha pasado algo a la mercancía al momento en que la empresa encargada revisa la carga, principalmente que esté incompleta a causa de robo, en ocasiones, la

responsabilidad la debe asumir el conductor. Un gasto más que se le descuenta de su ya precarizada remuneración.

Otra de las quejas relacionadas a las empresas, es que las intermediadoras de carga no les están pagando el valor total del flete a los camioneros. Ellos afirman que las empresas se están quedando con una buena parte de las ganancias y no les pagan lo justo, a pesar de que legalmente tengan un pago aprobado por el gobierno en donde les liquidan sus honorarios por kilómetros recorridos. Uno de los entrevistados asegura que están en crisis y que la mejor alternativa para aumentar las ganancias es buscar cargas particulares que no estén intermediadas por empresas, sino sean directamente acordadas con el cliente. Sin embargo, por las condiciones de seguridad, ahora todos los clientes que requieren del transporte prefieren tener la carga asegurada por medio de las empresas. Esto conlleva a que el compromiso con la carga sea determinante y que los transportadores lleguen con la mercancía en buen estado y a tiempo, lo que requiere -de nuevo- de una serie de sacrificios para cumplir con una meta mensual para que el trabajo sea rentable y reciban un buen trato. De lo contrario si llegan tarde o si ocurre alguna eventualidad, se ve representado tanto en su rentabilidad como en un muy mal trato por parte de los clientes. Con todo esto, los conductores no tienen más opción que aceptar las condiciones de las empresas al no tener más alternativas de trabajo, llevándolo incluso a casos en los que, por cumplir los viajes, algunos de ellos pierdan la vida en medio de la carretera.

La dinámica del trabajo: Ser camionero independiente

Siguiendo a Gonzalo Rojas, el amigo de mi abuelo que negociaba transportando piedras de las minas del Huila, un camionero familiar de mi abuelo -de los primeros ayudantes de esa generación inicial- luego de un tiempo, también inició su negocio allí. Específicamente inició su negocio en las minas de la vereda Aleluyas en el Huila, lo que le permitió independizarse y comprar su propio camión. Al igual que el hijo de Gonzalo -a quien asesinaron en carretera al intentar robarle la carga- quien tras el acontecimiento, tomó el negocio de su padre. De esta manera, ambos resaltan que después de que se toma como un trabajo y se convierte en empresa, es otra cosa. “No es como el camionero tradicional de un camioncito o dos, que anda engrasado y cansado, no. También se puede mirar del otro punto, después de que se vuelve empresa ya es otro nivel” (cita entrevista H.). Por ende, uno de ellos asegura que ese

es el ideal de todo camionero: tener una flotilla, es decir un conjunto de vehículos, para convertirse en jefe.

Ambos me dieron ejemplos, por un lado, de camioneros que compran y venden carbón, por lo que le sacan ganancia al producto como a los carros; o de personas que tienen empresas de grandes cantidades de camiones. Sin embargo, admiten que para llegar a tener esos grandes capitales en el transporte, hay que atravesar un proceso largo que toma mucho tiempo y trabajo por lo que mientras se logra, “pues toca seguir luchando” (cita de entrevista H.). En ello, se recalca la importancia de ser organizado con el trabajo, tomar buenas decisiones, hacer las cosas bien y “ser demasiado sacrificado” (cita de entrevista H.). Si la persona no es consciente de los retos que debe asumir, en el primer accidente que se le presente, fracasa. De este modo, los camioneros deben tomar una actitud de mucha valentía, fuerza e incluso rudeza para asumir su profesión y hacerse respetar. Cuestión que varios mencionan al afirmar que son pocas las personas que valoran al camionero y que conocen sus sufrimientos, por lo que ellos mismos son quienes construyen su propio respeto en la carretera porque “uno ante la sociedad no es nadie” (cita de entrevista J.).

Las playas

Ese respeto se gana entre compañeros y amigos de la carretera a la hora de reunirse principalmente en las playas, lugares a los que llegan los camioneros. Son en estos lugares en los que se parquean los camiones o mulas, en donde en algunos casos les dan las cargas, pero principalmente son el espacio de esparcimiento y descanso. Allí se encuentran “caseticas” de comida, casinos y restaurantes -cada vez más famosos para las personas fuera del gremio- en los que sirven bastante cantidad y la calidad de la comida es reconocida. Uno de los entrevistados me explica que la cantidad de comida e incluso el repetir la sopa, se debe a la exigencia de los horarios y los gastos que tienen. Él explica:

Nosotros vivimos solo de dos comidas. Tenemos que aguantar hambre y comer a las 10 de la mañana y luego entre las 3-4 de la tarde, para en la noche tomarnos un vaso de agua, una gaseosita, para que nos quede plata para pagar el hotel. Es duro, es dura esa situación. Eso nos ha tocado a la mayoría, ya estamos enseñados así (cita entrevista J.).

Si bien esta cita no es una generalización para todos los conductores, porque en este caso es dicha por uno de los camioneros que no logró mantenerse como independiente, refleja las condiciones de las personas que menos capacidad adquisitiva han logrado con este trabajo.

Continuando con el escenario de la playa como un medio de encuentro con amigos, los que se llaman entre sí -si ya son señores de edad- con el “Don” antes del nombre o como hermanitos. Este escenario fue el lugar donde uno de los grandes compadres de Don Orlando se conoció con él, y que dentro de las cosas que resalta como lo más bonito de ser camionero, son las buenas amistades que se consiguen. Además, a la hora de reunirse, los temas de conversación giran en torno a cualquier clase “de fierros”, de la vida de los camiones, de cómo la economía los afecta y demás. Incluso, en el caso de los camioneros granadinos todos se conocen y se tienen apodosos o, como ellos dicen, son reconocidos “en el bajo mundo” (cita de entrevista J.). Sin embargo, por las nuevas características del trabajo descritas anteriormente, ya no se ve la fraternidad como en la época de mi abuelo, sino que “cada uno va con su viaje y su destino y chao, sí se ven caravanas, pero tienen que ser muy amigos para que se acompañen” (cita de entrevista H.).

Una mirada reivindicativa

Además de la movilidad laboral que responde al trabajo de los camioneros de circular constantemente bienes y productos, también se trata de una red densificada de relaciones que se mueven entre *el mundo de la casa*, siendo el hogar el lugar de retorno, y *la casa-mundo*, “que abarca el camión, el trabajo rodeado de ocio y consumo, las carreteras y las sociabilidades establecidas en ellas” (Fontgaland, 2018: 48). Así, los camioneros dan vida a una extensa red de relaciones que se mueven alrededor de un solo camión: los que venden los aceites, los que venden los filtros, el señor que despincha, el que carpa, las y los cotereros, los comisionistas, la señora de los tintos, el que calienta las llantas y desvara a la gente en la madrugada, las personas de los restaurantes, las personas de los hoteles, etc. Además de esa cadena económica a su alrededor, su labor es fundamental para el funcionamiento de la economía del país siendo el transporte “el que mueve el país en todo sentido” (cita entrevista E.), por ello, uno de los medios de protesta que más afectación tiene sobre la sociedad se da a través del taponamiento de las carreteras.

De este modo, expongo que el estigma convencional que se tiene sobre los camioneros y el poco valor atribuido al trabajo que realizan desde el desconocimiento de su importancia, deriva en su precarización. Así describo un número de características distintivas de su labor que a menos de que se realice desde un poder adquisitivo grande, se trata -como con la mayoría de los entrevistados del presente estudio, al ser personas que provienen de familias de origen campesino- de una precarización del trabajo indignante a la que los camioneros significan como sacrificios a los que se deben enfrentar.

En conclusión, además de exponer el extenso entramado que configura los significados de ser camionero en Colombia, que más allá de un trabajo significa una vida, busco visibilizar su importancia para el funcionamiento de la vida del país y el bienestar de todas las personas que lo habitamos. Asimismo, la última y más importante característica que me interesa desarrollar dentro de esta investigación es la habilidad específica que los camioneros desarrollan dentro de toda su formación y experiencia: la visibilidad de las márgenes del estado. Esta será la que guiará a continuación el contenido de los viajes, lo que ocurre dentro de ellos y cómo a partir de ese poder adquirido, inclusive en contra de su voluntad, permite hacer a las fronteras invisibles visibles, asuntos que desarrollaré en el siguiente capítulo.

Capítulo 2. El viaje, primera parte

Tengo anécdotas donde su abuelo, el padre de su mamá, me dice: “¡negro!” -porque él me decía así con esa rigidez, porque creo que sumercé si lo distinguió cuando era muy rígido-, él me dijo: “¡Negro! ¿Se va conmigo pa’ Puerto Carreño?”. Le dije: “Claro, Don Orlando” y me dijo “¿Qué está haciendo?”, le dije nada, “Sí, porque yo llamé a Israel y me dijo que usted estaba en la casa” y dije “Si, no estoy haciendo nada porque me quedé sin trabajo Don Orlando”. Me dice “¡Venga conmigo pa’ Puerto Carreño!”, nos fuimos. Pasando por allá cerca a Puerto Carreño nos faltarían por ahí dos o tres horas en el Llano, y él vía al Llano me dijo “Por aquí no hay nada que tragar”, le dije “Pues hagámosle a ver hasta...”, “¡No señor! mire ahí está el río”. Pues eso de que mete la cabeza: “Mire, ahí está el río, ¡bájese!”, orilló el carro, me bajé, “¡Allá atrás está la estufa!”. El encima del repuesto cargaba una estufa de gasolina de esas pequeñitas, de un solo puesto y me la hizo bajar, y ahí entre la gaveta del camión cargaba la panela, el arroz, la sal, eso era todo lo que él cargaba. Y se bajaba uno y hacía el almuerzo debajo del puente del río, ahí se orillaba uno, como eso es tan ancho, los puentes de los ríos del Llano; mientras él iba y pescaba, y hacíamos el almuerzo. Almorzábamos y seguíamos. *¿Y rico?* ¡Já!, dígame usted que hecho por nosotros mismos (cita entrevista J.)

Después de hacer una descripción generalizada frente a las identidades y diferentes significados de ser camionero como trabajo y estilo de vida, inicia el viaje por las márgenes. En este capítulo busco exponer desde un análisis de las márgenes territoriales a partir de la experiencia de mi abuelo, su gusto por los viajes a lugares alejados del centro del país, y las perspectivas de los demás camioneros entrevistados respecto a esos lugares, sus carreteras y las dinámicas que los caracterizan. En este análisis, alimentada de los conceptos de geografías de la imaginación y de la gestión (Serje, 2013) expongo las dinámicas que suceden en las zonas de frontera ocultas bajo el discurso de la “ausencia del Estado” que incluyen monocultivos, economías extractivas, narcotráfico y más.

Las márgenes territoriales

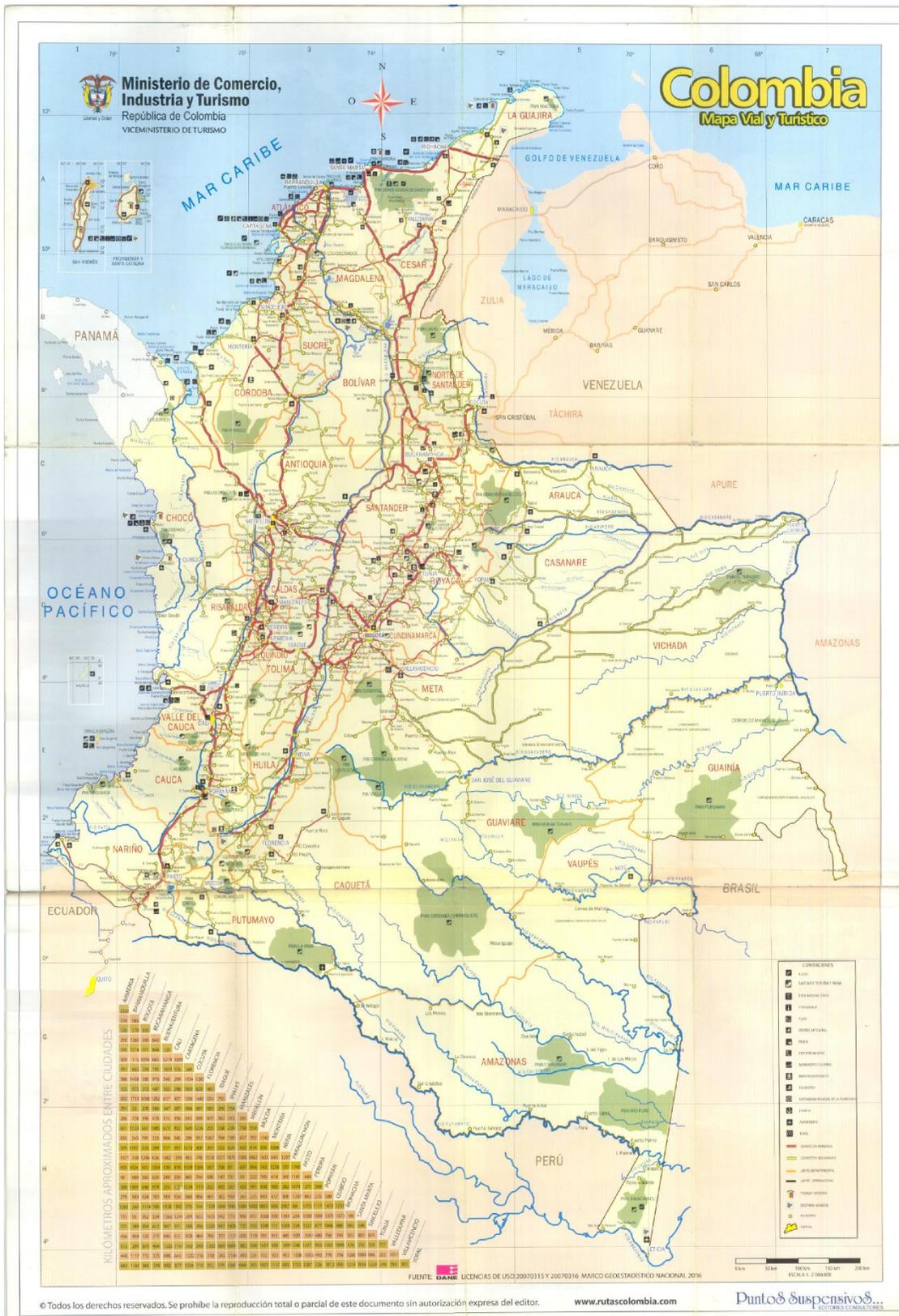


Ilustración 5. Mapa vial de Colombia perteneciente y usado por Orlando Rincón (Fuente DANE: 2006)

Continuando con el proceso de mi abuelo en el que, como mencioné en el capítulo anterior, determinó que su negocio en el momento en el que se amplía el mercado de camiones en las zonas establecidas del centro del país o próximas a las ciudades más grandes, era viajar a las zonas lejanas. Así, decidió emprender una travesía que cruzaba algunos de aquellos departamentos pertenecientes a la “Otra Colombia”, que como mencioné en la introducción, se trata de un imaginario de territorios caracterizados por su difícil acceso, conflicto y violencia nombrados como “zonas rojas” o “tierras de nadie” (Serje, 2013). Adicionalmente, dentro de esa proyección imaginaria está incluida la antigua idea del país desintegrado en dos grandes regiones geoculturales (Ramírez, 2015): la zona central, localizada a lo largo del eje norte-sur que conecta la región andina con el Caribe, civilizada y con la presencia del aparato estatal; y la periferia, que rodea a la anterior y se compone por vastas zonas tropicales y selváticas “olvidadas, pobres y atrasadas” que “nadie conoce” (Serje, 2013:98). Adicionalmente, de las que se piensa no han sido del todo integradas en la economía ni proyecto nacional.

Este conjunto de imágenes coloniales como “tierras salvajes”, “tierras de nadie”, “espacios vacíos”, inaccesibles y desconectados, comprende lo que discute Michel-Rolph Trouillot (2002) como una *geografía de la imaginación*. Por medio de categorías discursivas sobre la naturaleza del territorio y sus pobladores, la geografía de la imaginación es una condición que posibilita a la *geografía de la gestión*: una “serie de prácticas, de políticas y de formas de intervención, es decir, de un cierto tipo de orden social” (Serje, 2013: 98). También han sido utilizados metafóricamente términos como márgenes y fronteras, éste último desarrollado por Simón Uribe (2022), en el que dentro de sus proyecciones imaginarias más persistentes ha sido “la de espacio salvaje e indómito que encarna la antítesis de la civilización” (XX). Una imagen que al igual que las anteriores, ha impregnado las representaciones de la Amazonía colombiana y otras “fronteras internas” por medio de su reproducción en muchos de los estudios regionales en Colombia, recubriendo así de legitimidad científica premisas e hipótesis firmemente arraigadas en el sentido común de la población colombiana (Serje, 2005).

Es aquí donde retomo las discusiones y aportes de la antropología al cuestionar críticamente el concepto de “Estado”³ como una fuerza abstracta, omnipresente y autónoma que se expande desde un centro en forma radial hacia la periferia, integrando territorios y poblaciones a su poder y control. Esta comprensión arraigada en Colombia, se deriva del planteamiento de Max Weber, quien explicita que “una organización política obligatoria con operaciones continuas será llamada estado en tanto y en cuanto su aparato administrativo mantenga para sí, con éxito, el monopolio del uso legítimo de la fuerza en la aplicación del orden por él establecido”(Das & Poole, 2008). En consecuencia el Estado colombiano, al que reiteradamente se le atribuye no tener un control efectivo sobre el territorio y su pérdida del monopolio de la fuerza, es considerado como un “Estado fallido”, fragmentado, débil pero principalmente, *ausente* (Serje, 2013). En contraposición a la visión dominante descrita, Philip Abrams (1977) en su texto *Notas sobre la dificultad de estudiar el estado*, propone estudiarlo desde dos objetos de estudio: el estado-idea como proyecto ideológico que busca la dominación legítima de lo ilegítimo y el estado-sistema, conjunto de instituciones y personas que encarnan el control político y ejecutivo, para desenmascarar al poder político. De esta manera, el estudio del estado desde una aproximación etnográfica sobre su origen y naturaleza, comprende a este concepto como un conjunto heterogéneo de actores y prácticas que lo configuran desde sus dinámicas sociales e históricas (Uribe et al., 2021).

