

# Lo que queda del futuro: reflexiones sobre la ruina, el camino y el desastre<sup>1</sup>

Diego Cagüañas Rozo

*No es que lo pasado arroje luz sobre lo presente, o lo presente sobre lo pasado, sino que imagen es aquello en donde lo que ha sido se une como un relámpago al ahora en una constelación.*

Walter Benjamin

*Desde que los hombres intervienen, la fantasía, sobre todo, interviene con ellos. No se trata de que puedan modificar mucho el planeta. Sus esfuerzos más gigantescos no mueven ni una madriguera, lo que no les impide posar como conquistadores y sucumbir en éxtasis delante de su genio y potencia.*

Louis-Auguste Blanqui

*Transitar por estas regiones ha de ser bajando o subiendo.*

Fray Pedro de Aguado

---

<sup>1</sup> Este texto forma parte de mi investigación doctoral en antropología y estudios históricos, bajo la dirección de la profesora Ann Stoler, y financiada por el Janey Program in Latin American Studies en la New School for Social Research y por la National Science Foundation (Doctoral Dissertation Research Improvement Grant No. BCS-0961652). También he recibido apoyo académico y financiación del Grupo de Estudios de Región, perteneciente al Grupo de Investigación Nexos de la Facultad de Derecho y Ciencias Sociales de la Universidad Icesi.

## I

Quizás, pero solo quizás, pues la historia autoriza el escepticismo, los ruegos de monseñor Emilio Larquère fueron por fin escuchados, ochenta y ocho años después, el pasado 19 de abril de 2012. Esa mañana de jueves, el Instituto Nacional de Vías (INVÍAS) adjudicó al Consorcio Colombo-Brasileño PCP (integrado por la empresa nacional Cigrodco S.A. Ingenieros Civiles y por Brasileira Constructora Oas Ltda.) las obras de reconstrucción y mantenimiento de la Transversal del Libertador (antes conocida como Transversal del Sur). El consorcio presentó una oferta por \$236.136 millones para la pavimentación de 45,57 kilómetros y la construcción de dos puentes. Este corredor vial, cuya longitud total es de poco más de 110 kilómetros, conecta a los departamentos de Cauca y Huila a través de los municipios de Totoró - Gabriel López - Inzá - Guadualejo - Belalcázar - La Plata. Esto desde un punto de vista estrictamente geográfico. No obstante, esos cuarenta y cinco kilómetros de asfalto unen hoy, en 2012, algo más. Algo nuevo está en juego. Según el portal de INVÍAS, la Transversal del Libertador es uno de los “Corredores Prioritarios para la Prosperidad” ya que “conecta la Troncal de Occidente con la Troncal del Magdalena, con lo cual se genera un desarrollo socioeconómico sostenible entre el suroccidente y el centro del país, así como una alternativa más eficiente para el transporte de los productos del Huila y Caquetá, como: ganado, café, arroz y frutas hacia el Pacífico”. A pesar del carácter “prioritario” con que son presentados, los problemas que busca solucionar la Transversal no son ni mucho menos de reciente data. Gran parte de su recorrido atraviesa Tierradentro, una zona del Cauca reconocida desde tiempos coloniales por su difícil acceso y consiguiente aislamiento. De llevarse a término, sin embargo, estas obras no estarían respondiendo, al menos en principio, a la necesidad de remediar este proverbial encierro, sino a un contexto socioeconómico emergente, en el que el afán de conectividad del gobierno obedece a su interés por dotar al país de la infraestructura necesaria para hacer frente al recién firmado Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos.

El Documento Conpes 3536 de 2008 es útil para entender la particularidad del momento histórico en que se da la adjudicación, gracias a la manera en que establece vínculos entre fenómenos de distintas escalas. De acuerdo con el Departamento Nacional de Planeación, “el fenómeno conocido como la ‘glo-

balización” implica una apertura de las economías mundiales, lo que a su vez trae como consecuencia “un mayor enfoque en la eficiencia y los costos de los servicios de transporte, de los cuales en gran medida depende la competitividad”. Esto no es particularmente sorprendente. Sobre lo que me gustaría llamar la atención es la siguiente especificación de la forma de “globalización” invocada en el documento: “Esta situación cobra especial importancia en Latinoamérica, que es una región cuyas exportaciones consisten principalmente en envíos masivos de productos de relaciones valor/cantidad comparativamente bajas, en cuyos precios necesariamente figuran de manera significativa los costos de transporte” (Departamento Nacional de Planeación, 2008: 2). Se trata, en otras palabras, de los problemas propios de economías que dependen más de la exportación de materias primas que de su manufactura y, por tanto, de una masiva movilización que asegure su rentabilidad (no muy distinto del caso de las llamadas economías extractivas, dicho sea de paso). Productos que se venden a bajos costos requieren una infraestructura de transporte muy costosa para constituir una economía sostenible. Es por esto que la Transversal del Libertador forma parte de un conjunto de proyectos como la construcción del Túnel II Centenario (Túnel de la Línea), la ampliación a doble calzada del corredor vial Bogotá - Buenaventura, la expansión y mejoramiento del puerto de Buenaventura, la entrada en operación de nuevos puertos en esa zona portuaria (como es el caso del puerto de Aguadulce), y la “repotenciación” del tren del Pacífico. Como se ve, esta infraestructura en construcción parece configurar una suerte de región geográfico-económica articulada a partir de la posibilidad de salida de materias primas y mercancías a través del puerto de Buenaventura. Distintas zonas de departamentos como Huila, Caquetá y Cauca entrarían en nuevas y más intensas relaciones de interconexión bajo la lógica de servir como corredor de tráfico de productos y artículos cuyo derrotero son el Océano Pacífico y sus mercados internacionales. Unión de distintas escalas de intercambio y circulación a través de kilómetros de asfalto, y de los 50 mil empleos que el gobierno estima generará la construcción de estas obras destinadas a “ofrecer a la comunidad y a las regiones una infraestructura vial moderna, de alta calidad y capaz de estimular el crecimiento económico sostenido y la equidad social” (Departamento Nacional de Planeación, 2008: 10). Con todo, es demasiado pronto para vaticinar si, finalmente, Tierradentro encontrará

los caminos desde siempre anhelados que le permitan entrar en contacto con ese “progreso” y esa “civilización” que, también desde siempre, le han dado la espalda. Después de todo, no es gratuito que “Vías para unir al país olvidado” haya sido el título escogido por *El Espectador* para reportar la adjudicación...