Así aparecen las márgenes como categoría de análisis para pensar al estado, en su rol histórico y contemporáneo para la construcción o legitimación de órdenes estatales. Por ende, para pensar a éstas como supuestos necesarios del estado es clave repasar la relación entre la violencia y las funciones ordenadoras del estado, por lo que necesariamente se debe pensar a la ley y la excepción. Autores como Agamben, Benjamin, Schmitt y otros, caracterizan el *estado de excepción* como el poder soberano definido en su capacidad de tránsito entre estar dentro como fuera de la ley y el orden, lo que genera la división de la comunidad política en torno a distintos ejes de inclusión y membresía (Das & Poole, 2008).

Por esta razón, el viaje comienza por las márgenes territoriales, se trata de lugares donde la naturaleza es evocada como salvaje y caótica, y para la cual se legitima que el estado esté en

³ Retomo la aclaración del uso determinado del concepto estado en minúscula y mayúscula, siguiendo la conceptualización de cada uno. Para este caso, al tratarse de su comprensión hegemónica, retomo la E mayúscula.

un proceso continuo de redefinir sus formas de gobierno y legislación. En este orden de ideas y como argumento que propongo para este capítulo, estas márgenes aunque aparentemente son espacios -geográficos y sociales- excluidos, se constituyen por medio de formas de inclusión y penetración particulares desde su configuración en situación de ilegibilidad y liminalidad. Esta situación permite que quienes encarnan el estado decidan, a partir de “excepciones”, estar dentro y fuera de la ley y el orden según les convenga. Para nombrar a este tipo de margen, en adelante, utilizaré el término de “zona/s de frontera” alimentada de la definición de *frontera* de Uribe (2022) como un espacio que paralelamente está adentro y afuera del orden estatal.

Los lugares lejanos

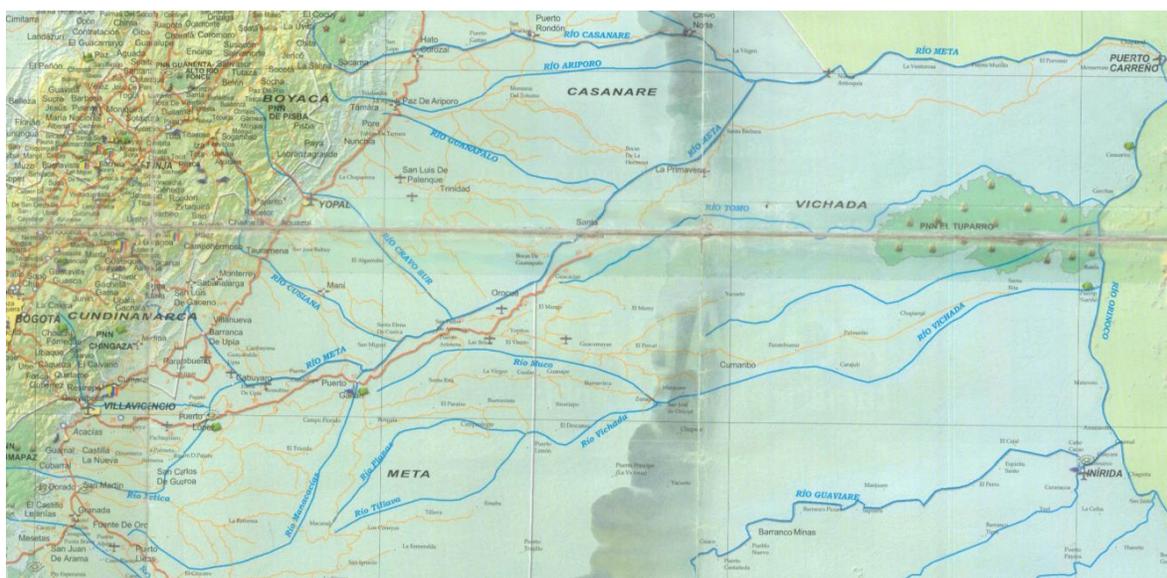


Ilustración 6. Fragmento Llanos Orientales de mapa vial y turístico (Fuente: Puntos Suspensivos 2007) usado por Orlando Rincón

Aquellos destinos a los que mi abuelo decidió viajar por departamentos pertenecientes a la región geocultural comprendida como “la periferia”, eran: Nariño, Putumayo, Cauca, Valle del Cauca y Chocó (ver ilustración 5). Sus lugares favoritos, parte del conjunto que conforma los Llanos orientales, eran: Meta y Vichada (ver ilustración 6). Así de los lugares que mencionaba recurrentemente en sus historias, además de conocer de memoria el orden consecutivo de los municipios para llegar a un destino eran: Puerto López, Puerto Gaitán, Rubiales y Puerto Carreño (éste último, solía ser el destino final).

Los Llanos orientales, región conocida también como Orinoquía, comprende los departamentos: Arauca, Casanare, Meta, Vichada y Norte del Guaviare. Dentro de ellos - como se puede ver en el mapa de la ilustración 2- a diferencia de las cordilleras centrales saturadas por nombres de municipios y algunas ciudades, contienen muy pocos nombres de estos centros poblados. Por otra parte son descritos por Colombia Travel, página web oficial del gobierno colombiano para el turismo, como

La región, de temperaturas cálidas y grandes extensiones de tierra, *esconde* algunos de los sitios más bellos del país. *La imagen de Colombia no estaría completa* sin el atardecer llanero; sin esa postal de magníficos arreboles que coronan una tierra ganadera que se prolonga hasta los confines de nuestra vista y que nos invita a descubrir *qué secreto se oculta en la lejanía*. *No podemos decirte todo lo que esconden los Llanos Orientales*, pero podemos garantizarte que vale la pena adentrarse en los misterios que contienen las riquezas naturales y culturales de la región (...) son 328 mil kilómetros cuadrados que están a disposición de los visitantes que no se quieran perder de esta magnífica *aventura* (...)" (Colombia Travel, 2024. Énfasis agregado)

El texto continúa con un propósito explícito de promocionar turísticamente ese territorio del país desde sus principales atractivos culturales y naturales, como Caño Cristales, río ubicado en la Serranía de la Macarena en el departamento del Meta. Este fue el lugar escogido por el actual presidente de la República de Colombia y actor número uno que encarna al estado, Gustavo Petro, para tomarse la foto oficial. Primer presidente que decidió tomarse su foto oficial en este sitio natural, el cual, no es cualquier sitio natural porque si bien las características del río son únicas, se trata de un territorio permeado históricamente por el conflicto (El Espectador, 2022). Esta decisión resulta ser profundamente estratégica porque como lo expresa una de las noticias de *El Tiempo*, periódico de gran difusión en el país, sobre el tema: "es una foto que no usa la bandera de guerra tradicional, para potenciar una idea nueva de paz y unión" (C. Restrepo, 2022).

En relación con la información actual de la página y perspectiva del nuevo gobierno, se pretende mostrar a los Llanos Orientales desde un aspecto diferente al de mandatos anteriores como tierras sin atractivo para visitar marcadas por la violencia, es decir una región de frontera. En este caso, desde el valor simbólico que impone la foto oficial del presidente, como imagen, busca evocar visibilidad, presencia y cercanía a ese territorio como interacción

distinta del estado con esta región. A pesar de esto, es relevante que en ésta como en las demás áreas del territorio nacional, el estado no ha sido encarnado solo por funcionarios institucionales como el presidente sino -en realidad- quienes adquieren mayor protagonismo en el aparataje estatal son los “poderes locales dominantes” (Serje, 2013). De esta manera, y articulada a la contraposición ideológica e imaginaria del Estado conformado por un conjunto totalizador de instituciones abstractas, realmente éste no es opuesto de la sociedad civil sino que se constituye por “las visiones, las prácticas y los intereses de grupos particulares” (Serje, 2013: 101). Estos grupos -que integran funcionarios, administradores, comerciantes, empresarios y misioneros- son quienes controlan las decisiones, las instituciones y los recursos del estado en diferentes niveles (Serje, 2013), como lo iré demostrando a lo largo del capítulo.

Al retomar la descripción de los Llanos Orientales de Colombia Travel, aun cuando busca desmitificar a la región como un paisaje del miedo -en el que a su vez el Estado ha ubicado tradicionalmente a los grupos que representan su alteridad- mantiene características de la proyección imaginaria de las zonas de frontera anteriormente descrita. Allí se continúa retratando a la región como un espacio lejano, no explorado del todo y recóndito que contiene “tesoros” escondidos. Por eso, el visitar lugares que contienen los Llanos como destinos alternativos a los convencionales “completa la imagen de Colombia”, en el que además su atractivo está marcado por la “aventura”⁴.

Si es así, para la época en la que mi abuelo viajaba a aquella región, la aventura era a otro nivel. Sus viajes, que ocurrieron principalmente por un propósito de trabajo, requerían un largo y riesgoso recorrido compuesto por características específicas, incluidas las infraestructuras en mala condición, la poca conectividad entre las zonas pobladas, la presencia de actores armados, entre otras.

La infraestructura y el paisaje

Orlando Rincón, como todo camionero, a lo largo de su vida fue acondicionando y cambiando sus herramientas de trabajo. En total, pero en épocas distintas, tuvo cinco vehículos que variaron principalmente entre camiones de las marcas Ford y Dodge para finalmente llegar a

⁴ Aventura: término descrito como suceso extraño, casualidad, contingencia de resultado incierto o que presenta riesgos (tomado de Diccionario de la Real Academia Española).

tener un Dodge 600 modelo 74 color amarillo crema, al que uno de sus amigos describe como “un carro fuera de serie” (cita entrevista N.). Camión al que por su parte, mi tío describe como una máquina americana y fuerte que, aunque no era la más rápida se necesitaba que fuera confiable:

¿Muy confiable para qué? Por ejemplo: si él decidía o decidió que su trabajo más allá de estar en una carretera pavimentada en la que pudiera encontrar un restaurante, que es mucho decir un restaurante. Y no era el restaurante de hoy en día con el menú a la carta, con gaseosita, (...), no. Era el restaurante de aquella señora con delantal, con fogón, donde prácticamente les tocaba comer lo que hay. Y lo que había era pescado, marrano, venado, borugo, lapa, tinaja, lo que le diera: algo muy básico, arroz, plátano, yuca. Prácticamente lo que se daba en el sitio (cita entrevista L.)

Esos viajes por los Llanos orientales que podían durar una semana o dos solo de ida, dependían de las temporadas climáticas en las que eran muy diferentes las condiciones a las que se enfrentaban, por lo que tenían que acomodarse a las particularidades de cada una. El verano, considerado como una “buena época”, se caracterizaba por trochas empolvadas por las que se podía transitar y comer. Sin embargo, al ser terrenos llanos de altas temperaturas representaba un desafío para las llantas, que podían recalentarse y acabarse más rápido de lo normal. Si era invierno, “sufrían más” y estaban expuestos a condiciones extremas, como ocurrió en un viaje en el que mi tío acompañó a mi abuelo:

Una vez nos enterramos y duramos cinco días viendo paisaje y viviendo de la caridad de los otros conductores que nos daban gaseosa, que nos podían dar un pedacito por ahí de arepa trasnochada, una arepa que venía por ahí encima de un cojín de un carro y nos tocaba comer eso. Porque simplemente no había y la gente no se atrevía a ayudarnos, porque para ellos era quedarse también ahí enterrados con uno. Entonces nos tocaba meternos debajo del camión: pica, pala, saque tierra, gaste máquina, dele ACPM, dele gasolina a eso para poder salir de ahí (cita entrevista L.)

De esta manera, los camioneros afirman que es muy valiente el que llega a esas trochas “porque no cualquiera se atreve a meter el camión por ahí” (cita entrevista N.), por causa de todo lo que le puede pasar en primer instancia, al vehículo. Por eso, me explican que luego de pasar los municipios más grandes de la región “es solo sabana”, en otras palabras nada es pavimentado. Así los camiones y buses que transportan a las personas deben tener unas

características especiales en donde prima que sean altos, es decir que puedan tener una buena distancia de la carrocería al suelo para poder enfrentarse a huecos, charcos y demás; y que el sistema del carro no se vea afectado. Por esa razón uno de los camioneros me explica que los buses de La Macarena, empresa intermunicipal de transporte terrestre de pasajeros, están acondicionados a esas vías en específico y que inclusive “llevan palos de 7 metros de largo, unas vigas para ponerlas en donde están los charcos, para pasar por encima de esas dos vigas y vuelven y las montan por encima hasta que salgan los charcos, y vuelven y las amarran (...) están hechos para esas trochas” (cita entrevista N.). Estos mismos buses se convertían en la salvación para los camioneros que quedaban enterrados o varados, al ser el medio por el cual se mandaba la razón a las personas que ayudan en esos casos, para ir hasta su ubicación y poder continuar con el recorrido.



Ilustración 7. Fotografía de Orlando en su camión Dodge 600 modelo 74 en los Llanos Orientales rumbo a Puerto Carreño, Vichada

Como preparación para los camioneros que decidían viajar por “la sabana” del Vichada, debían cerciorarse de que el carro estuviese lo mejor acondicionado posible: ir acompañados de un ayudante y llevar un buen equipo de campaña para enfrentarse a lo que le pudiese ocurrirle al carro como a ellos mismos. Llegaban ocasiones en las que incluso debían “desbaratar el carro” para poder, si el caso lo ameritaba, guardar la carga y perder el carro.

De esta manera los viajes se convertían en un riesgo a todo momento, que para las décadas de los años ochenta y noventa, relata mi tío: “mi papá llegaba con la tula llena de plata a la casa y pague lo que se rompía, lo que se dañaba; y vuelva y arregle para volver a quedar con algo de plata” (cita entrevista).

Lo anterior permite vislumbrar cómo los camioneros, al transitar por las vías de los Llanos Orientales, desafían una de las características propias de las zonas de frontera: su inaccesibilidad. Teniendo en cuenta que mi abuelo se jubiló hace más de 15 años, se creería -o por lo menos yo creía- que para la actualidad, las vías ya serían carreteras. En consecuencia, que ya estuviesen pavimentadas. Sin embargo, varios de los entrevistados afirman que esas condiciones de la vía se mantienen. En tiempo presente, relatado por uno de los camioneros, dice:

Las vías más difíciles son las de los Llanos por la cuestión de lo que le cuento de las vías, porque si usted se mete, llega a Puerto Gaitán, llega a Puerto López; ahorita por el otro lado del Guaviare llega a San José del Guaviare y en Calamar, hasta Calamar llega la carretera, buenas carreteras. Pero ya lo que es Vichada, eso si ya no hay carreteras, allá eso es solo sabana (cita entrevista N.)

Inclusive los entrevistados me mencionaron sobre grupos en Facebook y YouTube de camioneros, en los que hay videos “de cómo el transportador *sufre mucho*: enterrados, acabados, vueltos nada, hale el uno al otro, eso deberían de pararle bolas a eso” (cita entrevista E.). Por esa razón, realicé una revisión de esos grupos para comprender la información que circula en ellos.

En la búsqueda me encontré con una gran cantidad de videos pertenecientes a un canal en YouTube llamado *Trocheros Trucks*, dirigido por un camionero colombiano que además de grabar videos en los que documenta sus viajes de inicio a fin, también recopila videos enviados por otros camioneros que transitan “las trochas” del Vichada. En el caso de la ilustración 5, realicé un compilado de capturas de pantalla a un video de 40 minutos de un viaje del camionero desde Villavicencio, Meta hasta Cumaribo, Vichada a inicios de 2022. Allí muestra la infraestructura y el paisaje a lo largo del recorrido, como los diferentes aspectos del viaje: al que va en caravana con dos amigos, los municipios que atraviesa, la

varada y desvarada de uno de sus compañeros, las paradas “para echar tinto” y el descargue exitoso. En este se puede comprobar por un lado, que la afirmación de los puntos hasta donde están pavimentadas las vías por el entrevistado N. son correctas, haciendo la salvedad que específicamente la pavimentación llega hasta el centro poblado de San Pedro de Arimena, perteneciente al municipio de Puerto Gaitán; y por otro, la poca o inexistente población alrededor de las vías.



Ilustración 8. Video de YouTube de canal Trocheros Trucks "Así es un viaje en camión al municipio de Cumaribo, Vichada (6 de marzo de 2022)

Al momento en que se acaba la pavimentación quien graba afirma: “Acá vamos llegando a donde se nos acaba la pavimentación, se nos acaba la dicha mi gente. Hasta acá se nos acaba la dicha. De aquí para allá la vía es así más o menos: terraplenes, sabana, ahí les voy mostrando mi gente. *Por acá es solo comunidades indígenas*” (Trocheros Trucks, 2022). Además de las vías, se puede observar otro tipo de infraestructura del recorrido como los peajes de un solo carril de ida y un solo carril de regreso, y puentes con restricción de peso por lo que solo se puede pasar de a un vehículo pesado, siendo estos los únicos vehículos que se observan.

A partir de ahí se despliegan todo tipo de videos en el mismo canal de *Trocheros Trucks*, en los que se retrata las condiciones de las vías tanto en verano como en invierno con diferentes

fechas de años recientes. Dentro de esa búsqueda resalto: *Por la Trocha a Santa Rita VICHADA* (18 de mayo de 2024), *Así está la vía Puerto Carreño VICHADA por esto días* (14 de noviembre de 2023), *HASTA cuando los TRANSPORTADORES de la COLOMBIA olvidada tenemos que pasar por esto!* (29 de octubre de 2022).

En la información del canal de YouTube, el propietario escribe: “mi objetivo es subir videos de experiencias vividas en las carreteras de Colombia y mostrar camiones, tractocamiones, buses por las diferentes vías de Colombia, también mostrarles un poco de mi trabajo como conductor y mostrarles *una parte de nuestro país que muchos no conocen*” (cita video de YouTube). No obstante, los títulos de los videos tienen una clara expresión de denuncia ya que la gran mayoría de los videos usan títulos como: *carreteras del olvido*, *guerreros colombianos por las carreteras del olvido*, *esta es la situación que tienen que enfrentar los transportadores del Vichada* y más.