## II

Sin embargo, no me detendré en el lenguaje de la prosperidad y la conectividad característico del actual gobierno, ni en los posibles efectos de toda índole de un Tratado de Libre Comercio de vigencia tan reciente. El objeto de estas páginas es más modesto y parte de un sentido de la historia que no se rige por la determinación del pasado sobre el presente (es decir, y a esto volveremos, que se aparta de toda noción de progreso). No se trata de reconstruir una causalidad; se trata, por el contrario, de delinear la configuración de una constelación de imágenes que expresa “la construcción de la historia en cuanto tal” (Benjamin, 2005: 463). Dicho de otro modo, no busco volver a contar la historia de esa parte del país que hoy conocemos como Tierradentro a partir de una serie de imágenes, sino de pensar la relación figurativa<sup>2</sup> bajo la cual un número de imágenes del pasado se unen al ahora, y así configuran una constelación de sentido que expresa la contingencia radical del presente, y de los futuros imaginados que permiten la comprensión del mismo. Pues, ante todo, es ésta una historia del presente. Quizá sea Walter Benjamin quien mejor haya esbozado la metodología que tal forma de hacer historia requiere. En lo que sigue me atendré, en consecuencia, al siguiente principio que forma parte de la teoría del conocimiento contenida en la Convoluta N de su *Libro de los pasajes*: “Todo presente está determinado por aquellas imágenes que le son sincrónicas: todo ahora es el ahora de una determinada cognoscibilidad” (Benjamin, 2005: 465). Por tanto, lo que busco es pensar una sincronía, un encuentro, “entre

---

<sup>2</sup> El término que usa Benjamin es *bildlich*, y su intención es la distinguir relaciones de tipo histórico frente a relaciones de tipo dialéctico. Mientras que las primeras obedecen una lógica del discurrir, las segundas expresan la discontinuidad, y por lo tanto, propone Benjamin, se aprehenden mejor a través de ciertas imágenes en las cuales la dialéctica se encontraría suspendida (Benjamin, 2005: 464). Por ende, el término “relación figurativa” no es el más afortunado puesto que no estamos frente a relaciones que “representen” o “figuren” algo más, sino que son hechas posibles por la imagen misma, y se derivan de su singularidad. La relación figurativa no está en lugar de otra, no apunta hacia algo oculto, sino que es, ella misma, productiva e irremplazable. No es el reverso de nada más; se basta a sí misma. Esto es lo que el lector ha de oír en los subsecuentes usos del término.

la imagen física, palpable, pretérita, y aquella que, situado en la punta temporal del presente, propone o cree leer el historiador” (Luelmo, 2007: 172). Si bien no soy historiador de profesión, pienso que tal forma de acercarse a la imagen abre la posibilidad de una narración cuyo hilo conductor no sea lo que ha sido (como en el caso de un cierto positivismo histórico),<sup>3</sup> sino lo que pudo haber sido; esto es, el futuro imaginado cuyo malogro hace el presente. Hablaré pues de lo trunco, de lo fallido, de lo suspendido, de lo que Benjamin llamó “desechos de la historia”. De ahí que la imagen que tomo como punto de partida, y que acompaña a la nota de *El Espectador* antes mencionada, no responde a un criterio de tipo cronológico. Esto es, no parto de ella por ser la última en la línea del tiempo, ni recurro a ella para leer la historia hacia atrás, sino porque a su alrededor se congrega el resto de imágenes de las que hablaré, en virtud de relaciones figurativas que este ensayo tiene por objeto desentrañar.

### III

Acá, pues, nuestra imagen de partida:



Imagen no. 1. Tomada de *El Espectador*, 24 de abril de 2012

<sup>3</sup> La comprensión de Benjamin de la historia es compleja y atraviesa la totalidad de su obra. Aunque acá no nos podemos detener en ello, no está de más anotar que Stéphane Mosès, por nombrar solo un comentarista del pensamiento de Benjamin, encuentra tres paradigmas (teológico, estético y político) bajo los cuales la historia opera a lo largo de su obra. Creemos que en la imagen dialéctica se anudan estos tres paradigmas, lo que a su vez permite captar el elemento utópico en ellas expresado. Véase en especial la segunda parte de Mosès, S. (1997). *El ángel de la historia: Rosenzweig, Benjamin, Scholem*. Madrid, España: Cátedra.

Nueve es el número de oferentes, cuarenta y cinco los kilómetros a pavimentar, dos los puentes por levantar. Poco más puede decirse de esta imagen pues su severa abstracción deja por fuera todo lo que constituye la realidad material de la Transversal: los páramos, los raudales, los desfiladeros, el lodo. Por ello no permite adivinar que, durante siglos, tan solo cruzar el páramo de Guanacas podía tomar entre tres y cinco días, y doce jornadas enteras llegar desde Timaná a Popayán, pasando por Garzón, La Plata, y dicho páramo (Jiménez, 1989), por un camino en el que, contaba en la segunda mitad del siglo XVIII el misionero franciscano Juan de Santa Gertrudis, “no se andaban diez pasos sin que se encontrara una mula muerta” (Santa Gertrudis, 1970). A pesar de lo agreste de la travesía, y de los muchísimos años corridos entre el periplo de Juan de Santa Gertrudis y la adjudicación de la pavimentación de la Transversal del Libertador, no se trataba, ni mucho menos, de una ruta secundaria. Todo lo contrario. Se trataba del paso obligado, durante los años de conquista y colonización del continente, de Quito y Popayán hacia Santafé de Bogotá. Estamos hablando del mismo trozo de país que el general Carlos Cuervo Márquez describía en 1887 con estas palabras:

Esta región, una de las más quebradas y fragorosas de nuestra cordillera, se ha venido conociendo desde los primeros tiempos de la Colonia con el significativo nombre de Tierradentro aludiendo, sin duda, a su suelo áspero y desigual, erizado de breñas y riscos, surcado en todas direcciones por torrentes de profundo cauce, cubierto en su mayor parte por densos e impenetrables bosques y habitado por tribus feroces e indomables, terror por muchos años de las vecinas fundaciones españolas (Cuervo, 1956: 266).

Y es a este mismo suelo áspero y desigual al que arriba se refería, en calidad de Prefecto Apostólico, el sacerdote vicentino Emilio Larquère en febrero de 1924. No le eran extrañas esas tierras. Ya el 5 de enero de 1904, “después de haber navegado sobre dos océanos: el Atlántico y el Pacífico, travesía al lomo de mula las costas insalubres y los peligrosos bosques de la Cordillera Occidental de los Andes” (González, 1950: 384), hacía escala en Cali antes de alcanzar la diócesis de Garzón, a la que había sido destinado por la Congregación de la Misión (orden religiosa a la que, por medio de contrato entre el Arzobispo de Popayán y el Visitador de los Padres Lazaristas en Colombia, se le encomendó la administración de la Prefectura de Tierradentro en 1905, dentro del marco

del Convenio de Misiones de 1903). Desde allí llevó su trabajo misionero por poblaciones del Huila como Nátaga, Paicol, Carnicerías, Garzón y Pitalito, en una gira apostólica que habría de durar cinco años. Después sería enviado a Tunja y Arauca, antes de hacer su entrada a Tierradentro con la misión de “dar un aire de civilización a las dos capitales: Belalcázar e Inzá” (González, 1950: 397).