Ilustración 9. Captura de pantalla de videos de YouTube de canal Trocheros Trucks: “Por la Trocha a Santa Rita VICHADA” (2024), “Así está la vía Puerto Carreño VICHADA por esto días” (2023), “HASTA cuando los TRANSPORTADORES de la COLOMBIA olvidada tenemos que pasar por esto!” (2022)

Finalmente, uno de los videos más vistos que hace parte de los resultados de búsqueda de las vías del Vichada, muestra cómo uno de los buses de la empresa La Macarena se entierra, por lo que sus pasajeros deben bajarse y esperar a que se haga lo necesario para desenterrarlo por lo que aprovechan para grabarlo, como se observa en la ilustración 10.



Ilustración10. Capturas de pantalla de video de YouTube "Carretera al Viento, Vichada" (3 de octubre de 2016)

Allí, más que en los comentarios de los videos del canal *Trocheros Trucks* en los que se exalta la “heroica” labor de los conductores que transitan esas vías, en el video de la última ilustración se encuentra un gran número de comentarios de indignación tanto por las condiciones de la vía como por sus causas: un estado ausente, indiferente y que abandona, un gobierno que tiene olvidado a esos territorios, políticos corruptos, “la otra Colombia”, “la realidad” y la presencia guerrillera. Al tiempo, los comentarios siguen resaltando la belleza de esos territorios como abundantes y como la reserva forestal del país.



Ilustración 11. Comentarios de video de YouTube "Carretera al Viento, Vichada" (3 de octubre de 2016)

Lo anterior demuestra desde la visibilidad que tienen los camioneros de los videos y los adjetivos que caracterizan a la geografía de la imaginación de la “Otra Colombia” -de la que se apropian en los comentarios las personas- tienen su origen en una mirada colonial. Esta región como otras zonas de frontera internas se representan como “vacíos en el mapa” (ver ilustración 2) y tierras incógnitas cubiertas por sabanas, bosques o selvas que aún no han sido

incorporadas debidamente al comercio metropolitano. Detrás de esos vacíos cartográficos es donde se esconden -como el mismo conductor del video a Cumaribo lo indica- a los habitantes históricos de ésta región como de las demás zonas de frontera: indígenas, descendientes de los esclavos cimarrones y campesinos mestizos. Son sujetos, que no por coincidencia han personificado la alteridad del Estado-nación y han sido ubicadas en el ámbito de lo no-civilizado. En clave de la misma lectura colonialista, esos sujetos son considerados como seres carentes y pobres que deben ser anexados -de alguna manera- al orden de la “economía-mundo” (Serje, 2013). En consecuencia, les pregunto a los transportadores de carga sobre la razón de la permanencia de las condiciones de la vías y las características que definen a aquellos lugares y sus pobladores que se encuentran a su alrededor.

Carreteras del centro versus de la periferia

En este punto se hace evidente cómo las infraestructuras, específicamente las carreteras, son una forma materializada de entender y/o relacionarse con el estado en las zonas de frontera. Al retomar la comprensión de las infraestructuras como redes y su capacidad de ofrecer información sobre ámbitos más allá de la materialidad, resulta interesante para entender “las trochas del Vichada” como un sistema que brinda información de la percepción de los conductores y las personas que las transitan sobre el estado. Con este último ejemplo se puede comprobar cómo desde la producción e imposición de categorías de pensamiento, lo que Abrams (1977) denomina la idea-estado, éstas se aplican a todos los ámbitos de la vida social: “Es el ámbito de la producción simbólica, donde se siente más fuertemente el dominio del estado” (Serje, 2013:102). Así se refuerza la geografía de la imaginación apropiada por las personas, que reitera un estado de naturaleza en esa región opuesta a un estado racional de “progreso”, lo cual da paso a unos modos posibles de intervención. Algunos de las cuales desarrollaré más adelante.

De este modo, las estructuras viales se convierten en los medios por los cuales el estado ofrece representaciones a sus ciudadanos (Larkin, 2013), quienes expresan su perpetuo aislamiento, abandono y atraso -teniendo en cuenta la permanencia en el tiempo de la condición de las vías- que no permiten una movilidad digna sobre ellas. Esto se relaciona con el papel que tiene el concreto en la transformación del espacio público y de las condiciones

de vida tanto de los habitantes de la región como de quienes la transitan, estrechamente relacionado con la expectativa de desarrollo y modernidad (Harvey, 2020). Para este caso, los valores que priman como promesa de las carreteras pavimentadas son la conectividad y activación de la economía, específicamente para quienes viven o trabajan entre el centro poblado de San Pedro de Arimena hasta el municipio de Puerto Carreño, como vía primaria o principal. No obstante, las vías secundarias y terciarias están en la misma o peor condición para su tránsito.

Lo anterior se puede extrapolar a las demás regiones de frontera, que al calcular su extensión, ocupan entre la mitad y las tres cuartas partes del territorio nacional. Las condiciones descuidadas, ruinosas y precarias de este tipo de infraestructuras, son frecuentemente proyectadas en los territorios y poblaciones que atraviesan (Uribe, 2022). Por esto, la dimensión simbólica o afectiva que evocan las carreteras y su condición cobra especial importancia en estas zonas que, articulada a su proyección imaginaria, “suelen ser concebidas como infraestructuras destinadas a civilizar territorios y poblaciones salvajes o atrasadas, propósito que ha ido de la mano con fines o procesos de colonización, soberanía estatal, legibilidad territorial y desarrollo económico” (Uribe, 2022: XVII).

Al preguntar a los camioneros entrevistados sobre las razones que explican las condiciones de las vías, suelen hacer una distinción de las carreteras de acuerdo con el imaginario del Estado-nación colombiano mencionado anteriormente, entre las dos grandes regiones geoculturales: el centro andino -al que algunos llaman el interior- y la periferia (Ramírez, 2015). Así, uno de ellos me explica:

Las vías si han ido evolucionando muy lentamente. Por ejemplo, las vías del interior siempre han estado en evolución y las han estado ampliando por el tema del flujo vehicular porque, por ejemplo, por Bogotá pasan miles de camiones todos los días por la noche y en el día. Entonces claro, las vías tienen que estar aptas para que no colapsen. Sin embargo, colapsan, están obsoletas de todas formas. Ahora imagínate tú, si eso es en el interior, en la periferia es peor porque *de una u otra manera el Estado ha tenido descuidadas esas zonas, porque si el Estado quisiera ya estaría pavimentado para el Vichada*” (cita entrevista H.).

En este orden de ideas, existe un consenso en que con el tiempo, se han ampliado y mejorado las vías que conectan la zona del centro andino con las ciudades más grandes del país. Se

menciona que las vías desde Bogotá hacia Medellín o la Costa Atlántica son “muy buenas”, incluso que en los departamentos del Tolima y el Huila también existe una mejora. Sin embargo, estos avances no han sido suficientes para un cambio determinante ya que con el aumento en la cantidad de vehículos movilizándose, si llega a existir algún accidente o derrumbe se genera una gran cantidad de tráfico que ralentiza los tiempos de recorrido.

Para el caso de las carreteras “de la periferia” se mencionan los departamentos de las zonas de frontera: los Llanos Orientales, Cauca, Caquetá, Putumayo. Se resalta que a las vías de aquellos lugares “les hacen medios arreglos y no las terminan de hacer cómo deber ser” (cita entrevista E.). Los camioneros justifican que a raíz de la deforestación en la actualidad, hay fallas geológicas por lo que se han aumentado los derrumbes respecto a décadas pasadas: “antiguamente usted si veía un derrumbito por ahí, pero chiquitos, ahora es que se mueve toda la bancada” (cita entrevista E.). Incluso llega el punto de que a pesar de que se han hecho nuevas vías o variantes en estas zonas, los transportadores optan por no usarlas. Esto lo corrobora uno de los conductores de camión, al decir que:

Muchas veces uno para ir a Pasto se va por Mocoa que está más buena la carretera, la trocha, que las carreteras pavimentadas. Se gasta uno menos tiempo, y no hay peajes. Se va uno con el riesgo de que *le salgan a uno los muchachos* y eso, pero bueno, echarse la bendición y hacerle (cita entrevista D.).

Este último ejemplo resulta ser muy ilustrativo al ser la carretera que el camionero prefiere evitar conocida comúnmente como “El trampolín de la muerte”, nombre atribuido por la gran cantidad de accidentes que ocurren por sus características, como caídas al precipicio o viajeros atrapados por derrumbes de tierra. Además, es una de las que conecta los Andes y la Amazonía en el suroccidente de Colombia, específicamente a Pasto en Nariño y Puerto Asís en Putumayo. Esta misma estructura vial, es la que analiza Simón Uribe (2022) en su libro y documental *Carretera de Frontera*, como medio para exponer la violencia que ha caracterizado la economía y ecologías políticas de la infraestructura en la Amazonía colombiana. Se trata de un proceso que, desde una perspectiva más amplia, retrata la violencia del proceso de construcción de estado en la frontera, considerando el Amazonas colombiano como parte de ella. Esta violencia refleja su condición de *inclusión excluyente* en el orden político y espacial del estado que responde a una lógica de penetración y no de

articulación regional. De esta forma, la relación de inclusión excluyente, propia de los márgenes territoriales, resulta ser indisoluble de la relación con el estado al estar sustentada y vinculada por medio de oposiciones binarias tales como: civilización-barbarie, naturaleza-cultura, centro-periferia. Además, esta visión de oposición al contrario de ser un obstáculo, es una condición de posibilidad que sostiene el orden estatal (Uribe, 2022).

Por esas mismas condiciones las personas que viven en estas zonas también tienen que *bregar*⁵ para asegurar su propio transporte, como se expuso con el caso de los buses de transporte de La Macarena. Por esa razón, algunos acuden al transporte fluvial, motos o en algunos casos si tienen el dinero, al transporte en avioneta. Para quienes necesitan sacar las cargas de sus territorios y su transporte “tienen que bajar a punta de mula, caballo hasta donde pueda entrar un carro bien. Pueden tener carreteras, pero las carreteras están en muy mal estado porque así uno quiera entrar el carro, no da para allá para donde ellos tienen la carga” (cita entrevista D.). Eso ha llevado a que algunas personas hayan tenido que recurrir a realizar adaptaciones con sus propios medios que permitan el ingreso de los carros como en el Caquetá que “han adaptado mucho los carros, entonces adaptan los muelles, los troques, todo y hacen mejor dicho piruetas para entrar por allá por donde ellos viven” (cita entrevista D.). Incluso las mismas condiciones de la infraestructura están definiendo constantemente el trabajo y la vida de los camioneros como lo refleja la siguiente anécdota:

por ejemplo una vez que íbamos, siempre andábamos en caravana 4 o 5 amigos, íbamos los 5 amigos y se cayó un puente, y ese puente era el único que podía continuar el viaje. Tenía que esperarse uno hasta que lo arreglaran y duraron 7 días haciendo un puente provisional, como estilo militar, un puente que hicieron ahí para poder pasar. Y en esos 7 días imagínese, llegaban por ahí viejitas a vender en canásticos comida de la que preparaban por ahí cerquita, lo único que teníamos era el agua del río para bañarnos porque de resto ahí dándole de comer a los mosquitos y dormir entre el carro (cita entrevista N.)

A pesar de las comparaciones entre centro-periferia que hacen los transportadores entrevistados, existen algunas inconsistencias o excepciones. Dentro de las entrevistas, se mencionan vías o rutas que hacen parte de la zona “conectada del país” como la vía Bucaramanga-Cúcuta, descrita como angosta y sin arreglo; o la “frijolera” que es parte de la

⁵ Dicho de luchar o esforzarse mucho.

ruta Montería-Medellín, conocida como una de las vías más extremas de Colombia en la que “el que sube está de suerte y el que no, se queda en la loma” (cita entrevista J.) Asimismo, en referencia al Llano, hay algunas partes en las que mencionan la mejora de la vía y su pavimentación como consecuencia a unos cultivos de palma de aceite y una empresa de porcicultura “inmensa” que según ellos pertenece al ex presidente Álvaro Uribe. Esta última mención, es ejemplo y materialización del papel de la infraestructura en esta región en la que su inversión no se debe a las necesidades de intercambio local, regional ni nacional, sino a su articulación con las rutas del comercio mundial (Serje, 2013), como argumentaré más adelante.

¿La ausencia estatal?

Ahora bien, al adentrarme en la razón por la que existe una diferencia entre las carreteras del centro y las carreteras de la periferia, se presenta el tema de la riqueza de los territorios y el potencial económico que esconden pensándolos comparativamente desde la misma lógica centro-periferia y las dinámicas que se dan en ellos. Las respuestas son variadas. Uno de los entrevistados, camionero de la primera generación, entiende -desde la comparación de las carreteras- que existe una diferencia en el costo de las tierras que conectan el centro del país con la Costa Atlántica sobre las del departamento del Vichada. Afirma que para los políticos fue un “gran negocio” comprar los terrenos que conectaban esa ruta, ya que las adquirirían a un bajo costo y al construir las carreteras aumentaban su precio, por lo que se convertía en una ganancia de miles de millones. Así, en departamentos o regiones del país que se encuentran en medio de estos dos puntos de encuentro como Boyacá, Santander, Antioquia, y la misma Costa Atlántica, los lotes “salen a un ojo de la cara”. Lo que al compararlas con el Vichada y afirmar que son miles de hectáreas baldías -es decir, jurídicamente sin dueño- que nadie las cultiva, “no valen un carajo”. Incluso menciona que “un pedacito de esos ni se lo cobran si usted quería coger por allá en ese entonces. Y ahoritica creo que está lo mismo porque creo que por allá eso no, para vivir por allá ni siquiera para usted conseguir medicina para una persona que se enferme” (cita entrevista N.). Las condiciones de las vías y la calidad de vida en esa región de frontera, son justificadas en que los políticos no tienen interés allí por lo que no va a producir ningún capital económico para su beneficio. Sin embargo, el camionero hace la salvedad de que no le consta por completo

la indiferencia en esos territorios, ya que nunca se salió de la vía para “donde dicen que hay cultivos ilícitos” (cita entrevista N.).

A pesar de lo anterior, el mismo camionero al contarme una anécdota en la que viajó con mi abuelo a Cumaribo, Vichada, expresa su vinculación con la economía extractiva. En el viaje transportaban un blader, vejigas de almacenamiento de combustible flexibles y plegables que proporcionan almacenamiento temporal o a largo plazo para líquidos industriales, en este caso combustible. Estas además, se usan comúnmente en operaciones de recuperación de derrames de petróleo (Techo Group, 2024). Él me explica que

ese blader lo llevaban para allá para la selva, llevan el tanque digamos que es de caucho, llevan los surtidores donde van a sacar el combustible, las plantas de Diesel porque eso allá no hay energía, las plantas movidas con ACPM y todo eso que llevamos hacen una bomba de gasolina. La escalan en ciertas partes por allá donde llegan a abastecerse avionetas y helicópteros, pues supuestamente lo que entendí yo, que eso era como especie de una petrolera que transportaba eso por allá, pero no es más. Y a mí me contactaba un capitán retirado del ejército que era el dueño de esa mercancía, que hacían de esas bombas que instalaba por allá (...) (cita entrevista N.)

Así, la riqueza aparece como una frontera invisible que los camioneros ven y conocen, así sea de forma inconsciente como en el caso de la narración del camionero anterior o de forma muy consciente para otros. Algunos incluso afirman que es una visibilidad que ellos tienen a diferencia de las personas del común, en la que “la riqueza allá es mucha” y se mencionan fincas “espectaculares que son de postal” (cita entrevista H.). Entre lo que contienen estas fincas como otros terrenos nombrados por los camioneros hay: ganado, palma de aceite, madera y cultivos de cereales. Uno menciona la presencia de menonitas en el Llano, a los que describe como “una república independiente”:

Ellos mismos tienen su maquinaria; siembran, producen, tienen sus propios colegios, tienen hasta hotel para los conductores de las tractomulas que van con carga para ellos, digamos como ejemplo abonos, y de allá para acá, ya los cargan (a los camiones) con arroz, sorgo, maíz, todo eso. Y ellos le venden a las grandes fábricas de concentrados para gallinas o sí, concentrados (...) (cita entrevista E.).

La comunidad religiosa conservadora y de origen europeo, aparece entonces como un actor importante en la economía de Puerto Gaitán. Al ver su tierra prometida en América, llegó a Colombia entre 2014 y 2016 desde México, motivados por el clima y las condiciones óptimas de la tierra para su proyecto agroindustrial de maíz y soya, que para la actualidad han adquirido un aproximado de 30 mil hectáreas de tierra (El Espectador, 2024).



Ilustración 12. Imagen tomada de video de El Espectador "La disputa por tierras entre menonitas e indígenas en Puerto Gaitán" (2024)

En este punto se empieza a abrir la ruta del viaje a uno de los más grandes conflictos de la historia de Colombia: la disputa de las tierras. El caso de los menonitas es uno de los más famosos de extranjerización, política apoyada desde organismos internacionales, por poseer grandes extensiones del territorio del departamento del Meta. A partir de ello, se han realizado distintas investigaciones cuyos resultados han demostrado que algunos de esos predios pertenecían a narcotraficantes, otros eran baldíos investigados por irregularidades en su compra y además, comunidades indígenas originarias del territorio reclaman parte de estos (Rutas del conflicto, 2021). Este ejemplo de los menonitas resulta esclarecedor al integrar en un solo caso las diversas problemáticas relacionadas con la posesión de tierras. A pesar de que existen normas para la regulación legal que buscan evitar que grandes empresas o terratenientes acumulen tierra destinada a campesinos y comunidades indígenas, estas normas no se cumplen. De esta manera, aunque se prohíbe para actores privados obtener más

de una Unidad Agrícola Familiar (UAF) -extensión de tierra que el estado considera suficiente para que una familia subsista- es manipulada por los actores que tienen el poder, principalmente monetario y jurídico.

La colonia religiosa, pese a que el uso de la tierra beneficia a su comunidad en conjunto, aboga que no está violando la ley al haber sido su adquisición de predios de manera individual -por familias- para su explotación. Sin embargo, según una abogada del Instituto de Estudios para el Desarrollo y la Paz (Indepaz), es una maniobra que se asemeja a la de empresas de agroindustria que adquirieron grandes extensiones de tierra en la Altillanura, como el caso de la compañía estadounidense *Cargill* (Rutas del conflicto, 2021). Lo que tampoco es secreto para las instituciones estatales, como la Contraloría General de la Nación, que no desconocen la posesión de tierras de empresas nacionales y extranjeras que superan la extensión permitida para las UAF e inclusive han reconocido no saber exactamente qué tanta tierra está en manos de extranjeros (El Espectador, 2024). A partir de eso, empiezan a relucir nombres de empresas de la región como *La Fazenda* con la cual los menonitas comparten una vía de ingreso, empresa que a su vez los camioneros asocian a Uribe Vélez- mencionado más arriba- como uno de los propietarios. Así me aseguran que en los Llanos,

todo el mundo conoce por allá que Uribe tiene cultivos en cantidades de miles de hectáreas de maíz y cría los cerdos, y esos cerdos dicen que no tienen consumo humano aquí en Colombia sino llegan a Buenaventura, y de Buenaventura no sé para dónde los mandarán. Entonces ese es el único, el único duro de por allá digamos que tiene tierras, que tiene ese negocio y *lo sabemos muy pocos, los que viajamos por allá para ese lado, porque de resto en Bogotá qué van a saber lo que sucede por allá tan lejos* (cita entrevista N.)

Por un lado, además de que se desconoce y no existe un control efectivo de la adquisición de tierras por empresas internacionales en el territorio colombiano, como lo menciona el último testimonio, esas actividades no buscan producir para el consumo interno del país sino por el contrario, en su mayoría producen un tipo de cultivo denominado cultivos flexibles que su objetivo es exportarse (El Espectador, 2024). Por otro lado, al hacer hincapié en el papel que asume el ex presidente Uribe, al que los habitantes de los Llanos según me menciona uno de los entrevistados, es muy apreciado por su ayuda en la construcción de carreteras y generación de empleo, se oscurece la disputa por las tierras. Es la Fazenda, empresa de la *Agrupación Económica Aliar*, a la que se refieren los camioneros como a una empresa de

porcicultura inmensa, por lo que uno de ellos dice: “por allá nos encontramos con tractomulas cargadas con cerdos, el tráiler de la tractomula tenía tres compartimientos, digamos tres pisos llenos de cerdos y eso era de las fincas que él tiene por allá” (cita entrevista N.).

Esta empresa que se autodenomina como “la primera empresa agroindustrial del país que lidera la transformación productiva a gran escala de la altillanura colombiana” (Aliar S.A, s/f), ocupa un predio de 16.000 hectáreas en Puerto Gaitán conocido como “El Brasil”. Terreno que después de ser ilegalmente titulado a personas cercanas al empresario de esmeraldas Víctor Carranza y ser usado como escuela de entrenamiento paramilitar para las Autodefensas Campesinas del Meta y del Vichada, en el que se encontraron cuerpos de menores enterrados, fue adquirido de forma fraudulenta violando las restricciones de acaparamiento de tierras. Además, aumentó su problemática cuando la empresa solicitó el desalojo a una comunidad de alrededor 100 familias que entró a ocupar y trabajar la tierra de un sector no explotado (Guzmán, 2020). A pesar de lo anterior, al ser un proyecto que resultaba ser “promisorio” para el entonces presidente Álvaro Uribe, fue quien acompañó la inauguración de la planta en el 2008, reconociéndola como un modelo de desarrollo que el país necesitaba (Jaramillo, 2017). Aparentemente y contrario a la creencia de los camioneros, Uribe no sería el dueño de la empresa sino quien propició todo el apoyo del gobierno para que esta se pudiese conformar.

Todo lo anterior confirma el efecto creado por el estado, de inaccesibilidad a los Llanos Orientales por la condición de la vías, que demuestra su creación bajo una lógica de inversión estatal determinada, y que -paradójicamente- es percibida por sus habitantes como *ausencia del Estado*. Adicionalmente, uno de los entrevistados me asegura que hay muchas empresas internacionales en el Vichada que producen silos y granos, y afirma que

Las mejores tierras que son de *nuestra despensa*, nuestra despensa para los colombianos está allá. Nosotros en el altiplano cundinamarqués sembramos de todo, gracias a Dios no todo pero se da, pero la mejor despensa de acá y del mundo está ahí. Tiene clima para sembrar cualquier cosa en cualquier temporada del año (cita entrevista L.)

Además de eso, dice:

Quibdó es la parte del planeta tierra donde llueve todos los días y tiene la mejor agua del planeta ¿y sabe a dónde se la llevan? Se la lleva los chinos, ¿sabe quién la vende? Ellos. ¿y

por qué allá ni siquiera tienen una hijueputa planta de tratamiento de aguas? Esto no tiene salvación, esto no tiene arreglo. Y no es que me lo esté inventando (cita entrevista L.)

Esto lo complementa otro entrevistado al afirmar que las riquezas son “buenísimas” y que “si el Estado le parara más bolas a eso sería más hermoso por allá”, ejemplificando a San Vicente del Caguán -municipio del Departamento del Caquetá- donde hay fincas hermosas pero cuyas vías de acceso están en pésimas condiciones (cita entrevista E.). Para completar la perspectiva de los camioneros, en términos políticos, del estado es permeada en su totalidad por la ausencia, el desinterés y el abandono; acordes a las descripciones de la proyección imaginaria del estado en las zonas de frontera de forma discursiva, pero además desde su experiencia en el tránsito por una de sus encarnaciones materiales, las infraestructuras viales. No obstante, uno de ellos va más allá y expone:

Y la ausencia de gobierno por sus propios conflictos que no permiten, porque **debe haber algo muy grande, muy oscuro, del por qué no pavimentamos la despensa de Colombia. Debe haber un entrepaño, debe haber una cortina, debe existir una causa más allá del dinero del por qué no tenemos vías para allá.** Porque más que agrícola, somos un país que le debemos la economía a *la traquetería más hijueputa*. No somos cafeteros, porque no somos cafeteros. Hemos limpiado nuestra imagen con el tema del café, con el tema del ganado y con el tema de la agricultura (cita entrevista J.)

Una primera parte de la desmitificación de la ausencia estatal

En el apartado anterior, demuestro cómo los testimonios, perspectivas y opiniones de los camioneros entrevistados se ubican en un punto híbrido al momento de ver el funcionamiento del estado en las zonas de frontera. Reproducen el discurso normalizado de la proyección imaginaria de esa “Otra Colombia” sustentada principalmente por la “ausencia del Estado”, pero al mismo tiempo, visibilizan, como lo menciona Serje (2013), la manera en que ésta característica cubre con un velo opaco las zonas de frontera -en este caso los Llanos Orientales- como zonas de tolerancia y espacios de excepción que constituyen “uno de los dispositivos del desarrollo del capitalismo mundial que reorganizan el espacio con propósitos explícitamente políticos o económicos, creando así una geografía de la gestión que configura lugares” (p. 99). Dentro de los modos de intervención posibilitados por los grupos locales dominantes propios de la geografía de gestión y que aparecen en los testimonios de los

camioneros, según la categorización de Serje (2013) son: la normalización, la penetración y apropiación y la explotación y extracción.

La normalización nace de la dominación colonial en la que se diferenció a la nación colombiana entre el poblamiento formal articulado al esquema rural-urbano característico de la jerarquía colonial de ciudades, villas y pueblos de “indios⁶” y el poblamiento de tipo “bosquesino⁷” y disperso. Este último, compuesto por etnias aborígenes, indígenas, cimarronas y afrodescendientes, que vivían de acuerdo con sus propios órdenes y racionalidades distintas a la administración colonial hispano-católica. Con el tiempo y el interés del estado, encarnado históricamente por los descendientes de las élites criollas, por encontrar oportunidades de comercio por medio de las riquezas geológicas -petróleo, carbón, esmeraldas, uranio, platino- y biológicas -como el agua- llevó a una interacción específica con las poblaciones al margen de la nación. Marcada por la conveniencia y el interés, se requería de una incorporación de estos grupos con el objetivo de aprovechar su fuerza de trabajo para las empresas. Así, el estado, a diferencia de estar ausente, ha anexado estas comunidades desde un interés inminentemente económico y político a través de formas de disciplinamiento y domesticación desde el terror y el manejo coercitivo -con el asedio militar o paramilitar- como un asistencialismo que ha sido tercerizado por medio de campañas misionales o cooperación internacional en ayuda humanitaria (Serje, 2013).

En segundo lugar, la penetración y apropiación inherentemente conectada a la normalización, parte de las figuras jurídicas de las tierras baldías que buscan reglamentar sus condiciones de adjudicación, explotación y comercialización que desconocen e invisibilizan a los habitantes históricos de estas zonas. Es a partir de ahí que entran en escena los actores privados, que son quienes se encargan de los poderes locales y en consecuencia el estado, como los mencionados en los ejemplos anteriores: el capitán retirado del ejército que contrataba a uno de los camioneros para el montaje de las bombas de gasolina vinculado a la explotación petrolera, los menonitas, la empresa estadounidense Cargill, la agrupación económica Aliar, la empresa La Fazenda, el esmeraldero Víctor Carranza, las Autodefensas campesinas del

⁶ Palabra para referirse a los indígenas de forma peyorativa que se mantiene hasta el día de hoy en el sentido común.

⁷ Término con el que se define a poblaciones rurales que conservan los bosques. Sin embargo, más allá de eso, se ha estudiado cómo los producen y reproducen a partir de sus prácticas cotidianas.

Meta y el Vichada, y los narcotraficantes. Continuando con el gran ejemplo de la empresa La Fazenda a la que los camioneros vinculan como la causa de la pavimentación de las vías hasta donde está el megaproyecto agroindustrial -se ratifica que así como las carreteras, la construcción de puertos y canales, incluso las rutas aéreas en esas regiones- se debe a “las necesidades de penetración y de control del centro más que de acuerdo con la lógica de los intercambios locales o regionales” (Serje, 2013). Así, al mismo tiempo que se ha demostrado el acaparamiento irregular de tierras de la empresa porcina, también ha sido la causante del desalojo y desplazamiento de sus habitantes.

Lo expuesto está directamente encadenado a la última forma de intervención: la extracción y explotación. Siguiendo con la perspectiva de la abundante riqueza de las zonas de frontera, a la que la última cita de entrevista describe como “la despensa de Colombia”, es el principal atractivo de interés por parte del estado para anexar a la “Otra Colombia” a los circuitos de la economía capitalista mundial. Este aprovechamiento de las legendarias riquezas colombianas se ha dado principalmente por medio de la explotación de tipo extractivo, intensivo y extensivo, que como la empresa porcina y el agua de Quibdó mencionadas por los camioneros, son exportadas. Como resultado, si ocurre, lo que deja para las regiones es las moronas de las ganancias. De esta manera, sí existe una presencia estatal en estos lugares mediada bajo el nombre de megaproyectos y de la globalización neoliberal, implementada por medio de una serie de técnicas agresivas con el medio ambiente y el trabajo esclavizado. Este último, por medio de la servidumbre o “el enganche”, constituye un tipo de trabajo forzado que sujeta al trabajador nominalmente a un sistema en el que debe pagar por tener un empleo, las herramientas de trabajo, e inclusive su vida (Serje, 2013).

Para finalizar este capítulo, demuestro cómo por medio de la reconstrucción de los viajes que hacía mi abuelo a los lugares alejados del centro de país y contruidos por medio de la geografía de la imaginación que contiene el relato de la “Otra Colombia”, como zonas de frontera; y las perspectivas, anécdotas y testimonios de los demás camioneros sobre estos lugares, se saca a la luz un entramado oculto, oscuro y muy crudo de las dinámicas que componen los modos de intervención pertenecientes a la geografía de la gestión del estado, basada principalmente en un interés económico de articulación capitalista mundial.

Resalto cómo, si bien los camioneros están permeados por esa visión de la cadena económica de la que ellos mismos hacen parte, el interminable recorrido de las carreteras de Colombia, a la vez de estar trabajando y andando, les permite desbloquear un panorama más amplio de visibilidad que es de difícil acceso. Si bien, en este panorama ellos reproducen aspectos del imaginario común, o inclusive no son conscientes de todo el funcionamiento del sistema, les brinda herramientas desde la materialidad de las carreteras, encontrar pistas sobre las dinámicas de poder presentes en aquellas zonas. Al punto de que uno de ellos llega a concluir a través de la no pavimentación “de la despensa de Colombia”, la existencia de una cortina de humo que esconde una parte de lo que he desarrollado en este capítulo, argumento que comparto con Margarita Serje (2013).

A pesar de ello, y lamentablemente, este entramado resulta ser una bola de nieve que se acrecienta cada vez más, siendo uno de sus componentes principales la violencia. De esta manera, la segunda parte del viaje se sumerge por los tránsitos entre la guerra, los actores armados y la inseguridad como otra margen a la que se enfrentan los camioneros colombianos en su diario vivir.

Capítulo 3. El viaje, segunda parte

Una noche venía de allá de San Luis como a las 10 de la noche con mis viajes de piedra. Como la guerrilla *hacía mucha justicia*, una noche me dejaron cuatro muertos botados en la carretera atravesados y yo solo. No hallaba qué hacer, si quitarlos o no. Pero les habían dejado un letrero que decía: “por ladrones”. Entonces ya me puse mis guantes por cuestiones de seguridad, los corrí para un lado, corrí mi camión, volví y se los dejé tal como los habían dejado ellos. Me daba susto sí, porque no sabía si ellos me estarían mirando desde la montaña porque estaba en un abismo, en un sitio que es feo, pero yo decía “qué voy a amanecer aquí por culpa de estos muertos”. (cita entrevista E.)

En el capítulo anterior me enfoqué en el análisis de las márgenes del estado en términos espaciales por medio de aquellos lugares lejanos a los que viajaba recurrentemente mi abuelo durante su vida como camionero. Tomando como ejemplo principal a la región de los Llanos Orientales -como uno de sus destinos principales-, la condición de las infraestructuras viales hasta el municipio fronterizo de Puerto Carreño y las constantes atribuciones a la “ausencia Estatal” en aquellos territorios, demuestro que se trata de un efecto determinado por el estado. Un efecto que, alimentado por la postura de Serje (2013), está construido desde ciertas imágenes y metáforas arraigadas en el sentido común -incluido el de los camioneros- como elementos que componen la geografía de la imaginación, la cual es el preámbulo que posibilita unos modos de intervención, que pueden ser considerados viables y tolerables en la geografía de la gestión, expuestos anteriormente: la normalización, la penetración y apropiación, y la explotación y extracción.

Continuando con el análisis de las márgenes del estado, el primer enfoque desarrollado en el capítulo anterior, se trata de una proyección imaginaria de periferia espacial que contiene a aquellas personas que se consideran insuficientemente socializadas en los marcos de la ley, sitios a los que nombré zonas de frontera. Esta margen se mantiene en el presente capítulo -entendiendo que las márgenes no son simplemente espacios periféricos- sumado a un segundo enfoque definido como “sitios de *práctica* en los que la ley y otras prácticas estatales

son colonizadas mediante otras *formas de regulación* que emanan de las necesidades apremiantes de las poblaciones, con el fin de asegurar la supervivencia política y económica” (Das & Poole, 2008). Por medio de este último ahondaré en uno de los componentes principales en la conformación de las zonas de frontera: la violencia. Así desarrollaré superficialmente, desde las experiencias vividas de los entrevistados en el ejercicio de ser camioneros, los fenómenos mencionados en el capítulo anterior: el narcotráfico y la presencia y acción de los actores armados estatales, contraestatales y paraestatales (Ramírez, 2015).

El estado de excepción

Para este segundo enfoque de margen del estado es necesario retomar el papel del *estado de excepción*. Este estado

provee una teoría de soberanía que está tanto por dentro como por fuera de la ley. Dado que el soberano no puede estar por definición atado a la ley, la comunidad política queda dividida en torno a distintos ejes de membresía e inclusión que pueden correr a lo largo de líneas fallidas de raza, género, etnicidad o pueden construir nuevas categorías de personas incluidas en la comunidad política pero a los que se les niega membresía en términos políticos (Das & Poole, 2008: 28).

Así pues, esta soberanía desde órdenes que incluyen a través de la exclusión -lo que en el capítulo anterior mencioné como *inclusión excluyente*-, reconstituye por medio de leyes especiales a ciertas poblaciones y los espacios que habitan en nuevas formas de regulación. Además, según esta teoría, y siguiendo a Agamben, por medio de la ley se producen y posicionan ciertos cuerpos que son “asesinables” y se consideran como fuera de la misma ley (Das & Poole, 2008).

La comprensión de los “Estados fallidos” se deriva de la pérdida del monopolio de la fuerza física, cualidad atribuida desde la teología política europea al Estado -siendo el principal exponente Max Weber-, que también define la legitimidad de su uso. Esta legitimidad no solo es exclusiva del Estado sino también la puede prescribir a cualquier otro tipo de organización. De esta manera, partiendo de la idea en la que el Estado está siempre en peligro de perder “el dominio sobre la organización *racional* del gobierno por la fuerza de lo *natural* desde su interior” (Das & Poole, 2008: 23), es concebido como un proyecto inconcluso que debe ser imaginado y anunciado persistentemente, invocando el desorden, lo vacío y lo salvaje que

yace de forma amenazante tanto fuera de sus límites como en su interior. Así, se esclarece la razón del concepto de estado de naturaleza como opuesto necesario para el origen del Estado, y su tarea de instaurar el orden por medio de la fuerza. Es por esto que las zonas de frontera desarrolladas anteriormente, también son consideradas espacios de excepción en los que siguiendo las oposiciones binarias de civilización-barbarie, cultura-naturaleza, progreso-atraso, la violencia es un factor predominante, siendo las guerras unas de sus expresiones más comunes. Por esta razón, los conductores al momento de recorrer las carreteras -especial pero no únicamente de las zonas de frontera- están en constante interacción con las personas que han compuesto la guerra en Colombia. Para llegar a estas interacciones es necesario hacer un breve recorrido histórico sobre la razón de esta guerra.

Los actores armados: surgimiento de las guerrillas

Dentro de los actores armados legales e ilegales presentes en las carreteras más recurrentes dentro de las experiencias, historias y anécdotas de los camioneros, están: la policía, el ejército, las guerrillas y los paramilitares. Se trata de diferentes grupos armados con distinciones en su accionar y posicionamiento respecto al estado, pero que se podían -y aún hoy se pueden- encontrar en una misma vía con diferentes distancias e ideologías, guiados principalmente desde intereses políticos -de guerra- o económicos. De esta manera, los modos de interacción a los que se han tenido que enfrentar los camioneros con cada uno de ellos han sido múltiples, pero todos con el riesgo común de perder su medio de trabajo -el camión- o su propia vida. Así, retomando una de las afirmaciones del anterior capítulo en el que se consideraba como “muy valientes” a los camioneros que se atrevían a transitar “las trochas del Vichada” por lo que podía pasar en un primer momento al camión, la valentía se convierte en una obligación a la hora de estar enfrentándose constantemente a actores armados. Sin embargo, previo a la comprensión de la presencia de estos actores -protagonistas del conflicto- en las carreteras y su actuar, es necesario remontarse a la germinación del conflicto armado interno colombiano distinguido por su larga duración e importantes consecuencias humanitarias.