Así las cosas, el padre Larquère sabía muy bien de qué hablaba cuando pronunció una conferencia bajo el título de “Evangelización y civilización”, en el Teatro Faenza de Bogotá, el 22 de agosto de 1924. Con el español ampuloso propio de las primeras décadas del siglo pasado, el misionero se toma su tiempo para elogiar las virtudes de aquella que califica de “tierra bendita, tierra de promisión, nueva Arcadia” (Larquère, 1924: 34). A los ojos del prelado, en el valle que abre el río Páez a su paso por las estribaciones de la Cordillera Central, “se abrazan amorosamente la gracia y la magnificencia” (Larquère, 1924: 18). Hulla, mármoles, alumbre, caucho, quina, oro fino; todo esto ofrece el suelo. La abrupta y variada geografía que parece desprenderse de las laderas del Nevado del Huila lo maravilla. Y sin embargo, es precisamente esa misma geografía la que se interpone en la senda del progreso. “Hay [continúa Larquère] un Departamento secuestrado del resto de la República, rico en tierras y ganados, donde viven gentes pacíficas, laboriosas, renombradas por su probidad, y que sin embargo, agoniza asfixiado entre dos cordilleras y una zona de fuego que se extiende desde Neiva hasta Girardot” (Larquère, 1924: 37). La ferocidad de la gente que Cuervo Márquez es vehemente en subrayar, ha dado paso a la laboriosidad y la probidad. El problema, así parece entenderlo Larquère, no es la población; es el entorno físico que la atrapa y subyuga. Asfixia y secuestro: la urgencia es casi palpable. En esto no se encontraba solo. Pocos años más tarde, el general Julio Londoño aún podía ser enfático y afirmar que “allí los hombres están esclavizados por una geografía que los domina y encadena”. Es como si naturaleza y cultura se confabularan para mantener a Tierradentro al margen de la vida nacional: “El aislamiento forzado que imponen los rígidos límites naturales, sumado a la inexplicable carencia de vías que lo conecten con partes adelantadas de la República, ha hecho que Tierradentro conserve su fisonomía propia con caracteres sociales tan poco evolucionados que parece que por allí no hubiera pasado la civilización que tanto ha hecho para la transformación del resto del país” (Londoño, 1955: 115).

Cómo no ver en las palabras de monseñor Larquère un solo ruego. Así le describe a la audiencia bogotana aquello de lo que realmente se trata:

Vosotros, hijos civilización, decís que el progreso no viene de a pie y con bordón; que no monta en mísero jamelgo; que el progreso viene rompiendo, como un enorme cetáceo, las olas de los mares y las corrientes de los ríos; que avanza por brillantes paralelas, llevando altivo penacho de humo e hinchendo con sus gritos las oquedades de los montes; que hiende en su hipogrifo el éter, desflecando las nubes que vuelan por encima de los volcanes. Esto decís vosotros: barranquilleros que queréis poner la marea del Caribe en el acantilado de vuestras casas; medellinenses que sentís hirviendo los fermentos de todas las grandezas; ibaguereños que ya “probáis de la esperanza el fruto cierto”; bogotanos que señoreáis en carro eléctrico, en tren y en automóvil por vuestros campos y por vuestra capital que al humilde provinciano le parece la capital del mundo; ¿qué hemos de decir nosotros del que vive en el corazón de la montaña? ¿Cómo llevaremos a Tierradentro el progreso? ¿Por qué senda pasará esta deidad del siglo, si no vestida de galas, al menos en traje de amazona? (Larquère, 1924: 35).

Ni puertos, ni trenes, ni automóviles. No por ahora. Tales expresiones de progreso aún están bastante lejos. Monseñor Larquère, por lo pronto, se conformaría con caminos de herradura transitables en los que no perezcan “a centenares las cabalgaduras de tierra caliente”, y donde el indio no “se hiele dormido en el alero de una roca”. No era tan solo una cuestión de comunicaciones o de “conectividad”; era, por sobre todo, una cuestión de supervivencia. A este respecto, el clérigo también hablaba por experiencia de primera mano. En el relato biográfico que el padre David González dedicó a monseñor Larquère, podemos leer la siguiente anécdota:

Un 19 de septiembre, Monseñor todo contento, caminaba entonando los cánticos a la virgen. De repente llega a una curva muy estrecha, bordeada de un precipicio, y se encuentra en frente de un caballo pesadamente cargado; el choque era inevitable, fue violento. El caballo del Prefecto fue desviado y cayó de cabeza por el precipicio. Monseñor fue levantado de un montón de piedras por el peón y por el sacerdote que lo acompañaban. Sangraba abundantemente del rostro y cabeza. Se había quebrado la clavícula. Después de una venda apresurada, con medios afortunados, en este lugar desértico, se pusieron en marcha, el accidentado tranquilo como si no hubiera pasado nada. Ocho horas después, llegaba al santuario de la Virgen, donde lo esperaba un trabajo que duró cinco días y cinco noches. (González, 1950: 399).

Podría multiplicar los testimonios. La dificultad de los caminos en Tierradentro es lugar común en la correspondencia de los misioneros vicentinos y en los relatos de viajeros, así como en la conversación cotidiana de sus habitantes. Las temperaturas glaciales del páramo, la ardua pendiente de las laderas, el brioso caudal de los ríos y quebradas, lejos de presentarse como simples elementos del paisaje y trasfondo de las peripecias de caminantes y jinetes, toman para sí, una y otra vez, el primer plano de la narración. Un ejemplo más: en carta escrita en Inzá y fechada el 11 de octubre de 1928, otro sacerdote de la Congregación de la Misión de apellido Dufranc relata las dificultades que conlleva el enfrentar los páramos que circundan la región:

Se trataba de atravesar, aquel día, la etapa más dura, la cima del páramo a 3500 metros. Subir, permanecer a caballo durante ocho o diez horas, no es nada, pero pasar a caballo por tales caminos, he aquí con qué fatigar hasta a los más robustos. Para colmo de males, poco después de salir de Silvia, una fina lluvia comenzó a caer; la travesía del Páramo de las Delicias, así nombrado por aumento de ironía, no se anunciaba feliz (Durand, 1929: 457).

Conquistar la cima, sin embargo, no significaba dejar atrás las penurias. El descenso traía sus propias dificultades, pues “no hay posición más fatigante para el jinete, más peligrosa también, que el camino de bajada que es un vulgar barranco atestado de piedras, que obligan muy a menudo al caballo a saltar. Tres horas de este ejercicio, al final de una jornada laboriosa, he aquí cómo extenuar a los más nerviosos”. Tal parece que las penas de nuestro padre no terminaron una vez remontadas las heladas alturas, pues todo indica que poco después de desmontar lo aquejó el mal de altura, o soroche. Hacia el final de su misiva, confiesa que “estaba regular al llegar al pobre refugio de Minas”. Una vez puesto pie en tierra, “sentí un pequeño malestar que me obligó a acostarme enseguida sobre las cuatro tablas que el gobierno pone a disposición de los viajeros. Monseñor y el criado que nos acompañaba me cuidaron de la mejor forma, y rápidamente la reacción se desvaneció” (Durand, 1929: 459).