La violencia política en Colombia parte de una lucha bipartidista entre los partidos políticos tradicionales Liberal y Conservador conocida como “La Violencia”. En el periodo comprendido desde el año 1946 hasta 1958 -en 1948 ocurrido el evento conocido como el

Bogotazo⁸- ambos partidos se disputaron por el control del aparato estatal hasta la llegada del Frente Nacional en el que se acordó la alternancia del gobierno hasta 1974 (Ramírez, 2015). Estos partidos promovieron explícitamente la violencia entre la misma población, excluyendo otro tipo de fuerzas políticas, al punto de hacer estallar conflictos sociales, los cuales, sumado a la carencia de medios de expresión institucional, estaban en contra del lugar central que los partidos hegemónicos tenían en la idea de Estado. De esta manera, los actores armados no estatales nacen y la violencia estalla en las zonas donde “las instituciones de control y la regulación social no están suficientemente articuladas por *estructuras partidistas*” (Ramírez, 2015: 40). Mismas zonas, en donde la presencia del ejército -como autoridad del Estado- asumió el rol de contener la violencia e integrar aquellas regiones al orden central.

Es en ese contexto político en el que se fundan para 1964 las dos guerrillas más grandes y duraderas de Colombia: las Fuerzas Armadas Revolucionarias de Colombia (FARC) y el Ejército de Liberación Nacional (ELN). Por un lado, como resumen del surgimiento de las FARC -debido a la complejidad y extensión que esta representa-, inició con la conformación de autodefensas campesinas de tendencia liberal a través de la resistencia armada y luego como núcleos guerrilleros, que buscaban la defensa de la tierra de la que aseguraban ser constantemente despojados por los grupos económicos y de poder local. Adicionalmente, guiados desde una ideología comunista a la que denominaron “guerra revolucionaria”, buscaban hacer frente a sentimientos de privación política relativa a una situación económica o social desventajosa causada por el régimen político de la época, que como resultado de su violencia partidista había dejado grandes cantidades de desplazados (Pino, 2014). En seguida, con la formación de “repúblicas independientes” y el ataque de estos por el ejército -principalmente- a Marquetalia en el departamento del Tolima, se convirtió en el mito fundacional de un solo “Estado Mayor Guerrillero” y su funcionamiento como guerrillas móviles dentro de todo el país (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022).

⁸ Acontecimiento histórico sucedido el 9 de abril de 1948 del asesinato del líder Liberal y candidato popular a la presidencia, Jorge Eliécer Gaitán en el centro de Bogotá. Desde allí se desencadenan revueltas y expresiones de violencia en la capital y en todo el país. Asimismo, algunas personas determinan esta fecha como el origen del periodo comprendido como “la Violencia”. “La muerte del caudillo liberal supuso la eliminación tajante de un proceso político esperanzador y conducente a representar las metas de colombianos víctimas de la desigualdad social, la falta de representatividad política y la arbitrariedad de sucesivos gobiernos” (Saab, 2013).

Por otro lado, el ELN surge en la misma época, pero a diferencia de las FARC que se origina por las tensiones agrarias del sur del Tolima, ésta tiene corrientes ideológicas distintas. Bajo la influencia de la guerra fría, la revolución cubana y una tradición ligada a la teología de la liberación -siendo su principal representante el sacerdote Camilo Torres-, estudiantes, profesionales e incluso personas de la cohorte cristiana se vincularon a la guerrilla (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022). Dentro de su estrategia se ubicaron por campamentos en lugares donde había mayor riqueza económica y de explotación natural, especialmente del petróleo (López & Mosquera, 2019). Su objetivo, proclamado en el Manifiesto de Simacota⁹, se expresaba como respuesta a “la violencia reaccionaria desatada por los gobiernos oligarcas (...). El pueblo liberal y el pueblo conservador harán frente juntos para derrotar a la oligarquía de ambos partidos (...) ¡liberación o muerte! (Morales, 2022). De esta manera se ubican tres causas principales del conflicto armado propias de las zonas de frontera: la exclusión y discriminación de ciertos sectores de la sociedad, los recursos naturales y “la falta de inclusión política de diversos sectores como partidos, movimientos, entre otros” (López & Mosquera, 2019).

Lo anterior desencadena una de las nociones que más daño ha causado a las víctimas del conflicto armado colombiano: la noción del *enemigo interno* desde la indistinción entre combatiente y civil como blancos legítimos (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022), propios de un estado de excepción. La fuerza pública, guiada por la estrategia de buscar y destruir al enemigo, no tuvo en cuenta el principio de distinción que permite reconocer entre el combatiente y el civil. Se trata de un fenómeno que se complejizaba y enfrentaba a la tarea revolucionaria de las guerrillas de incentivar una “guerra popular” que se libraba en lo político y en lo organizativo, en el que se buscaba “crear bases clandestinas en los movimientos sociales especialmente que preparan la «liberación» paulatina de territorios y la insurrección” (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022). De esta manera, el que la conformación guerrillera fuese un proyecto social y político encauzado a transformar las condiciones de vida de la población por medio de las armas, propició el involucramiento y en algunos casos el apoyo voluntario o forzado de la misma población. A partir de ello, se posibilita lo que Agamben (1998) define como “la vida nuda”, incluida dentro del estado de

⁹ Municipio ubicado en el departamento de Santander, como el primer lugar tomado a nombre del ELN por cuatro guerrilleros vestidos de civil (Comisión de la Verdad, s/f-b).

excepción, la cual “puede ser tomada por cualquiera sin ninguna mediación de la ley y sin incurrir en la culpa del homicidio” (Das & Poole, 2008). Esto lo complementa la Comisión de la Verdad al afirmar: “Esta situación unida al *estigma* y al *señalamiento de las zonas rojas* o de presencia de guerrilla, derivó en la fijación de miles de seres humanos como blancos legítimos. Su trato como rebeldes o subversivos desdibujó el Estado de Derecho”(Comisión de la Verdad de Colombia, 2022).

Es a partir de la instauración de estos nuevos órdenes sociales y políticos que -como se menciona en la cita anterior- se configuran discursivamente a las “zonas rojas”, conflictivas y desordenadas, en las que “no hay más ley que la ley del más fuerte” (Serje, 2013). Se empieza entonces a visibilizar el segundo enfoque de márgenes propuesto en este capítulo: “aquellas prácticas que pueden parecer relativas a una continua redefinición de la ley a través de formas de violencia y autoridad, las cuales pueden ser construidas como extra judiciales tanto como previas al, y fuera del, estado” (Das & Poole, 2008). Dentro de lo desarrollado hasta el momento, la primera que aparece es la producción de “cuerpos asesinables”, y en segundo lugar, los tipos de poder que transitan entre lo legal y lo ilegal, personificados en actores como los paramilitares.

Los actores armados: la aparición de los paramilitares

Siguiendo con lo planteado según Max Weber y su influencia, el gobierno colombiano como respuesta al “riesgo de una supuesta amenaza externa” (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022), expidió un decreto en 1965 que permitió armar a los civiles para la defensa nacional y la preservación del orden público. De modo que se sentaron las bases, por una parte, para que las guerrillas buscaran la adhesión de la población civil y por otra, las autodefensas se alzaran en nombre del Estado. Esta decisión, si bien es utilizada comúnmente por los países como defensa ante las agresiones externas, en Colombia se utilizó bajo un supuesto de la doctrina contrainsurgente en la que el enemigo del comunismo internacional -en el marco de la guerra fría- actuaba de forma encubierta por medio de un “enemigo interno”. Enemigo que para el gobierno se encarnó tanto en el oponente armado como en quienes controvirtieron el poder establecido sin el uso de armas. De esta forma, a través del reglamento de combate contra guerrillas -consecuencia de la transformación del decreto de 1965 en ley tres años después- se legitimó la participación de los civiles en el mantenimiento “del orden público”

de dos formas: como Junta de Autodefensa y como Defensa Civil. “Las juntas de autodefensa fueron autorizadas para «prevenir la formación de grupos armados», para adelantar «operaciones de control, registro y destrucción», y para que fueran dotadas con «armas y municiones por el tiempo que dure la acción»” (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022).

Como respuesta a lo anterior, las primeras autodefensas fueron conformadas por propietarios de tierras y caciques políticos, lo que conllevó “al establecimiento de órdenes jerárquicos que garantizaron el control y la hegemonía de los más poderosos” (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022). Allí también se inició el armamento de *zares de las esmeraldas* y de los primeros ejércitos privados de *narcotraficantes*, que gracias al amplio margen de acción que tenían posibilitó su actuación de manera “criminal” en alianza con agentes de la fuerza pública. De este modo, el tipo de poder que encarnan los paramilitares se convierte en una mutación de la autoridad “tradicional” hecha posible por el poder del estado, siendo estos personajes quienes representan paralelamente el desvanecimiento de la jurisdicción estatal y su refundación constante a través de su apropiación de la justicia y la violencia privada. En consecuencia, son las personas que desde la violencia y la ley -tanto dentro y fuera de ella- constituyen el movimiento del estado en la vida cotidiana de las zonas de frontera (Das & Poole, 2008).

Para este punto, resalto que los años de inicio de mi abuelo en el oficio como camionero, mediados de la década de 1960, coincidieron con lo expuesto anteriormente: régimen del Frente Nacional, surgimiento de guerrillas y paramilitares. Para la década siguiente -es decir, los 1970- entra a ser parte de este panorama el narcotráfico, con condiciones ideales para la escala de producción a la que llegó: un conflicto entre el Estado y los campesinos que habitaban tierras tituladas como baldías, quienes además dependiendo de la región encontraron en el cultivo de la marihuana, la coca y la amapola mejores ingresos que con otros cultivos. En segundo lugar, “territorios que por el modelo de desarrollo no estaban integrados ni tenían presencia efectiva y/o legítima del Estado” (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022); tercero, dinámicas de ilegalidad en esos territorios trazados por rutas de

contrabando, y en último lugar, una crisis social y económica que lanzó al “rebusque”¹⁰ a miles de personas.

La nación de la hoja de coca y el narcotráfico

Dentro de la mirada de los entrevistados sobre las zonas de frontera caracterizadas por ellos esencialmente desde la “ausencia Estatal” y en relación con las personas que las habitan, aparece recurrentemente el cultivo de la hoja de coca como respuesta a la misma ausencia. Uno de ellos afirma: “Ellos viven de la coca porque ellos no tienen recursos. Si aquí en el interior no más *mami*, un agricultor, que digamos que siembre papa, para hacer una fumigada tiene que comprar un frasquito de 250 milímetros que le vale 500 mil pesos, peor. Por eso es que la gente de las partes lejanas vive de la cocaína y vive de muchas cosas y de maldad, de mucha maldad” (cita entrevista J.). Otro de ellos vuelve a mencionar la diferencia en los costos, el cuidado y la rentabilidad de los distintos cultivos agrícolas en comparación con el cultivo de la hoja de coca al decir:

Muy poco campesino siembra porque no es lo mismo. Cuando a usted le toca sembrar una mata de plátano, ¿qué le toca?: tener un retobo, un roto speed, un tractor, le toca tener abonos, fungicidas, pesticidas para vender una mata de plátano que se puede dañar con cualquier mosquito, con cualquier insecto que la contamine, la volvió *mierda*, le acabó a usted un capital y la dejó en el banco con una deuda ni la *hijueputa*, con las ganas de perder hasta la finca. Usted campesina, como parte de la comunidad, viene un *hijueputa* y le dice, siembre esta mata no necesita ni pesticida ni fungicida, no necesita rociar, no necesita desyerbarla, no necesita hacer nada y le voy a pagar por sembrarla y por sacarla. Y fuera de eso le voy a dar parte de mi ganancia. Y usted con cinco-siete criaturas, su vecino con otros cinco y así sucesivamente (entrevista L.)

Con lo anterior, desde la mirada de algunos de los camioneros con quienes conversé en el desarrollo de esta investigación, existe una diferencia entre indígenas y campesinos, como quienes no tienen los recursos o encuentran mayor facilidad en el cultivo de la coca sobre otros cultivos, y quienes son los agricultores y “terratenientes” que sí tienen el dinero para hacer un uso productivo “legal” de las tierras, en términos de producción de capital. Inclusive

¹⁰ Palabra utilizada para referirse a la manera de conseguir recursos o medios que permitan la subsistencia de una persona o un grupo de personas por todos los medios posibles, causado por condiciones de dificultad o escasez.

uno de ellos menciona cómo una vez junto con mi abuelo tuvo que sacar un viaje de hoja de coca de una comunidad indígena para vendérsela a la guerrilla, y cómo desde su experiencia en los viajes que realizó nunca vio que comunidades indígenas cultivaran otro “producto” que no fuese la hoja de coca. De ahí en adelante esta persona se extiende en la descripción de los indígenas de forma despectiva y discriminatoria, basado en cómo pudo presenciar la venta de niños indígenas, por parte de quienes afirma eran sus mismos padres, a las personas que pasaban por las carreteras del sector. Dentro de esa descripción, retrata a los indígenas a través de un lente exotizante a causa de sus creencias, distintas a un dios católico, y a su “contaminación” al “mezclarse” con personas-no indígenas, lo que ha dado como resultado que actualmente “no sean indios de verdad” (cita de entrevista L.). Todo esto para llegar a afirmar que le parece irónico cómo en la actualidad se habla de las comunidades indígenas desde una mirada reivindicativa, tratándose de una mentira que justifica la continuación de robo de dinero por parte del gobierno y la manutención de “esa esa clase de gente” (cita de entrevista L.).

En este orden de ideas, si bien se hace evidente que los camioneros en algunos casos denuncian ciertas prácticas del orden hegemónico, asimismo reproducen formas de violencia que se expresan de manera desigual en las zonas de frontera. Formas de violencia que están estrechamente relacionadas con el origen colonial de la proyección imaginaria de estas mismas zonas. Esta perspectiva, además de desconocer los usos específicos de la hoja de coca desde la cosmovisión de las distintas comunidades indígenas, silencia y omite el despojo violento de las tierras a estas comunidades, las diferentes formas de esclavitud, abuso y explotación a las que han sido expuestas, y cómo no se les han garantizado alternativas para mantenerse en el sistema capitalista al que han sido introducidos en contra de su voluntad. En adición, vuelven a aparecer actores armados “al margen de la ley” como la guerrilla, personajes con los que deben interactuar constantemente dentro de sus distintos viajes.

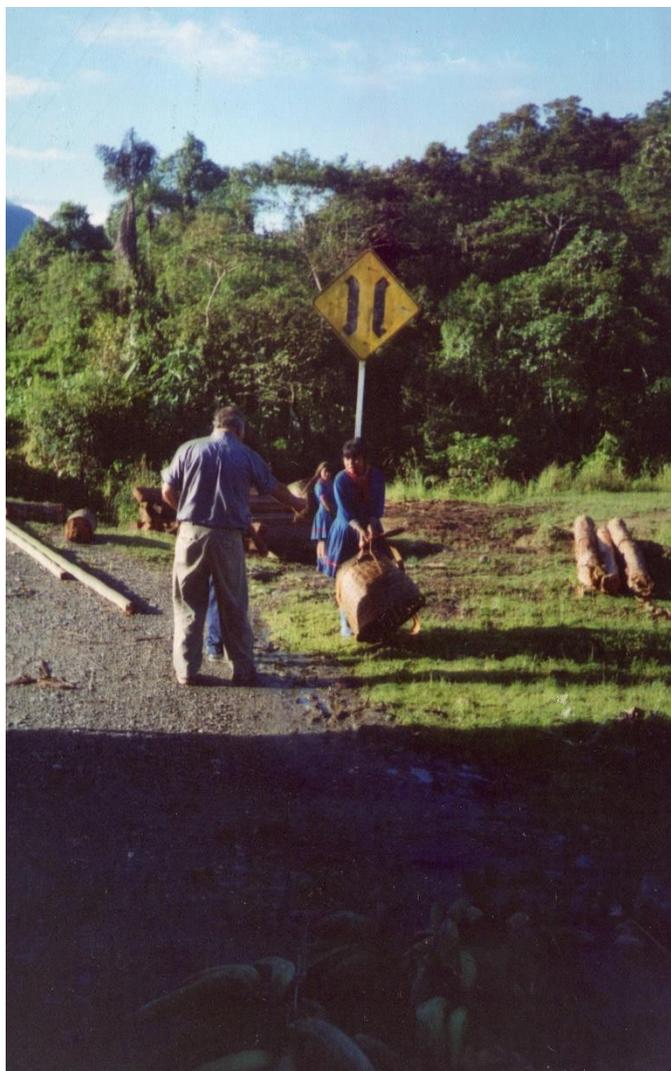


Ilustración 13. Foto de Orlando Rincón comprando artesanías a Indígenas Embera Dobidá

Como continuación en la reconstrucción histórica para llegar a la relación entre la venta de hoja de coca de la comunidad indígena a la guerrilla, ocurren acontecimientos importantes. Uno de ellos es la adopción del Estatuto de Seguridad en 1978, durante el segundo gobierno después del Frente Nacional al mando del entonces presidente, Julio César Turbay. Este decreto le permitió al gobierno la violación de los derechos humanos con métodos similares a los utilizados por las dictaduras del Cono Sur, como el hostigamiento a intelectuales y la estigmatización de campesinos y habitantes de los territorios concebidos como “zonas rojas”, donde los militares asumían el control de la vida cotidiana de las personas. Así, al convertir esos territorios en zonas de operación militar, se trataba a la población civil como enemigo potencial, por lo que estaba expuesta a restricciones de movilidad, control estricto de la

cantidad de mercado que podía entrar a los municipios y las veredas, además con frecuentes insultos y golpes. Estos tratos, fueron causa del aumento en la incorporación de los habitantes de estas zonas a la guerrilla (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022).