#### IV

“Vulgar barranco atestado de piedras”. El padre Durand no exageraba. Sus palabras provienen de una experiencia de trashumancia común entre los sacerdotes misioneros, que en este caso se nos presenta minuciosamente alerta a las particularidades del camino a recorrer. La segunda acepción de la voz “barranco” reza así: “quiebra profunda producida en la tierra por las corrientes de las aguas o por otras causas”. En el caso de Tierradentro, las aguas son, en efecto, la principal causa: el río Paéz y sus noventa y siete afluentes horadando la superficie de la Tierra durante milenios, sin cesar. Es alrededor de la quiebra, del precipicio, que se dispone el orden de las cosas en esta parte del planeta. En él, río y montaña se encuentran y dividen lo transitable de lo infranqueable. Es el caso de este recodo en el camino que une a Belalcázar con Tóez a lo largo del margen izquierdo del Paéz, y que hace parte de los cuarenta y cinco kilómetros que el Consorcio Colombo-Brasilero PCP se ha comprometido a pavimentar:



**Imagen no. 2.** Foto: Diego Cagüañas

Sobra decir que la frontera entre lo transitable y lo infranqueable es histórica; los avances en ingeniería y tecnologías de la construcción han dado vía allí donde en un pasado no tan lejano todo paso probaba ser impracticable. No de otra forma el ser humano habría podido romper la roca y abrir suficiente espacio para que un auto mediano desafíe la gravedad allí donde solo a pie o a caballo se podía sortear el precipicio. Antes de la dinamita y las retroexcavadoras, era poco lo que se podía hacer ante recodos tan riesgosos si se quería transportar algo más que lo que una cabalgadura puede soportar. Tal fue el caso durante la Colonia, cuando el Camino de Guanacas (construido por Andrés del Campo en 1627 bajo el gobierno de Juan de Borja) procuraba mantener en contacto a La Plata con Popayán, y para ello, al igual que la actual carretera, no podía evitar afrontar las inclemencias del páramo al que debía su nombre. Fue éste el primer camino que sirvió de comunicación entre el reino de Quito y Santafé de Bogotá, “debido naturalmente a la mejor disposición de los indios Guanacas con los conquistadores, quienes aprovechando las dimensiones de aquéllos con los Paeces los convirtieron en sus aliados y ayudantes” (Bernal, 1953: 282). En 1725, el maestro de campo don Juan Vargas Figueroa, gobernador de las provincias de Neiva, Saldaña, Timaná y La Plata, describía así el camino en informe dirigido al rey de España:

Y así mismo, informa de lo que conviene a la causa pública, trato, comunicación, tráfico de los comerciantes de la carrera de Quito, Popayán y Santafé con el Perú, ferias de Cartagena, el que tuviese efecto la abertura del camino que era el que se traficaba y usaba desde La Plata Vieja que se destruyó más ha de ciento ochenta años por falta de cuyas mejoras y noticias se abrió y solicitó el que se anda, que llaman de Guanacas por lo sumamente malo y arriesgado, así por las vidas como para las haciendas por haber de pasar montañas que solo la necesidad puede tolerar, que fueran impasables o no haber industriado empalizadas con empedradas que se recorre continuamente con mucho trabajo y costos, porque en faltando o pudriéndose los palos se hace intratable e impasable a más de dicho páramo donde cogiendo a los pasajeros, recuas de mulas y arrieros temporales mueren y ha muerto mucha gente, indios, esclavos, mulas, ganados, lo que es tan común como lo manifiesta la experiencia, como también las grandes pérdidas que se han ofrecido a los mercaderes y comerciantes, en particular en las laderas del río Páez, camino de longitud y solo el ámbito de media vara, o las mulas cargadas, o por la corta distancia de dicho camino se han despeñado al dicho río Páez cargas de ropa, de plata, de oro... (Llanos, 2002).

Era tal la dificultad de la ruta que, durante mucho tiempo, el camino de Guanacas fue poco más que una vía militar de reducida importancia económica, a pesar de que las autoridades de Popayán habían logrado el traslado de la Caja Real de Cali a esta ciudad. Incluso como vía militar su utilidad fue bastante reducida, aunque bien es cierto que fue la ruta escogida por Tomás Cipriano de Mosquera cuando, en 1860, se lanzó a la toma de Bogotá. En un artículo dedicado a los caminos seguidos por los ejércitos republicanos y los de las guerras civiles durante el siglo XIX, Miguel Borja muestra cómo el Camino del Quindío, a pesar de su mayor extensión, fue preferido por sobre el de Guanacas en razón de los muchos obstáculos que este último presentaba. A manera de ilustración, Borja cita la comunicación firmada el 23 de mayo de 1862 por dos generales de apellidos Henao y Canal, quienes en los siguientes términos desaconsejan el tránsito por Guanacas: “Por las dificultades que se tocan diariamente para conducir con oportunidad a nuestro campamento, de pueblos inmediatos a él, unas pocas cargas de víveres no más podréis calcular cuáles serían esas dificultades para reunir las caballerías necesarias para traspasar la cordillera por la vía del Guanacas” (en Borja, 2009: 188).<sup>4</sup> Así las cosas, todo indica que tanto para militares como para misioneros, comerciantes, viajeros y habitantes de la región, el poco o mucho provecho que hayan podido obtener del camino se obtuvo a costa de ingentes esfuerzos, algo de arrojo y no poco de buena fortuna.

No parece arriesgado, pues, afirmar, siguiendo a Guido Barona en su estudio sobre el camino de Guanacas, que las vicisitudes hasta aquí referidas (las cuales no son sino una ínfima muestra de un género narrativo que abunda a lo largo y ancho de Tierradentro), ilustran “la insuficiencia tecnológica de los españoles y sus descendientes para enfrentar y dar solución a los obstáculos y dificultades

---

<sup>4</sup> Valga anotar que, al momento de sopesar las dificultades y conveniencias de un determinado camino, las características geográficas de la ruta a recorrer no eran la única variable a tener en cuenta. De gran importancia eran los costos del portazgo, una forma de impuesto que gravaba los derechos de tránsito. El cobro de este gravamen se prestó a abusos en más de una ocasión, como en el caso de don Diego del Campo Salazar, a quien el gobernador de Popayán concedió el beneficio del portazgo del camino de Guanacas y de los pasos de los ríos de La Plata y Magdalena. Los problemas no se hicieron esperar, pues a pesar de cobrar cumplida y onerosamente los beneficios obtenidos, don Diego del Campo Salazar nunca hizo ninguna obra que mejorara el lamentable estado del camino. Más detalles de la disputa política y jurídica a que esta situación dio pie entre gobernador, Audiencia, y Corona, se pueden consultar en Barona, G. (2002).

que los ríos caudalosos, y las invernadas causaban en la vía y a los viajeros que debían transitarla” (Barona, 2002). A dicha insuficiencia tecnológica se le podría achacar, por ejemplo, la insistencia de los europeos en hacer uso de las rutas construidas por las poblaciones nativas, cuyas muy inclinadas pendientes eran aptas para ser transitadas a pie, no a caballo, y mucho menos por cabalgaduras cargadas con toda clase de artilugios. Es imposible estimar cuántas vidas habrán terminado en los abismos labrados por el Páez, el Símbola, el Ullucos, el Moras, y sus numerosos tributarios. Con todo, es evidente que el recodo de nuestra imagen, por precario que pueda parecer, ofrece algo más de estabilidad que los caminos descritos por Juan de Santa Gertrudis, Juan Vargas Figueroa y los generales Henao y Canal. Algo va de la tecnología que abrió los caminos de herradura y los caminos reales, a la que hizo posible el trazado de las actuales carreteras destapadas (clasificadas como vías de penetración) que vinculan a la región con la red vial nacional, por malas que sean las condiciones en que se encuentren en la actualidad, debido a las rigurosas condiciones climáticas y a la falta de interés político por invertir en su mantenimiento<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Esta falta de interés político por el destino de Tierradentro tiene su propia y larga historia. En una porción del departamento del Cauca, gran parte de su población mestiza, en especial la que reside más o menos cerca a La Plata, se siente más cercana al Huila. Frente a Popayán, los sentimientos son encontrados, pues al mismo tiempo que algunos de ellos han hallado allí la posibilidad de emplearse o de formarse en la Universidad del Cauca, sienten que para la capital del departamento sus problemas no son prioridad. En este respecto, me parecen dicientes estas palabras de Graciliano Arcila: “En el Cauca tienen bastante acentuación las prerrogativas de la casta; unas pocas familias que son sobrevivencias proceras que han formado elencos aristocráticos, perfilan su rancio abolengo por sobre la masa indígena, mestiza o negra”. No obstante, esta suerte de “cultura proceras”, junto a sus efectos sobre las relaciones económicas y sociales, no son patrimonio exclusivo de las élites. Continúa Arcila: “El indígena y el mestizo se asemejan a la élite aristocrática, en cuanto a la concepción de la vida económica: los primeros se contentan con producir solamente lo que necesitan para vivir, bien como terrazgueros o como pequeños agricultores independientes; en cambio, los grandes terratenientes por tradición de su linaje se contentan con poseer un vasto patrimonio que les produzca lo necesario para conservar su posición y se preocupan poco porque su patrimonio contribuya a engrosar la economía del país” (Arcila, 1951: 655). Se perfila así el divorcio entre centro político-administrativo y sus periferias, lo que genera las inequidades que se encuentran en el corazón de la conformación de esta parte de la región suroccidental del país.

## V

No quisiera detenerme en esta clase de apreciaciones. Mi interés recae sobre algo distinto. Lo que se da a pensar en la imagen de este recodo, propongo, es el encuentro entre planeta y mundo, entre la contingencia y el sentido —y cómo este encuentro toma formas propias y singulares. Este encuentro es histórico y se halla fuera de la historia. Con esto no busco ofrecer un juego de palabras ni establecer una contradicción. Me limito a señalar la disparidad entre el tiempo geológico y el tiempo histórico; tiempos que, al encontrarse, hacen posibles el recodo, el barranco y el camino, ahora congelados en una imagen. En ese barranco, procesos orogénicos que, en el caso de la formación de la cordillera de los Andes, datan de hace diez o veinte millones de años (Van Houten, 1976), coinciden con las empresas humanas, mucho más recientes, de conquista, colonización, evangelización, comunicación, exploración, comercio, viaje, guerra, o simple recreación, que de modos distintos y particulares buscan algún grado de dominio sobre lo que se acostumbra a llamar “naturaleza”. En cierto sentido, lo que aquí busco describir es la perenne lucha del deseo humano contra lo que W. G. Sebald llamó “la indestructibilidad dogmática de la naturaleza” (Sebald, 2008: 66). Para efectos de este ensayo, acoto la sentencia de Sebald, pero bajo la condición de sustituir el término “naturaleza” por el de “planeta”. Esta acotación se desprende de un pasaje de *Ser y tiempo* que traigo en mente, y que me permito citar:

Aquí la naturaleza no debe entenderse como lo puramente presente —ni tampoco como *fuera de la naturaleza*. El bosque es reserva forestal, el cerro es cantera, el río, energía hidráulica, el viento es viento “en las velas”. Con el descubrimiento del “mundo circundante” comparece la “naturaleza” así descubierta. [...] Pero, a este descubrimiento de la naturaleza le queda oculta la naturaleza como lo que “se agita y afana”, nos asalta, nos cautiva como paisaje. Las plantas del botánico no son las flores en la ladera, el “nacimiento” geográfico de un río no es la “fuente soterraña” (Heidegger, 2009: 92. Énfasis en el original).

Lo que llamo “planeta” no corresponde a ninguno de los dos sentidos de naturaleza acá identificados por Heidegger, ya que no comprende ni el nacimiento geográfico del río, ni la fuente soterraña, ni —valga decir— la ubicación geoespacial de la laguna de Páez, nacimiento del río del mismo nombre (y por tanto, potencial

repositorio de energía hidráulica), ni la morada del K'pish o el Trueno, una de las deidades más importantes en la cosmogonía de los paeces (y, por ende, símbolo de un modo de vida). De hecho, el planeta es más afín a la “fuerza de la naturaleza” frente a la que Heidegger busca marcar distancia. Por esto mismo, también difiere de lo que unas décadas más tarde éste llamará “tierra”, y que define como “aquello sobre y en lo que el ser humano funda su morada”. En esa medida, la tierra se presenta como “aquello que acoge”, y por lo mismo se aleja tanto de “la representación de una masa material sedimentada en capas”, como de la “puramente astronómica, que la ve como un planeta” (Heidegger, 2000: 30). Cuestión de representaciones. Por mi parte, busco aquella que, al no partir de una forma de conocimiento (“las plantas del botánico”), de un tipo de experiencia (“el paisaje que cautiva”), o de un criterio axiológico (“los cimientos de la morada humana”), funciona sin necesidad de hacer del ser humano fundamento del sentido y pauta de comprensión. “Masa material sedimentada en capas”—no suena nada mal.

Este breve desvío por un par de razonamientos heideggerianos tan solo se propone mostrar por qué, en tanto simple cuerpo sólido celeste que gira alrededor de una estrella, la de “planeta” es la imagen (que yo conozca) que más se acerca a esa representación límite que busco, en la cual la presencia del factor humano alcanzaría el grado más próximo al cero. Volviendo a sustituir “planeta” por “naturaleza”, la sentencia escrita por Louis-Auguste Blanqui, durante uno de los más de treinta años que pasó en prisión hacia mediados del siglo XIX, nos sirve a modo de ilustración en este punto, a pesar de su lenguaje articulado en términos de intenciones y propósitos: “La naturaleza [el planeta] no conoce ni practica la moral en acción. Lo que hace, no lo hace a propósito. Trabaja a ciegas, destruye, crea, transforma. No le importa el resto” (Blanqui, 2000: 49). En otras palabras, el planeta es el sinsentido. No porque se trate de algo absurdo, sino porque, literalmente, carece de sentido; es la ausencia de sentido, de intencionalidad, de fin. Que sea posible establecer una causalidad para los procesos planetarios en virtud de esos saberes que agrupamos bajo el rótulo de “geología”, no significa que dichos procesos persigan finalidad alguna. Desde el punto de vista del sentido, y por ende de la historia, lo que le compete al planeta simplemente ocurre, toma lugar. Eso y nada más. Sin razón. Así las cosas, se comprende por qué al planeta le pertenece la contingencia: lo que en él sucede no es ni necesario ni imposible; tan solo puede

ser o no ser el caso —imprevisto. Por hallarse fuera de nuestras posibilidades de previsión, la pura contingencia de los procesos planetarios funciona como una suerte de *a priori* de todo proyecto humano. Aunque es poco lo que podemos hacer contra ellos, no nos es dado darlos por descontado (basta recordar las imágenes de la población de Ryoishi, completamente devastada por las olas del tsunami que golpeó a Japón en marzo de 2011, a pesar de los muros de ocho metros de altura que pretendían protegerla. ¿Habría que construir un nuevo muro más alto? ¿Qué tan alto?). Lo que resta es hacernos cargo de la imprevisibilidad del planeta. Así sea, como suele suceder, una vez ésta ya haya tenido lugar.