A mediados de los años setenta, se anunció la noticia del *hallazgo de un camión* en Pasto, Nariño, que transportaba en sus llantas 39 libras de cocaína pertenecientes a Pablo Escobar Gaviria quien fue enviado a la cárcel. Tiempo después, el narcotraficante más grande de la historia del país había salido de la cárcel gracias a sus abogados. Para este momento el Cartel de Medellín -su dirigente Pablo Escobar- era dueño de la gran mayoría de laboratorios de cocaína ocultos en “las selvas” del sur del país, lo que implicaba una gran operación logística de transporte por medio de aviones, transporte fluvial y carreteras, que para la actualidad siguen siendo las vías principales para sacar la cocaína hasta los puertos (Comisión de la Verdad, s/f-a). A partir de esto, los narcotraficantes compraron millones de hectáreas en “los territorios más productivos” del país, lo que condujo, además de la creación de ejércitos privados, al desplazamiento de los habitantes de aquellos lugares: campesinos, indígenas y comunidades afrocolombianas. Lo anterior permitió una expansión paramilitar, cuyas organizaciones financiadas por narcotraficantes, terratenientes y apoyados por algunos sectores de las Fuerzas Armadas, protegían los complejos de la producción del estupefaciente. Con todo esto, a pesar de que en un primer momento durante los años setenta las FARC perseguía a los campesinos -incluidos indígenas- que sembraban coca y marihuana, a finales de la década se convirtió en el intermediario entre los últimos y los narcotraficantes (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022).

Para este punto el narcotráfico, en busca de protección política y judicial, anexa dentro de esta compleja red a los políticos. Los narcotraficantes empezaron a comprar campañas políticas, operadores de la justicia y militares, generando una convergencia de intereses entre la política y la mafia. Esto conllevó a que se tolerara ampliamente al narcotráfico como economía ilícita, que para inicios de los años ochenta buscó la forma de legalizar su poder por medio de los negocios y la política (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022).

A pesar de que algunos de los camioneros entrevistados estigmatizan a quienes cultivan la hoja de coca, paradójicamente no niegan, sino que aseguran la relación entre el transporte terrestre y el narcotráfico. Este vínculo se da desde el propio transporte de las diferentes drogas o por el lavado de activos. Uno de ellos afirma:

Hemos tenido la mala suerte de generar dinero con la desgracia de este país que ha sido las drogas y no hay una sola empresa en este país, una sola, que no haya tenido que cargar, llevar, transportar heroína, base de coca, químicos, así sea los microondas, pero todos sí o sí han tenido que ver con el tema. Y esta es la sangre de nosotros. Hay conductores que si aceptaron, hicieron su negocio y se compraron sus propios carros, crecieron como la espuma y ¡pum! bajaron. Y siendo conductores lo vi a muchos, estrenando camiones, con carros, con apartamentos y suban y bajen, y se creían *el putas*. Y nosotros con el mismo carrito, y suba con sus pesitos y baje por moneditas, suba por pesitos, baje por moneditas (cita entrevista L.)

Este fenómeno, además de que resulta tentador para aumentar el capital económico rápidamente, resulta siendo una alternativa para aquellos camioneros terciarios o independientes -teniendo en cuenta la precarización del trabajo descrita en el primer capítulo- que necesitan hacer rentable su trabajo. Uno de ellos dice:

Yo hablaba qué día con un muchacho y me decía: “hermano, la verdad es que a me ha ido muy bien pero porque le meto marihuana los días subiendo”. Pero no, es que eso no se puede hacer hermano, y ellos no trabajan con empresas por eso, trabajan particulares a raíz de eso (cita entrevista J.).

Desde el lavado de activos, como práctica que consiste en aparentar un origen lícito o legítimo a grandes proporciones de capital económico proveniente de la ilegalidad, en el transporte es algo que “se ha sabido desde siempre” (cita entrevista H.). Como el acontecimiento histórico en el que se rastreó el origen de la coca del narcotraficante Pablo Escobar, ha sido una práctica que han utilizado estas personas invirtiendo ese dinero en la compra de vehículos pesados que son costosos, importados y comprados en grandes cantidades. Además de que lo consideran como una práctica que ha dañado al transporte, uno de los entrevistados lo explica:

Siempre han lavado activos, mucho, todas las ciudades: Medellín, Bogotá, Bucaramanga; se ha visto mucho lavado de activos con los camiones. Porque tú inviertes 500-600 millones que

vale un tractocamión, lo compras y la cantidad de gastos del tractocamión; hoy en día está más organizado por la factura electrónica, pero antes era más informal. El tema entonces es que no era tan fácil identificar a una persona que estuviera lavando plata con eso (cita entrevista H.)

El contexto histórico anterior, sumado a los testimonios de los camioneros, demuestra explícitamente cómo las márgenes propuestas como prácticas en las que se redefine la ley por medio de la autoridad y la violencia, no son hechos aislados sino por el contrario es una constante. El flujo de interacción entre lo legal y lo ilegal desde los distintos actores que van conformando el conflicto interno -y quienes lo transitan-, visibilizan un estado de excepción que no permanece en un periodo de tiempo determinado sino que se expande a través de la tolerancia en formas de regulación desde lo ilegal-legal. Así, el sentido de margen se amplía sobre un sitio o tiempo que queda por fuera del estado, y se trata más bien de “ríos que fluyen al interior y a través de su cuerpo” (Das & Poole, 2008).

Para este punto, el recorrido histórico llega a la década de los ochenta, dada la conformación de guerrillas, paramilitares, narcotráfico y su respuesta/vinculación con los funcionarios estatales, sean políticos o fuerzas armadas. En adelante me enfocaré -a modo de perspectiva general- en retratar las principales interacciones y prácticas de los camioneros con los distintos actores armados, dándoles voz por medio de sus anécdotas. Sin embargo, no detallaré la fecha o su relación con lo que estuviese pasando específicamente durante ese contexto histórico político, debido a que extiende los propósitos de este capítulo, que es retratar sus tránsitos entre el segundo enfoque de margen del estado.

Los camioneros y su tránsito entre actores armados: el registro y la guerra

Solamente hay una carretera para entrar y una carretera para salir; y los territorios eran disputados al día. Entonces ya sabíamos que de Santa Rosalía a la Y estaban *los elenos* y de la Y a Quibdó estaban *las FARC*. Y lo que era la parte de Risaralda, la parte de Pereira a la Y, estaban los *paramilitares*. O sea que usted tenía que pasar por las tres casas (cita entrevista L.)

Los viajes de mi abuelo por las carreteras del país implicaban una interacción con todo tipo de personas, no obstante esta interacción era mediada, nada más y nada menos, que por la guerra. Allí aparecen los puestos de control como un supuesto necesario dentro de las

dinámicas mismas del conflicto, que, como he venido desarrollando, se da por tres grandes razones entrelazadas entre sí: la disputa de las tierras, el interés económico y el poder político.

Estos puestos, conocidos comúnmente como “retenes”, son uno de los medios por los cuales los diferentes actores armados se disputan el control sobre territorios concretos. De un lado están los puestos de control de policías y militares que se hacen legibles en nombre del Estado y entrar en contacto con la vida cotidiana. De otro lado, y en contraposición, están los puestos “extralegales” de las guerrillas y los paramilitares en los que desde su control territorial, determinan quienes puedan transitar los órdenes sociales específicos de su poder. En estos espacios es donde sus habitantes o las personas que los recorren -como los camioneros-, internalizan la imprevisibilidad de la violencia y la falta de garantías o leyes de protección para garantizar su seguridad o vida.

Uno de los entrevistados, amigo con el que mi abuelo viajó a Cumaribo, Vichada, dice:

Por allá tenía que ir uno reportado, las placas del camión y el nombre de las personas que íbamos, o sea, nunca nos decían para qué nos reportaban, pero creo que era porque había una entidad de *subversión* por allá que daba el permiso para que ciertos camiones entraran. No se sabía por qué salían y eran personas en partes de civil y otras personas vestidos de camuflados. Pero uno no sabía qué era, ni uno preguntaba porque no se debía; ni debe ponerse a preguntar “¿ustedes son del ejército, de la guerrilla, de qué?”, no, eso no lo podía hacer uno. Entonces me imagino si en ese entonces funcionaban las cosas así, quién sabe ahorita, me parece que lo mismo porque por allá son muy pocos los carros que transitan (cita entrevista N.)

Otro de los entrevistados explica que el reporte -como requisito con todos los grupos- se lleva por medio de la firma de un libro de ingreso en el territorio en el que se registra: el nombre, la placa del carro, en dónde vive el conductor, para dónde se dirige, con qué personas va, qué lleva al destino y qué trae de regreso. Adicionalmente, se solicita al camionero información sobre la presencia, encuentro o interacción con otro de los actores armados oponentes -incluso, en algunos casos se pide que informen de su presencia al oponente-, por lo que el rol que debía asumir el conductor es de “ciego, sordo y mudo” (cita entrevista L.), y responder solamente a lo que esas personas necesitaban escuchar. Uno de ellos comenta:

Había un pueblo en el que estaban *los paras* siempre y a uno le preguntan “¿usted qué vio?” a uno le toca hacerse el mudo porque si usted se mete de *lambón*, llegaban, ya lo conocían y lo mataban. Entonces a uno le toca *la ley del silencio*: “No, yo no vi nada” así lo *haiga* visto, “No yo no vi nada, no, no sé nada”. Y nada de relaciones de nada, ellos son allá y nosotros somos diferentes. Usted a veces se encuentra con un grupo de esos “no, que somos (...)”, “Ah! listo” pero usted no se puede meter ahí, nada (cita entrevista M.).

Si bien los puestos de control cumplen la función de registrar la entrada y salida de las personas a estas zonas, resulta siendo lo menos riesgoso que le podía pasar al camionero a la hora de encontrarse con ellos. Haciendo la salvedad de lo relatado en la cita anterior, donde si no se cumple *la ley del silencio*, la persona está en grave riesgo de ser asesinada. La cuestión se complejiza cuando los camioneros transitan una carretera que está en medio de un enfrentamiento, a menos que la persona tenga conocimiento de los horarios permitidos - siendo generalmente de las seis de la mañana a las seis de la tarde-, que haya sido avisado con anterioridad sobre el paro armado para no viajar ese día, o que el mismo grupo armado le avise. Como uno de ellos afirma:

En esa época la guerrilla -entre comillas- en ciertas horas nos cuidaba, *tenían sus leyes ¿no?* porque uno llegaba hasta cierto punto, decían: “Hermano hasta aquí puede avanzar. Me hace el favor guarda ese camión, lo apaga y se queda ahí que mañana sigue a las seis de la mañana”. Entonces, claro, uno ya sabía los horarios y obedecía, y los paramilitares eran igual: “Usted por aquí, después de las seis de la tarde, me hace el favor y no pasa”, entonces ya uno respeta porque era cuestión de seguridad de ellos, ¿no?, y como manejan también el transporte de sus propias mercancías, de su logística, entonces hay zonas en donde no les sirve o no les conviene que pasen camiones (entrevista H.).

Si lo anterior no era el caso y el conductor se encontraba en un conflicto entre los que distinguían como la guerrilla por las botas de caucho, los paramilitares por el brazalete que llevaban en el brazo o los “patiamarrados”, con las botas con cordones del ejército, las dinámicas eran distintas. En la experiencia de uno de ellos:

El verdadero conflicto estaba ahí cuando la gente se la quería *dar de abeja*. Cuando de pronto se estaban disputando los territorios. Los territorios eran: de aquí hasta allá eso es lo suyo, y de aquí para acá es lo mío. Cuando se empezaban a echar bala entre ellos, ahí venía lo *hijueputa*, que usted se quedara en la mitad, que fue lo que nos pasó muchas veces. Entonces

le toca: tirarse del carro, alejarse, quedarse en un punto visible y quieto donde usted pueda quedarse a la vista de ellos y saber que usted no está participando de la vuelta. “Bueno ¿Y ustedes por qué corrieron?”, “No hermano, pues escuchamos disparos y nos tocó correr porque no sabemos más sino correr”, “¿Quién es el dueño del carro?”, “Yo”. “Bueno, hágale papi, hágale que aquí esta vaina se ya se va a prender” (cita entrevista L.).

Al conversar sobre el mismo tema, un entrevistado complementa al decir que durante los enfrentamientos debían esperar largas horas o dormir sobre las transmisiones de los carros escondidos para que nos les pasara nada. Sin embargo, muchos de ellos -transportadores- han perdido la vida en estas situaciones (cita entrevista J.).

Inclusive uno de ellos va más allá y define otra frontera invisible pero visible para ellos: la razón de la guerra -inherente a la riqueza y la disputa de las tierras- es *el dinero*. Me explica que las guerras son causadas por la disputa alrededor de un territorio rico en dinero: donde hay petróleo, minería ilegal, oro, cultivos de exportación -como el banano vendido en dólares- o cultivos de coca. Esto debido a la manutención de los mismos grupos armados que se lucran a través de la extorsión; en consecuencia, “las zonas pobres” no son de interés para nadie (cita entrevista H.). No obstante, hago la aclaración de que en esencia -como desarrollo más arriba- los grupos paramilitares han sido creados para la seguridad de las tierras en las que se llevan a cabo la producción, extracción o explotación con fines económicos pertenecientes a actores privados: terratenientes, narcotraficantes, empresarios. En comparación a esto, la guerrillas desde el control de ciertos territorios tendieron a usar la extorsión y secuestro -sumado al narcotráfico por lado y lado- como medios para su financiación. Uno de los grandes ejemplos de esto es el ELN, que desde los años ochenta sostuvo una campaña de sabotaje a la industria petrolera que incluía “sabotaje, extorsión, secuestros a ingenieros y trabajadores, apropiación de las regalías, así como incidencia en el movimiento social para la buscar la nacionalización de este recurso natural” (Comisión de la Verdad de Colombia, 2022). En adición, este último entrevistado me dice que cuando se ven las guerras y las masacres, es por la búsqueda de apoderarse de ciertas zonas o recuperarlas para lo que explica:

Todo gira alrededor del dinero, todos los grupos no son en base a un ideal como la guerrilla lo hace querer ver ni mucho menos como los paramilitares lo quieren hacer ver, todo gira es alrededor de la economía, de la plata. A ellos *les conviene más estar en la periferia*, donde

hay monte, donde hay montañas porque ellos manejan es una organización armada. Ellos van a estar en ciertas zonas periféricas, pero como te dije, es donde hay dinero. Entonces por ejemplo, si están en el Llano es porque están lucrándose de las fincas que están con ganado o de las zonas petroleras. Si están en el Caquetá, es igual, es donde hay siembros de coca o donde están sacando petróleo, para ellos poder *cobrar vacuna*; o si están en la Costa es porque le cobran vacuna a los puertos o a las fincas. (...) Por ejemplo, en Montería o en Córdoba, o por los lados de Tolú y Coveñas hay unas fincas espectaculares y uno dice: “ésta finca tan bonita”, claro, esa finca debe estar resguardada por cierto grupo armado, a esa la cuidan o los paramilitares o la guerrilla. Y eso está clarísimo que a la gente con plata y con ese tipo de negocios, pues le toca pagar cierta vacuna para poder llegar a la finca y *eso no cambia* (...). Eso gira es todo en torno al dinero, eso no es otra cosa y *en el interior* es lo mismo. Ellos mueven todo tipo de negocios, por ejemplo en Bogotá, los edificios grandes de San Andresito y las grandes mercancías, locales y bodegas, son manejadas por paramilitares. Y muchos negocios grandes son manejados por paramilitares o por guerrilla, *la guerrilla es una empresa, eso es una gran empresa*. Entonces no hay diferencia, pensaría yo que es el mismo negocio (cita entrevista H.)



Ilustración 14. Fotografía de un tractocamiión con un objetivo de mira de un arma de fuego pintado en la carga (perteneciente a una empresa de energía con nombre en inglés), tomada por mí el 3 de agosto de 2024.

Las vacunas y los favores

En este panorama, se incluye otra práctica convencional a la que los camioneros están acostumbrados al momento de pasar por un retén: las vacunas. Se trata de un tipo de impuesto “ilegal” cobrado por los grupos contraestatales o paraestatales, para que las personas puedan continuar con su camino. Lo que no por coincidencia, tiene relación con lo explicado por el camionero de la última cita. Al ser los camioneros quienes deben ingresar a aquellos lugares en donde hay producción económica -del tipo que sea-, está estrechamente relacionado con la presencia de los actores armados allí y su financiamiento a partir de la extorsión. Por esta razón, las empresas que contratan al camionero para el transporte del flete -en la mayoría de los casos- incluyen dentro del pago al transportador el precio de la vacuna. Así lo expresa un camionero:

La persona que contrata traer de Bogotá, el punto A al punto B que es Quibdó, aparte del cobro por la prestación del servicio es sabedor que en los tres puntos va a quedar dinero, entonces eso hace parte adicional del flete. Mientras usted pague, no hay problema. Entonces de aquí para allá le sale una moto en cualquier esquina del trayecto de Risaralda a Santa Cecilia, unos chinos con botas, enchaquetados, *negros, flacos, con unas miradas perdidas y penetrantes*. Ahora las FARC, lo mismo ahí le salen *dos mujeres*, maduras, madres de familia, donde usted no las puede mirar a los ojos y donde no les puede entablar una conversación porque fácilmente le pueden estar disparando (cita entrevista L.)

En el caso en el que el conductor no tenga “el aporte adicional” en el flete, debía aportar de otras maneras. Una de las estrategias de mi abuelo para pasar con facilidad era llevarles a los distintos personajes de los puestos de control aguardiente, cigarrillos, gaseosa o dulces.