Ahora, por “mundo” entendemos “la resolución infinita del sentido en hecho y del hecho en sentido” (Nancy, 2003: 223). Dicho de otro modo, el mundo es el espacio de la historia; es el lugar donde las singularidades son producidas y adquieren significado como hechos. El mundo, por ser fenómeno histórico, sí sabe de sentido, o mejor, de sentidos. En él, la contingencia se torna hecho. En palabras de Marshall Sahlins, “lo contingente llega a ser plenamente histórico solo cuando es significativo: solo cuando el acto personal o el efecto ecológico adquiere un valor sistemático o posicional en un proyecto cultural” (Sahlins, 2008: 109). Esto no quiere decir que el mundo, en tanto espacio, anteceda a las singularidades y les sirva de continente, sino que son éstas las que, al pasar a la existencia, abren el espacio mundano. Los procesos (¿es “geológicos” el adjetivo indicado?) que abarca el planeta, aunque singulares, solo pasan a ser hechos y a formar parte de la historia cuando el sentido se resuelve en ellos (cuando el desplazamiento de una placa tectónica deviene desastre, castigo divino, calamidad pública o síntoma de los males de los tiempos que corren). Lo que quisiera proponer al lector es que las imágenes acá interpretadas, inmovilizan y retienen justamente el encuentro entre las condiciones particulares y contingentes que las han hecho posibles; el movimiento de resolución de la contingencia en sentido. Es a esto a lo que nos referíamos con aquello de “la construcción de la historia en cuanto tal”—la imagen nos permite aprehender en sentido en virtud del cual una contingencia pasa a ser hecho histórico. Esto permite comprender por qué, al echar mano de la imagen, Benjamin buscaba interrumpir la ideología del progreso, la cual subsume todo momento presente bajo la pretendida inevitabilidad del avance civilizatorio. Su fin era el de redimir ese presente en toda su singularidad, sustraerlo de ese sentido y,

con ello, revelar la violencia que se esconde tras esa forma de narrar lo acontecido. Desde esta perspectiva, la serie de imágenes que interpreto no pretende seguir los procesos históricos a lo largo de una visión lineal y continua del tiempo (la cual no es sino una forma posible del sentido), sino detenerlos, inmovilizarlos, para así poder “describir (en la sincronía y no en la diacronía) articulaciones fundamentales [e] identificar en estas articulaciones los elementos utópicos” (Mosès, 1997: 83). Para Benjamin será de especial interés el elemento utópico porque la realización de todo sentido es también la frustración de otro. No todo futuro imaginado pasa a la existencia. Es lo que constituye las políticas del futuro. Es esta la razón de mi interés en los futuros truncados, aquellos que busco descifrar de la constelación de imágenes que sirve como excusa para este ensayo. Para ser lo más sucinto posible: las articulaciones que acá exploro están vinculadas a los futuros imaginados de la conexión y la civilización, y expresan instancias particulares en las que en Tierradentro se ha dado el encuentro entre procesos geológicos y fenómenos históricos.

## VI

Con estas consideraciones en mente, dejemos atrás el recodo y dirijámonos al puente. Es sentido común: en regiones tan quebradas como el nororiente del Cauca se impone la necesidad de salvar el vacío. Un corto puente o una tarabita pueden significar horas menos de camino. En una región en la que la verticalidad de las montañas hace todo tipo de demandas al caminante, a la cabalgadura, a la chiva, al jeep, cualquier tramo horizontal es bienvenido. Sin embargo, no es fácil. La fuerza de las aguas hace ver frágil la empresa humana que tan solo quiere eludirla. Nuestra tercera imagen acompaña la versión impresa de la conferencia dictada por monseñor Larquère a la que nos hemos referido más arriba, y muestra uno de los muchos puentes construidos con bejuco y técnicas artesanales que, incluso hoy, asisten al transeúnte.

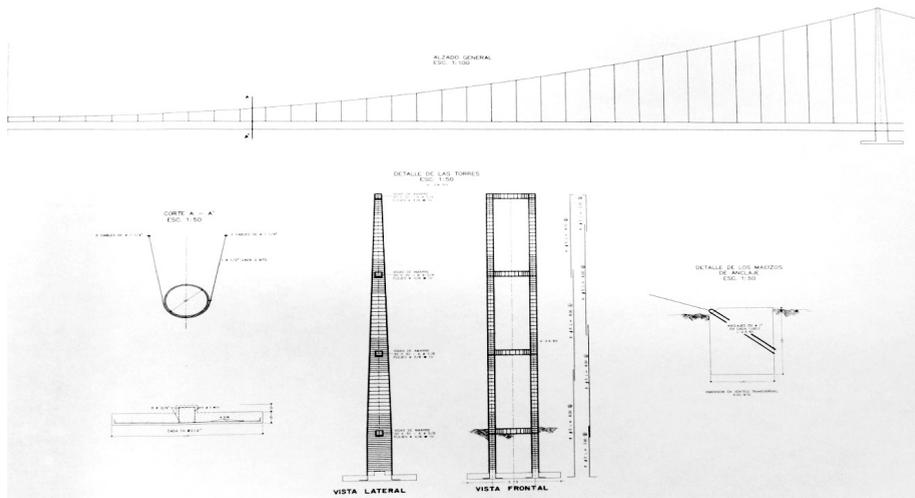


**Imagen no. 3.** Tomada de Larquère, E. (1924)

A pesar de los años corridos desde que el padre Larquère intentara, como tantos otros antes y después de él, hacer entender a la sociedad capitalina, en toda su incontestable realidad, las vicisitudes de vivir en aislamiento, puentes similares al de la foto aún pueden verse al recorrer Tierradentro. El turista que visite el Parque Arqueológico en San Andrés de Pisimbalá tiene la oportunidad de cruzar un par de ellos, si bien contruidos en guadua y reforzados con gruesos cables metálicos. Los puentes se alzan con humilde suficiencia sobre el modesto cauce de la quebrada de San Andrés. Se retraen en el paisaje, de modo que el visitante apenas los advierte. Un buen marco para tomar un par de fotografías. Estos puentes también llamaron la atención de Carlos Vernaza Diago, quien en calidad de Gobernador del Cauca realizó una visita oficial a Tierradentro en mayo de 1926. Les dedica este párrafo:

Dos series de vigas que arrancan de los muros respectivos y se elevan oblicuamente, hacen fuerza encontrada con las horizontales tendidas al suelo, las cuales forman el piso del puente. Para dar mayor resistencia a la estructura, arrancan de un extremo a otro una serie de gruesos bejucos que hacen las veces de cables de acero y que a la vez sirven de pasamano, fuera de un techo cubierto de paja a lo largo del declive del mismo puente. Algunas de estas construcciones tienen más de medio siglo, y aparentan servir otro tanto (Vernaza, 1926: 104).

El Gobernador se despidió prometiendo a la población enviar el zinc necesario para cubrir algunos de los mejores puentes de madera, además de varias arrobas de alambre para alentar la construcción de otros nuevos. Con todo, se trata de esfuerzos insuficientes cuando se trata de hacer frente al desafío de cruzar el río Páez. Aunque esta tercera imagen no trae información que la acompañe, puede pensarse que fue tomada en la parte alta del río, donde sus márgenes aún no se han alejado tanto como para que un puente tan precario no sea ya viable. Cauce abajo la tarabita comienza a reemplazar al puente artesanal. A pesar de que el puente proyectado por Facivil Ingenieros Ltda. en 1995, meses después del desastre de junio de 1994, no fue construido (por razones que no he podido establecer), nuestra cuarta imagen permite hacerse una idea de las demandas tanto técnicas como de consecución de recursos que acarrea, en la actualidad, la construcción de un puente sobre el Páez.



**Imagen no. 4.** “Proyecto Puente Río Páez”. Facivil Ingenieros Ltda.

No hacen falta extensos conocimientos en ingeniería para ver las diferencias entre estos dos puentes, tanto en términos de dimensiones y materiales, como de la tecnología necesaria para su construcción. Las especificaciones de los anclajes, cada uno de cuatro metros transversales de concreto, junto con

el grosor de los cables de amarre, son una patente ilustración de aquello que hace posible el corrimiento del límite entre lo franqueable y lo intransitable. No obstante, más allá de los evidentes desarrollos tecnológicos en materia de construcción de vías, lo que la relación figurativa entre estas imágenes expresa es un nuevo futuro imaginado que emerge a partir de las avalanchas que, desde 1994, han devastado poblaciones enteras a lo largo del curso del Paéz. Es tan simple como que, si se desea que perdure a pesar del ímpetu de los flujos de lodo y escombros que han recorrido el camino abierto por el río, un puente debe ser construido con una luz mayor que la que puede permitirse uno de bejuco, lo cual implica una mayor inversión. Ciertos futuros resultan más costosos.

Al leer acerca del acuerdo no. 6 de 18 de agosto de 1926, por medio del cual el Concejo Municipal de Páez decretó área de población el norte del resguardo de Wila, es evidente que el desastre no daba forma al futuro que se imaginaba para Irlanda, población que los misioneros vicentinos fundaron en aquellas tierras, y que, según el padre David González (misionero que trabajó en la zona por más de 30 años), estaba llamada “a ser la primera población de Tierradentro”, en razón de la “belleza del paisaje” y de las “magníficas montañas que la circundan” (González, 1977: 185). El beneficio de la retrospectiva nos permite leer como “señales” aquello que, en su presente, era a duras penas un dato más del mundo. A manera de ejemplo, está el hecho de que cuando los vicentinos eligieron el punto llamado Musequinde para la nueva fundación, no repararon en que en lengua páez (hoy conocida como Nasa Yuwe) el nombre significaba “chorro de arena”. Otras eran las consideraciones y señales que se les hacían presentes, como el recuerdo de la legión británica, compuesta en su gran mayoría por católicos irlandeses que se unieron a la campaña libertadora. Cuenta González que “los fundadores de este pueblo quieren que él lleve el nombre de la Isla que nos envió auxiliares para obtener nuestra independencia y porque en su pequeñez consideran que tiene semejanza con la isla mártir”. El tamaño de esa tierra ubicada en la margen derecha del Paéz no era la única semejanza: “como la Irlanda de O’Connell, esta de Tierradentro tiene un solo río principal, fue de tierra cenagosa y abunda en pastos jugosos para mantener mejor los ganados” (González, 1977: 191). Pero, muy a pesar de su conveniencia para la

ganadería, la cercanía de esos suelos a las corrientes de agua no dejaba de tener algo de ominoso: “el río vivía desbordado, el pensamiento de algún desastre no dejó crecer el anhelo sobre esas tierras” (González, 1977: 194). Curiosamente, las características poco hospitalarias de los terrenos, aunadas a los recuerdos del lugar natal en la otra orilla del océano que estos misioneros llevaban consigo, eran precisamente las que los convertían en el lugar menos disputado para levantar un nuevo casco urbano: “ese llano enmontado nadie lo mezuina, el indio no lo quiere, cree que es malo; el colono le tendrá cariño porque verá que es bueno, lo hará valer” (González, 1977: 188). Y es que los vicentinos sabían muy bien que estaban sentando residencia en pleno corazón del mundo páez, por lo que esperaban resistencia muy a pesar de lo inhóspito del sitio elegido.

Los indígenas de Huila [Wila] [continúa el misionero] en masa rechazaban la idea de que en sus tierras [se] formara un pueblo al cual pudieran avicinarse gentes que no fueran de su raza. Cuando el Concejo Municipal subió a entregar el lote, los indios no quisieron ir, fue preciso que la autoridad de Belalcázar llevara por la fuerza a los miembros del Cabildo y que en nombre del dicho Cabildo otras personas pusieran la firma de las autoridades indígenas. Ellas se resistieron de manera invencible. Los indios lucharon contra el nuevo pueblo hasta cuando ya no hubo apelación (González, 1977: 186).

Este trasegar humano, sin siquiera sospecharlo, ocurría en medio de fuerzas planetarias mucho más antiguas que el bautizo de la quebrada Musequinde. He acá algo más que el padre González desconocía, no solo como señal de “mal augurio”, sino como simple dato: “de acuerdo a interpretaciones geológicas, en el área de influencia del Volcán Nevado del Huila, los flujos de lodo más reciente datan como mínimo de hace 2000 años” (Ingeominas, 1986: 14).

## VII

Por un tiempo Irlanda prosperó. En sus mejores años llegó a albergar unas cincuenta familias. El ganado lechero probaba ser un buen negocio, a tal punto que el pueblo y sus alrededores se convirtieron en la despensa láctea de buena parte de Tierradentro, incluyendo la cabecera municipal, Belalcázar, donde la leche y los quesos se vendían bien. Por un momento parecía que las previsiones del padre González para la población que ayudó a fundar se hacían realidad.

Con estas palabras dibujaba el futuro que imaginaba: “juzgo que un día más o menos lejano habría de cruzar por allí una carretera para el Valle [del Cauca]; que en las vegas del río Páez surgirían poblaciones que serían veraneaderos de gentes calentanas; que la región sería un verdadero emporio de riqueza nacional” (González, 1977: 186). En efecto, siguiendo hacia el norte de Irlanda y rodeando el Páramo de Santo Domingo, se llega a Santander de Quilichao, a poco más de una hora de Cali. Las ocho horas que separan a Belalcázar de la capital del Valle a través del Páramo de Guanacas y Popayán se ven reducidas a la mitad. También es posible ver, abandonados a la vera del camino, un par de hoteles destinados a turistas que nunca llegarían una vez las avalanchas del 94 cortaran el paso, al día de hoy, de forma definitiva.