Esto da paso a una distinción entre la interacción de los camioneros con los distintos actores armados, según la forma en la que ejerce su oficio, descrita en el capítulo uno. Es para el caso de los terciarios o independientes que invierten en algún producto para la venta como su propio negocio, que las interacciones tienen mayor recurrencia. Orlando Rincón, además de haber definido que su negocio era viajar a los lugares lejanos y sus viajes constantes al Chocó, también decidió comprar y vender madera que en algunos casos se la compraba a las FARC, y en otros, a los paramilitares. Uno de los entrevistados me cuenta que las interacciones entre mi abuelo y las FARC eran buenas por los productos que les llevaba como por su compra de

madera, misma razón por la que no tenía buen trato con el ELN. Esa “amistad” con los militantes que le vendían madera fue, además, una ventaja en una ocasión cuando al comprarle madera a un paramilitar que creía que mi abuelo no le había pagado, decidió secuestrarlo por más de un mes. Frente a esto mi abuelo no tuvo más opción que contactar a sus conocidos de las FARC para que estos amenazaran al actor armado y así lo liberara: “entonces me deja sano al señor, usted me lo deja quietico y nosotros no nos metemos en sus cosas” (cita entrevista L.). Esta anécdota, más allá de contar un corto secuestro, es una muestra de cómo en aquellas zonas de frontera en muchos de los casos sus habitantes, por no tener más oportunidades para mantenerse económicamente, entran a hacer parte de los grupos armados como medio de subsistencia.

Otro ejemplo de esta interacciones es el de los camioneros que crearon su negocio a partir de la venta de piedra de minas ubicadas en el departamento del Huila. Este lugar, era estratégicamente “el nido de amor de la guerrilla” (cita entrevista E.), por lo que este camionero debía interactuar constantemente con estos actores. Era conocido como un gran comerciante ya que compraba piedras de cinco a diez toneladas para venderlas a una empresa de pisos llamada *Granitos y Mármoles*; en la época en la que este transportador se había dedicado a este negocio -década de los ochenta-, “el narcotráfico estaba disparado, entonces los pisos en mármol y lo que es la cerámica y todo eso, estaba en el apogeo más bueno. Entonces a nosotros de marmoleros nos iba muy bien y por allá pues a mí nunca me molestaron por vacuna ni nada” (cita entrevista E.).

A pesar de que no le cobraban vacuna, se esperaba que este retribuyera por medio de favores de transporte de máquinas o de personas que lo necesitaran: campesinos, heridos, enfermos, mujeres embarazadas. Gracias a estos servicios a los que este transportador se ofrecía, afirma que la guerrilla se portaba bien con él. No obstante, eso no quería decir que estuviese exento de vivir la guerra en una zona con presencia guerrillera; dentro de sus experiencias presenció el accionar del “avión fantasma” de la Fuerza Aérea Colombiana, nombre atribuido por su silencio e imperceptibilidad por parte de la población atacada. A diferencia de la información que se encuentra sobre este avión muy reconocido desde las Fuerzas Armadas por su efectividad como arma de guerra “legal”, el transportador entrevistado me comenta que las guerrillas, al reunirse en los cañones de la zona, se provocaba “matazones terribles” (cita

entrevista E.). Al tener que quedarse a dormir allí ocasionalmente, él debía dejar el camión en un lugar y quedarse en otro porque “tocaba como tomarlos del pelo, porque en la noche me podían llamar a «vaya haga esto, lleve esto» entonces tocaba. Fueron muchos los sustos, la zozobra y las tomas guerrilleras que nos tocó aguantar” (cita entrevista E.). Aun así este mismo transportador me contó otra anécdota en un lugar distinto en la que dentro de los puestos de control, la guerrilla le exigía un paz y salvo, documento informal que certificaba el pago de la vacuna para el tránsito de una maquinaria. Por lo que el camionero debió llamar al ingeniero encargado del transporte del flete para que éste último hablara con la guerrilla y así pudiera seguir con su trabajo.

Al tener en cuenta que todos los entrevistados son del círculo cercano de mi abuelo, compartían las mismas rutas y negocios, siendo el de la piedra en el Huila protagonista para este estudio. Uno de ellos me contó algo bastante parecido. Tenía una relación cercana con los guerrilleros de la zona porque además de que debían reunirse cada seis meses, dentro de los trabajadores de la mina había personas que hacían parte de la agrupación armada. Expresa:

Entonces depende el trato que tu tenías con ellos, así era el trato de ellos hacia uno -o sea, de la guerrilla hacia uno- entonces a mí me trataban bien, porque mi papá pues era una persona muy querida por esa gente porque él no era tirano con los trabajadores, era muy condescendiente con la gente trabajadora y campesinos, y yo heredé eso. Yo heredé que uno tiene que tratar bien al campesino, porque bueno, hay gente trabajadora que todos los días sale a luchar por su sustento y su comidita, y les toca trabajar muy duro (cita entrevista H.)

A pesar de esto y como un favor obligatorio al que los camioneros denominan estar “entre la espada y la pared” (cita entrevista E.), debían transportar a los actores armados hasta donde se le solicitara o incluso armas de fuego, de lo contrario podían poner en riesgo su vida o el camión. “Entonces tocaba encaletarlas en los carros y llevárselas a cierto punto, el que no hacía caso pues entonces llegaba a ese punto y ya ahí lo cogían, y lo llevaban más para adentro. (...) entonces como uno les hacía el favor, pues nunca tuvimos problemas con ellos” (cita entrevista D.).

Pintada y quemada de los carros

Retomando la idea de la disputa territorial, los camiones hacían parte de un medio de expresión simbólica de la guerra. Durante los paros armados o cuando existía enfrentamiento entre los distintos grupos, otra de las dinámicas a las que se veían sometidos los camioneros era que les pintaran o quemaran los camiones. Mi abuelo tuvo que pasar por la primera práctica varias veces como alternativa para que no le quemaran su medio de trabajo. Mi tío lo cuenta así:

Y cuando están en guerra se queman los carros. Por ejemplo a mi papá no le quemaron el carro porque él era de los que aportaban y el ELN le dijo “no le voy a quemar el carro pero sí se le voy a pintar”. (...) Le pintaron la cabeza del Che Guevara y eso se tenía que quedar ahí como un año, porque donde ellos se dieran cuenta de que usted había quitado los anuncios, los letreros, le quemaban el carro (cita entrevista L.)



Ilustración 15. Fotografía de Orlando Rincón junto con su camión y pintada del ELN en la puerta

Aquí se despliega una gran cantidad de anécdotas vividas por los entrevistados, cuando se encontraban en las carreteras mulas, camiones y buses atravesados con las llantas pinchadas y quemados. Para evitar que esto les pasara, si habían sido avisados de que algún grupo armado estaba quemando los carros, esperaban a que se fueran, no pasaban por el lugar, o si

ya era imposible esquivarlos, no tenían más opción que dejarse pintar el carro con la condición de mantener la pintura por el tiempo que les fuese solicitado para no llegar a la incineración del vehículo. Lo anterior -como mencioné arriba- se trataba de una estrategia simbólica de guerra para demostrar su presencia frente a la población, pero también frente a los demás grupos armados. Sin embargo, esto volvía a poner a los conductores en una posición intermedia entre los distintos actores armados, ya que estas pinturas podían hacerlos pasar como colaboradores o simpatizantes del grupo que les hubiera pintado el camión, poniéndolos de nuevo en riesgo. Lo ilustra la siguiente historia:

Y a nosotros nos cogieron en Puerto Leticia y en el Puracé, eso ahí es un clima *refrío*, yo les di gaseosa, cerveza y aguardiente para que no nos molestaran y ¡qué!, llevaron un bus, se sienta la guerrilla y allá en el Llano nos pintaron los carros. Nos pintaron FARC y no sé qué vainas, y ya después me gané problemas con el ejército por eso mismo, que si nosotros éramos alcahuetas de la guerrilla. Entonces alguna vez a la cárcel fui a parar por eso. Porque yo le decía al policía que “si nosotros éramos alcahuetas, más alcahuetas son ustedes, porque ustedes si son *guapos*, pero aquí con nosotros”, por eso me llevaron para el batallón, al otro día me sacaron. Y me tocó una vez sacar un viaje de raciones del Ejército con el carro pintado de las FARC y así entré al batallón allá en Bogotá a cargar un viaje de raciones, o sea, para la comida que le hacen a los soldados. Iba a Pitalito y resulté por Mocoa, me pagaron, no fue gratis, pero por castigo. No lo podía borrar, debíamos tener siquiera tres meses con eso; y en ese viaje que nos pintaron el carro, un señor lo borró en Cali y se devolvió para Florencia, y ahí en el Puracé le quemaron el carro por no tener el letrero de lo que habían dicho ellos (cita entrevista E.)

Para finalizar este apartado, y siguiendo con el testimonio de uno de los camioneros que tuvo su negocio con las minas de piedra gracias a su papá, un hombre muy reconocido por los guerrilleros gracias a su buen trato con los trabajadores y campesinos de la zona, resultó siendo exonerado de que le fueran a quemar su camión:

Alguna vez me iban a quemar este camión bajando al Caquetá. Había un retén, estaban en enfrentamientos con el ejército y estaban quemando camiones y a mí me iban a quemar este camión, entonces algún guerrillero me conoció y me preguntó “¿usted es hijo de Don Gonzalo? y dije sí señor y me dijo, “no, tranquilo que a usted no le va a pasar nada. Vuelva e ingrese su carro a la fila, métalo allá antes de que pase algo”. Y me devolvieron otra vez para

la fila. Porque a mí me habían sacado ya para quemar el camión, ese día quemaron dos camiones en donde yo estaba y dos camiones a la entrada de Florencia (cita entrevista H.)

Las demás prácticas y actores: un tránsito a la actualidad

Las anteriores prácticas eran el tipo de interacciones más comunes a las que se enfrentaba un camionero colombiano durante su trabajo con actores armados que hacían parte del conflicto armado interno. Sin embargo, existían muchas más por las que mi abuelo tuvo que pasar. Entre estas se incluyen su secuestro, ser el mediador entre la guerrilla y las empresas para pagar la liberación de secuestrados, estar a punto de que lo mataran actores contraestatales o, incluso, el intento de reclutamiento de uno de sus ayudantes, siendo esta la historia:

Entonces llevó a un joven que era alto, que tenía fuerza, que se veía pues que era útil para ellos -para los guerrilleros- y ellos cansados, metieron el camión a la sombra de un árbol, cuando se dieron cuenta de que los guerrilleros estaban subidos en ese árbol. En la mañana se bajaron del árbol y los hicieron bajar del camión para averiguarles la vida. Les dijeron que ese muchacho se lo llevaban con ellos porque era útil para la guerrilla por el cuerpo, por la fuerza que tenía, bueno, le vieron muchas cualidades para ser guerrillero seguramente. Entonces él estaba enfermo y tuvo que decir que lo llevaba y que era el hijo, que lo dejaran seguir porque él no tenía sino ese hijo (...), él llevaba a jóvenes que lo acompañaran y le ayudaran en el camino cuando se varaba, cuando tenía algún problema mecánico del camión, o algo. Y ese día le tocó rogarles que no, que se lo dejaran llevar porque era el que le ayudaba en los viajes y lo acompañaba, hasta que logró convencerlos de que se lo dejaran llevar; pero la gente se ve obligada a obedecerle lo que ellos quieran (cita entrevista MM.)

Con todo, los actores armados no eran los únicos a los que se enfrentaban los camioneros. Existía la delincuencia común, grupos criminales organizados en cuyo accionar está robar las cargas o al propio camionero como modo de subsistencia. En las historias de los entrevistados se destaca el asesinato de Gonzalo Rojas, uno de los amigos de mi abuelo, a quien mataron por defender su carga frente a los atracadores. A pesar de todo lo anterior, cuando les pregunté a los camioneros por la diferencia entre la seguridad para esa época -pre acuerdo de paz con las FARC- y la actual, fue unánime la respuesta: en este momento la inseguridad es muchísimo peor. Diferencian sus condiciones de antes, considerada esa época como la del conflicto armado interno, resaltando dos grandes características: se podía viajar en la noche sin que estuviesen en riesgo, por lo que podían en momentos de sueño orillarse cerca de

tiendas o estaciones de servicio a dormir un rato; y no estaban expuestos al robo como ahora. Aseguran que para ese entonces no era tan peligrosa la vida en la carretera. Uno de los entrevistados afirma que andaban libremente, otro explica la diferencia de los grupos armados del conflicto armado con la delincuencia común de esta manera:

Es muy diferente porque los paramilitares y los grupos subversivos llámese ELN, llámese bueno como se llame, ellos están *en el monte* y ellos están en una causa, me explico, es como cuando hay una colmena de abejas, si usted no toca esa colmena las abejas no se alborotan (cita entrevista N.)

En consecuencia, a pesar de haberse terminado el conflicto interno simbólicamente por medio de la firma del acuerdo de paz en 2016, las nuevas condiciones de seguridad a la que se enfrentan los camioneros son peores. Estas incluyen: primero, la delincuencia común fortalecida, por lo que están en riesgo de robo constante; segundo, la migración venezolana, a la que se culpabiliza como una de las grandes razones del aumento de la delincuencia común; tercero, las disidencias de las FARC y permanencia del ELN, por lo que se han intensificado las prácticas anteriormente descritas, siendo las vacunas una obligación; cuarto, se debe evitar viajar de noche para evitar estar expuestos a lo anterior, por lo que tampoco pueden orillarse o parar en cualquier lugar a descansar en momentos de sueño; y quinto, mayor vulnerabilidad: “a diario están matando transportadores” (cita entrevista M.)

Visibilidad de lo invisible

Además de las márgenes expuestas en este capítulo, evidenciadas en las prácticas redefinidas entre lo legal y lo ilegal que ejercen los distintos actores -legales e ilegales- que hacen y han hecho parte del conflicto armado incluidos los camioneros en sus propias prácticas, los entrevistados me hablaron de fenómenos y espacios a los que ellos mismos llaman fronteras invisibles. En primer lugar, uno de ellos me habla de su reconocimiento de las fronteras como los lugares en los que se encuentran los actores armados, uno de ellos explica:

Son zonas con presencia de grupos armados, pero pues obvio no es “aquí está la guerrilla”, no, tú llegas a cierto punto y de ahí para allá comanda cierto frente, entonces ya ellos tienen un control, llámese guerrilla o paramilitares, tienen un control en los pueblos. Y las fronteras pues claro, ya uno sabe, uno ya con el tiempo también aprende a intuir ese tipo de cosas (cita entrevista H.)

El entrevistado identifica ciertas características propias de una “zona guerrillera”: por la condición de la carretera como “fea”; por el tipo de cantinas, bares, billares y restaurantes; que desde las siete-ocho de la noche ya todos los negocios estén cerrados y apagados; que sean alejadas de las ciudades y de difícil acceso. Además, son zonas en las que se implementa la *ley del silencio*, no se puede ni se debe hablar de guerrilla, los paramilitares o la guerra, razón por la cual los camioneros deben llegar a descargar, volver a cargar y nada más porque “entre menos preguntes, más vives” (cita entrevista H.).

En segundo lugar, se hace visible el lado oscuro de lo que ven los camioneros desde su rol en los lugares en donde también hay personas “del común”. Así, se diferencian a los viajeros de trabajo -los camioneros- y los turistas. Detrás de lo exhibible, lo bonito y lo ordenado -especialmente en lugares aledaños a los puertos-, se encuentra de manera oculta la trata de blancas y la venta de drogas.

Usted va es a disfrutar su paseo, pero detrás de eso hay unas cosas oscurísimas que uno no las ve, pero están ahí alrededor (...). Claro, se ve porque usted como transportador llega a la playa y ahí mismo le dicen “oye, ¿qué necesita? ¿qué quiere?: tengo una niña, tengo cocaína, tengo tal cosa”, porque desafortunadamente al transportador lo conocen así, *de leguas*. Usted se va para la playa y dicen “ese *hijueputa* es un transportador” porque al que va de turismo si lo conocemos “no ese un turista”, en cambio al transportador lo conocen mejor dicho como si llevara aquí en la frente “soy transportador” (cita entrevista M.)

A partir de esta exposición que los camioneros encuentran en su cotidianidad laboral, deben recurrir a estrategias de autocuidado, que en el primer caso se trata de adoptar la ley del silencio y en este segundo caso, tratándose de un conjunto de personas -porque en el mismo espacio en donde están las prostitutas, están los “jíbaros” y los ladrones-, deben pagar a modo de vacuna con comida, tinto o bebidas alcohólicas.

Y en tercer y último lugar de frontera invisible pero visible, sucede cuando “la misma ley es la que se ingenia los robos” (cita entrevista J.). Esto se refiere a cómo específicamente los policías de tránsito se ingenian a través de la ley de tránsito, formas en las cuales les puedan cobrar multa a los transportadores por el incumplimiento de alguno de los requerimientos de la norma; y que si los transportadores no tienen cómo pagarlo -lo que ocurre en la mayoría de las veces al ser multas costosas- deben recurrir al soborno y pagarles a los policías para

que no los reporten “ante la ley”. Uno de los camioneros dice: “A veces nos sale la guerrilla y los paras, y nos tratan bien. Y sale la gente del gobierno, la policía o el ejército y nos tratan mal, nos hemos tenido que echar la madre con la policía” (cita entrevista J.). De esta manera, los actores armados estatales, tienden a ejercer un trato violento contra los camioneros desde la estigmatización y suposición de su encubrimiento o/y participación en el narcotráfico o militancia contraestatal. El último entrevistado, después de afirmar cómo puede ver la pobreza, desigualdad y corrupción, finaliza diciendo: “actualmente ya conozco totalmente al país: por dónde hay peligros y donde no. Entonces uno ya conoce a nivel nacional todos los movimientos” (cita entrevista M.).

Una segunda parte de la desmitificación de la ausencia estatal

De manera complementaria con el argumento del capítulo anterior, en este capítulo me orienté a demostrar cómo la violencia es uno de los factores que componen la geografía de la imaginación y la geografía de la gestión de la “Otra Colombia” (Serje, 2013). En este capítulo amplió la noción de margen, que no se limita a un espacio periférico y a las personas que contiene, sino que incluye prácticas que se redefinen constantemente entre lo legal e ilegal para crear nuevas formas de regulación y órdenes sociales por medio de la violencia. Menciono múltiples prácticas y actores que conforman el estado de excepción, una soberanía que en la historia colombiana no se ubica en ciertos espacios geográficos o tiempos delimitados sino que se convierte en una totalidad. Si bien en las zonas consideradas como “rojas” que desde el estigma y la tolerancia han posibilitado una mayor producción de “cuerpos asesinables”, mayor presencia de narcotráfico y actores armados de todos los tipos, esto no se limita a las zonas de frontera. Las prácticas mencionadas que involucran a actores considerados como “legales”, tales como funcionarios públicos, políticos, ejército y policía, incluso en las zonas centrales continúan ejerciendo prácticas que se extienden más allá de lo jurídico. Es por ello que a pesar de que a lo largo de este estudio se ha hecho una distinción entre “los lugares lejanos” y “el centro o la zona de interior”, busco demostrar que se trata de una creencia configurada para hacer creer que se trata de “dos colombias distintas” que en realidad, desde su estructura, funcionan de forma codependiente. Así, lo que sería el relato de “La Otra Colombia” configura desde lo discursivo y a través de prácticas específicas una integración particular en la economía capitalista mundial, que se insertan directamente en el

funcionamiento paralelo de lo que sería “la verdadera Colombia”. Esto se puede ver como un ejemplo: si bien la producción de la cocaína -y por lo tanto la presencia de los actores contraestatales y paraestatales- se da en las zonas alejadas, es en las más centrales y habitadas donde se consume la droga producida. Todo esto para argumentar que se trata de una falsa dicotomía, pues la riqueza producida en las zonas periféricas es la que permite -como la teoría de la dependencia lo demuestra- el desarrollo de las zonas centrales, siendo estas “los núcleos modernos, urbanos y ordenados”. Sin embargo, esto no se trata de un funcionamiento local sino que se expande a lo nacional y transnacional, que de forma fractalizada se va complejizando para derivar en un mismo sistema hegemónico y paradójico: “los lugares que han sido centro de la producción de la riqueza en el mundo moderno se conceptualizan como periferia, mientras que las periferias donde se acumula y se consume, aparecen como centros” (Serje, 2013).

Con todo esto demuestro cómo el conflicto armado interno en Colombia además de originarse por la desigualdad en términos sociales, económicos y políticos, desencadena en una guerra por quién puede producir mayor capital económico a partir de la riqueza geológica y biológica del país. Esta desigualdad se extrapola hacia las dinámicas en las que se ven involucrados los camioneros, como la vinculación a la logística del narcotráfico para poder hacer rentable su trabajo, o como víctimas, que siempre están en riesgo de extorsión o robo por la cantidad de actores mencionados. Adicionalmente, este tránsito constante entre las márgenes que “fluyen como ríos al interior del estado”, configura e integra al camionero y su cuerpo de forma particular: la pérdida de miedo y la necesidad de causarlo. Al estar enfrentados a tantas vicisitudes durante el recorrido de sus viajes, se convierten en personas que deben asumir una valentía y rudeza particular como habilidad para salir del riesgo constante de perder la vida; al punto que algunos de ellos -si no, todos- han optado o por armarse o por pasar por encima de las personas que se les enfrentan en la carretera porque “con su permiso, o es uno o es él” (cita entrevista E.).

Para finalizar el presente capítulo, retomo el argumento de uno de los entrevistados cuando afirma que la guerra es un negocio. Explica que se trata de una constante financiación por parte de entes de cooperación internacional como Naciones Unidas, para ayudar a los países con problemas sociopolíticos, pero que en realidad el gobierno no utiliza esas cantidades

dinero para combatir la guerra porque no le conviene (cita entrevista H.). Esta última opinión, es confirmada por Serje (2013), al exponer que la guerra y el terror hacen parte de los componentes del entramado oculto que permite anexar a las márgenes al sistema económico capitalista.

Con todo esto, queda faltando la unión de los dos últimas márgenes y cómo a partir del recorrido constante de los camioneros por las fronteras se reconstruye un funcionamiento específico del estado en Colombia que se mantiene encubierto, el cual desarrollaré como conclusión final de mi investigación.

A manera de conclusión: el mapa desplegado

Los héroes de las carreteras

La presente investigación nació de un viaje y se desarrolló como tal. Se trata de aquellos que no tienen planeación previa y llegan a la vida espontáneamente. Sin embargo, se emprendió desde la genuina curiosidad e interés de entender la complejidad de las dinámicas dadas en aquellos lugares desconocidos para mí, pero especialmente conocidos por mi abuelo. Así, desde su recuerdo y reconstrucción, fue Orlando Rincón quien trazó el camino de esta tesis y a su vez, quien precedió a la voces que la componen.

Con su trabajo, expongo y visibilizo el rol vital que los camioneros ocupan tanto en la compleja red social que configura su cotidianidad, al transitar incansablemente las carreteras del país, como en su economía. Desempeñan una movilidad laboral que a pesar de que es necesaria para el flujo de bienestar de las personas que lo habitamos, es poco reconocida. Además de las distintas características propias del oficio que implican un gran esfuerzo y desgaste específico, como demuestro, el ser camionero en Colombia involucra muchas cosas más. En ellas se incluye, la estigmatización y poco valor atribuido por parte de la sociedad a su trabajo, una precarización en aumento descrita por los camioneros como “una vida de sacrificios” y un desafío constante a su integridad y propia vida. Por eso, en Colombia, los camioneros no solo son los que constituyen su movilidad en el eje terrestre sino también ayudan, desde su trabajo, a la construcción de país. Mi tío lo expresa diciendo:

Los camioneros son partícipes y hacen patria porque si no fuera por esos camiones viejos, este país no tendría vías, y gracias a esos camiones se pudo llegar a muchos lugares con agua, con luz, con educación, donde se pudo abrir caminos y donde muchas personas pudieron tener un lugar en esta tierra (cita entrevista).

Mi abuelo, Orlando Rincón, fue uno de uno de esos personajes, en el que por medio de sus viajes a los departamentos de “las zonas de frontera”, no solo transportó bienes y productos sino a través de ellos aportó -dentro de lo posible- en el mejoramiento de la calidad de vida de las personas como en educación por medio de pupitres, en conexión comunicativa por medio de las antenas de telecomunicaciones o en el acceso al agua, con los tubos para la

primera construcción de un sistema de tuberías en el Chocó. Mi tío finaliza: “Nosotros decimos camión-ero como la persona que conduce y termina siendo como un héroe de las carreteras. Para nosotros es un héroe por las condiciones que atraviesa” (cita entrevista.)



Ilustración 16. Fotografía de mensaje a conductores de camión en tienda de estación de servicio

El término héroe pese a que puede resultar anacrónico y referir a una persona que está combatiendo el enemigo, en contraposición a esta idea, lo incluyo dentro de mi análisis como una forma de reconocer el trabajo de los camioneros. Un trabajo que dentro su realización, más allá de significar un beneficio individual en la producción de un capital económico para el camionero, el beneficio se expande a las demás personas del país al posibilitar que éstas accedan a bienes y productos que contribuyen a su bienestar. De otro lado, este término no desconoce e ignora los diferentes matices que componen a los camioneros, al ser personajes complejos que también dentro de su trabajo -como lo expongo en el capítulo 3- se involucran en dinámicas dentro de lo ilegal y legal, o reproducen y refuerzan formas de violencia que hacen parte del orden hegemónico.

Finalmente, esta investigación además de permitirme entender a mi abuelo como la persona que fue, desde un acercamiento a lo que constituye la vida y labor de ser camionero en Colombia. También, por medio del poder de visibilidad de lo invisible que tienen los

camioneros y sus voces, ir reconstruyendo cual mapa infinito que se va desplegando, al estado colombiano desde sus márgenes.

La unión de las márgenes

Como recuento del desarrollo teórico de esta investigación, parto del cuestionamiento de la “ausencia Estatal” en las zonas periféricas del país, como constante explicación y respuesta a la ausencia de infraestructura, institucionalidad, autoridades, mercados y posibilidades que enfrentan sus poblaciones. Esta cualidad, es atribuida a un estado que ha sido pensado e imaginado como una entidad de poder distinta y autónoma de la sociedad. Sin embargo, ante la dificultad de estudiar al estado en dichos términos, Philip Abrams (1977), propone estudiarlo desde dos objetos de estudio: como *estado-idea* y como *estado-sistema*. El primero analiza al estado desde el poder ideológico, como dispositivo por el cual se legitima lo ilegítimo, es decir, es el intento por el cual el estado sustenta y convierte en tolerable a lo intolerable desde una aparente dominación legítima y desinteresada. Y el segundo, como conjunto de aparatos -funciones y personas- que conforman las instituciones políticas y gubernamentales, quienes al mismo tiempo, hacen creíbles las pretensiones ideológicas de la idea-estado (Abrams, 1977).

Al tratarse de un estudio etnográfico, el concepto de márgenes permite repensar críticamente al estado desde los dos objetos de estudio propuestos por Abrams (1977). Este concepto nace junto al origen mítico de la teoría del estado moderno y la ley, pensado en oposición al concepto de estado de naturaleza. Es decir, se constituyó la teoría de la racionalidad del estado, a partir de la imagen de América como un sitio idealizado y salvaje, en el que se debía imponer el orden por medio del uso de la fuerza. No obstante, este fenómeno de lo natural no se queda en el ámbito externo sino que yace como una amenaza desde el interior mismo del estado, por lo que este siempre está en peligro de perder el dominio sobre la organización racional del gobierno (Das & Poole, 2008). Es por ello, que el *estado de excepción* permite que el soberano se movilice dentro como fuera de la ley y el orden para mantener su poder. En este orden de ideas, las márgenes surgen como supuestos necesario del estado, que como proyecto siempre inconcluso debe estar constantemente enunciado e imaginado desde la evocación de oposiciones binarias coloniales de civilización-barbarie, cultura-naturaleza, orden-caos, progreso-atraso, centro-periferia.

Las márgenes desarrolladas en este estudio a pesar de que las separé estratégicamente para el contenido que cada una, se trata de dos procesos simultáneos: “sitios donde la naturaleza puede ser imaginada como salvaje y descontrolada, y donde el estado está constantemente redefiniendo sus modos de gobernar y de legislar” (Das & Poole, 2008: 24). Así, por un lado, Serje (2013) desenmaraña el *estado-idea* en las márgenes de Colombia por medio del concepto de la *geografía de la imaginación*, conjunto que incluye las categorías discursivas que evocan el estado de naturaleza y producen el poder ideológico del estado. De allí, las categorías discursivas que componen el relato de la “Otra Colombia” evocan nociones coloniales como tierras salvajes, vacías, inaccesibles, desconectadas y violentas. Además, dentro de esta geografía, se incluye la transformación de aquellos territorios en zonas de conflicto -que también, producen “cuerpos asesinables”- y la creencia del potencial económico que esconden las riquezas geológicas y biológicas del país.

Por otro lado, a través de la *geografía de la gestión*, se desarrolla lo que compone al *estado-sistema*, y es en ésta en la que se materializan tanto los actores que encarnan al estado, cómo las dinámicas específicas por las cuales son incluidos de forma excluyente a los territorios y poblaciones del relato “de la Otra Colombia”. Dentro de los modos de intervención que se llevan a cabo en las márgenes, desde lo relatado por los camioneros, se incluyen: la normalización de la diferencia de la nación colombiana, quienes componen las márgenes desde líneas fallidas de membresía e inclusión son indígenas, afrocolombianos y campesinos; la penetración y apropiación de grandes extensiones de tierras por los poderes locales que encarnan el estado, que al mismo tiempo son quienes tienen mayor poder económico y político; y la extracción y explotación de la “abundante riqueza” de materia prima que tiene el país.

Adicionalmente, el papel de la guerra en la historia de Colombia demuestra cómo la lucha partidista, desde su origen, ha caracterizado la política del país, y a su vez, la que ha asumido la cara del estado. De esta forma, como lo expongo en el último capítulo con esa compleja red de actores legales e ilegales que fluyen dentro de múltiples prácticas y relaciones que también se movilizan dentro de lo legal e ilegal, demuestro cómo en Colombia históricamente tanto actores estatales, como no estatales han empleado la violencia a gran escala y de la

forma más arbitraria para conseguir sus fines políticos, todos guiados desde intereses económicos particulares (Ramírez, 2015).

Con todo esto, revelo cómo la idea del estado en Colombia es una máscara que oculta una realidad turbia y oscura, que legitima paralelamente, las relaciones de dominación y sujeción de los grupos sociales marginados históricamente, quienes están incluidos de forma excluyente en el sistema capitalista mundial. Al mismo tiempo, permite que aquellos actores que se movilizan entre lo legal e ilegal mantengan el statu quo del poder político y económico. En conclusión, a través de la visión de los camioneros en su tránsito por los márgenes del estado de los camioneros, el Estado por cuya ausencia se reclama, no existe: un verdadero estado social de bienestar.

Bibliografía

- Abrams, P. (1977). Notas sobre la dificultad de estudiar el estado. En M. Palacios (Ed.), *Antropología del estado* (Primera edición, pp. 17–66). Fondo de Cultura Económica.
- Aliar S.A. (s/f). *Somos la Fazenda*. Aliar.
- Calle, L. (2016). Metodologías para hacer la revisión de literatura de una investigación. <https://www.researchgate.net/publication/301748735>
- Clarke, M. H. (2020). Transportation and Change through an Anthropological Lens. *Journal of Business Anthropology*, 9(2), 192–224. <https://doi.org/10.22439/jba.v9i2.6122>
- Colombia Travel. (2024). *Llano Colombiano: Natural y cultural*. Colombia Travel. <https://colombia.travel/es/llano-colombiano>
- Comisión de la Verdad. (s/f-a). *Ejércitos privados*. Comisión de la verdad.
- Comisión de la Verdad. (s/f-b). *Operación soberanía. El ataque a Marquetalia: mito fundacional de las FARC-EP. Hay futuro si hay verdad*.
- Comisión de la Verdad de Colombia. (2022). *Hay futuro si hay verdad. Informe Final*.
- Das, V., & Poole, D. (2008). El estado y sus márgenes. *Etnografías comparadas. Cuadernos de Antropología Social*, 19–52.
- El Espectador. (2022, julio 23). *Caño Cristales, un motor de paz en La Macarena*. El Espectador.
- El Espectador. (2024, marzo 10). *Menonitas en Puerto Gaitán*. El Espectador. https://www.google.com/search?q=menonitas+en+puerto+gaitan&sca_esv=4a42ef09a1334cc3&sca_upv=1&sxsrf=ADLYWIJutTmo-
- Fontgaland, A. (2018). Rodando por la carretera. Lugares, temporalidades y sociabilidades. *Investiga territorios*, 7, 47–59.
- Guzmán, A. M. (2020, junio 1). *La tierra de Nadie*. *Rutas del Conflicto*. <https://rutasdelconflicto.com/especiales/tierra-nadie/index.html>
- Hall, S. (2011). Introducción: ¿Quién necesita identidad? En S. Hall & P. Du Gay (Eds.), *Cuestiones de identidad cultural* (pp. 13–39). Amorrortu.
- Harvey, P. (2020). Cimentando relaciones: la materialidad de las carreteras y los espacios públicos en el Perú provincial. *Revista de Antropología y Sociología: Virajes*, 23(1), 25–47. <https://doi.org/10.17151/rasv.2021.23.1.2>
- Jaramillo, J. J. (2017, abril 17). *La Fazenda: el mega criadero de cerdos en los Llanos al que le apostaron Uribe y Santos*. *Las 2 Orillas*.

- Larkin, B. (2013). The politics and poetics of infrastructure. *Annual Review of Anthropology*, 42, 327–343. <https://doi.org/10.1146/annurev-anthro-092412-155522>
- Llamosas, G. (2023). Los rituales de Camioneros La producción de la legitimidad del sindicato desde una perspectiva etnográfica. *Cuadernos de antropología social*, 58, 219–234. <https://doi.org/10.34096/cas.i58.12917>
- López, J. C., & Mosquera, J. F. (2019). Surgimiento, conformación y hechos delictivos de los grupos armados FARC y ELN. *Revista CoPaLa*, 4, 199–213.
- Morales, C. (2022, noviembre 27). Así nació el ELN, la última guerrilla de Colombia, que hoy negocia la paz. *El Espectador*. <https://www.elespectador.com/colombia-20/paz-y-memoria/eln-historia-de-la-segunda-guerrilla-mas-grande-colombia-que-negocia-la-paz-origen-y-nacimiento-en-san-vicente-de-chucuri/>
- Pino, J. W. (2014). Las FARC-EP: de movimiento social a grupo armado. *Katharsis*, 147–157.
- Ramírez, M. C. (2015). The Idea of the State in Colombia: An Analysis from the Periphery. *En State Theory and Andean Politics* (pp. 35–55).
- Restrepo, C. (2022, Agosto 6). Gustavo Petro: la historia de la foto oficial del nuevo presidente. *El Tiempo*. <https://www.eltiempo.com/politica/gobierno/gustavo-petro-la-historia-de-la-foto-oficial-del-nuevo-presidente-692929>
- Restrepo, E. (2016). *Etnografía: alcances, técnicas y éticas*. Envión editores.
- Rutas del conflicto. (2021, enero 7). Los menonitas acumulan en los llanos una tierra con pasado turbio. *Rutas del conflicto*. <https://rutadelconflicto.com/notas/los-menonitas-acumulan-los-llanos-tierra-pasado-turbio>
- Saab, J. S. (2013). La incidencia del partido comunista colombiano en la conformación de autodefensas campesinas. *Estudios de caso: los inicios de las FARC (1948-1954)*.
- Serje, M. (2005). *El revés de la nación: territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Ediciones Universidad de los Andes.
- Serje, M. (2013). El mito de la ausencia del Estado: la incorporación económica de las “zonas de frontera” en Colombia. *Cahiers des Amériques latines*, 71, 91–112. <http://cal.revues.org/2679>
- Soul, J. (2019). La antropología del trabajo contemporánea. Una revisión histórica de la constitución de su campo disciplinar. <https://www.researchgate.net/publication/333918941>
- Techo group. (2024). Techno Group flexitanks & bulk liquid logistics. <https://www.technogroupusa.com/es/tanques-flexibles-para-combustible/>.

- Trocheros Trucks. (2022, marzo 6). Así es un viaje en un camión al municipio de Cumaribo, Vichada. Trocheros Trucks.
<https://www.youtube.com/watch?v=bH1zUFmnn7M&t=985s>
- Uribe, S. (2022). Carretera de Frontera.
- Uribe, S., Otero-Bahamón, S., & Peñaranda, I. (2021). Making the state: Roads, war, and local orders in the farc territories. *Revista de Estudios Sociales*, 2021(75), 87–100.
<https://doi.org/10.7440/res75.2021.08>
- Van Der Beek, A. J. (2012). World at work: Truck drivers. *Occupational and Environmental Medicine*, 69(4), 291–295. <https://doi.org/10.1136/oemed-2011-100342>