En junio de 2011 ascendí por primera vez a la terraza donde una vez se alzó Irlanda. Llegué poco antes del mediodía, bajo un cielo toldado y una llovizna pertinaz. Esto es lo que se ofreció a mi vista:



**Imagen no. 5.** Foto: Diego Cagüeñas

Así se ve hoy la utopía del padre González tras el encuentro entre los deslizamientos de tierra originados por el choque de masas tectónicas, y los esfuerzos de algunos humanos por “civilizar” y “hacer valer” un pedazo del planeta. No subí solo. Manuel Jota Escobar, docente, escritor, pensador, residente de Belalcázar, me invitó a una pequeña excursión con un grupo de adolescentes de la Normal, quienes a pesar de haber nacido en su mayoría en el municipio de Páez, nunca habían visitado la explanada que ahora se extendía frente a nosotros. La compañía de Manuel fue una fortuna; de otro modo mi mirada no habría podido abrirse paso entre la vegetación. Al igual que fray Juan de Santa Gertrudis o monseñor Larquère años antes, Manuel experimentó, en carne propia, las rudezas de este rincón

del planeta. Es un sobreviviente. Recuerda que el 6 de junio de 1994, al regresar a Irlanda después del temblor de tierra que sacudió el norte del Cauca a las 3:47 p.m., todo lo que se ofrecía a su mirada era “un desierto de lodo y arena en el que se encontraban sepultadas más de 150 personas”. Era esta mirada y esta memoria las que nos guiaban, a los jóvenes estudiantes y a mí, a través de los rastros de un pasado cuyo futuro nunca fue el nuestro. Futuro ajeno a ellos por haber nacido después del desastre, ajeno a mí por haber crecido en otro mundo. La palabra de Manuel se convirtió, por el par de horas que estuvimos caminando esos parajes hoy prácticamente deshabitados, en el lazo que buscaba permitirnos imaginar el horror por él vivido. ¿De qué otra manera habríamos podido imaginar que bajo cada una de estas piedras se encuentra el cuerpo de un niño que no sobrevivió al deslizamiento de tierra que se dejó caer sobre Irlanda, borrándola del mapa? ¿Cómo podríamos haber sabido que se trataba de sepulturas improvisadas en medio de la angustia por sobrevivir la gélida noche del páramo, y de la expectativa por oír las aspas del helicóptero que habría de rescatarlos?



**Imagen no. 6.** Foto: Diego Cagüañas

Entre las historias que Manuel contó ese día, la que más recuerdo es la de una mujer que se encontraba lactando, y que prefirió pasar toda la noche amamantando a uno de estos niños antes que a su propio hijo, en un esfuerzo vano por salvarle la vida. Al niño lo habían sacado del lodo muy malherido, y en medio del caos y la muerte, Manuel había olvidado todo lo que había aprendido en sus cursos de primeros auxilios. Es lo inimaginable.

Había una segunda razón que me empujaba a hacer el ascenso a la que debería haber sido la “salida natural” de toda la “riqueza que en un futuro más o menos cercano se ha de desarrollar en Tierradentro”, hacia los mercados del Valle del Cauca (González, 1977: 185). El 11 de abril de 1989, monseñor Jorge García Isaza, entonces Prefecto Apostólico de Tierradentro, veía cómo se hacía realidad una utopía que compartía con su hermano Germán, el anterior Prefecto: ese día inició labores el Seminario Mayor Indígena Páez, cuyas instalaciones fueron construidas a unos 500 metros del casco urbano de Irlanda para alojar un proyecto educativo iniciado seis años antes. Más que visitar los restos del poblado, me interesaba conocer las ruinas de un seminario que fue la primera experiencia de su tipo en América Latina. Su principal novedad no residía tanto en la idea de formar sacerdotes indígenas, sino en que la lengua de instrucción fuese el Nasa Yuwe, y que el español fuese tratado como segunda lengua (lo que era el caso para gran parte de la población páez por aquel entonces). Poco después de su fundación, el seminario contaba con veintitrés maestros bilingües, además del apoyo de Radio Eucha, primera emisora bilingüe del país, dependiente de la entonces todavía prefectura apostólica (en febrero de 2000, la prefectura fue elevada a vicariato apostólico por Juan Pablo II). En el proyecto educativo que el padre Germán García presentó al Ministerio de Educación, se estipula que el “gran secreto” de la educación secundaria que ofrecía el Seminario radicaba en la “asistencia técnica”. Los profesores, “tecnólogos de profesión”, complementaban la formación sacerdotal con capacitación en labores agropecuarias que permitirían a los alumnos “autofinanciarse casi completamente, mediante el trabajo y la producción de su granja” (García, 1988: 6). Este tipo de educación, de acuerdo con el proyecto, habría de solucionar problemas como el de la vergüenza que sentía el páez de hablar su lengua, el de la “desadaptación social” en razón de los distintos hábitos culturales y, claro, el de la dificultad para acceder al sistema educativo por falta de recursos.

## VIII

Entonces se sacudió el planeta. Las semanas previas al 6 de junio de 1994 habían sido particularmente lluviosas. Las laderas de las montañas, debilitadas por años de quemas y deforestación para la ganadería, estaban saturadas de agua. El sismo de 6.3 grados en la escala de Richter las hizo colapsar. Millones de metros cúbicos

de lodo y rocas se precipitaron hacia el fondo de los cañones labrados por los ríos, bloqueando el paso del agua. Pero solo por un corto tiempo: la fuerza de corriente destruye los diques y lanza múltiples flujos de escombros hacia la parte baja de los valles, la mayoría de los cuales convergen en el cañón del Páez. El frente del lahar (flujo de sedimento y agua que se moviliza desde las laderas de volcanes) alcanza los 10 metros de altura y velocidades entre 60 y 90 kilómetros por hora, arrastrando un total aproximado de 320 millones de metros cúbicos de rocas, lodo, troncos, y un estimado de 1100 vidas humanas. No hay puente, camino o población que haya sobrevivido a la destrucción que cambió el paisaje y la disposición de las cosas para siempre. Musequinde, la quebrada que corría apacible a unos pocos metros de Irlanda, hizo honor a su nombre y se convirtió en un chorro de arena devastador. En cuestión de minutos, los trabajos invertidos en las utopías de Irlanda y del Seminario Indígena fueron reducidos escombros. Un mes después éste era el panorama que se mostraba a quien, a falta de vías transitables, llegara a Irlanda por vía aérea:



**Imagen no. 7.** Foto: T.C. Casadevall, julio 4 de 1994<sup>6</sup>

La mancha café hacia la parte izquierda de nuestra séptima imagen es el chorro de arena de Musequinde. Allí quedaba Irlanda. A la derecha se pueden ver unos cuantos aludes más, mientras que en la esquina inferior derecha se observa el lahar principal del río Páez. Las edificaciones que aparecen en el centro de la imagen corresponden a las instalaciones del Seminario Indígena, a salvo de los desprendi-

<sup>6</sup> Tomada de: [http://volcanoes.usgs.gov/Imgs/Jpg/Huila/30710609-005\\_caption.html](http://volcanoes.usgs.gov/Imgs/Jpg/Huila/30710609-005_caption.html)

mientos de tierra pero de todos modos afectadas por los movimientos telúricos. En la imagen, la contingencia planetaria aún no termina de resolverse; aún no termina de pasar a la historia. Futuro truncado. Fin de la utopía.

“Es triste, ¿cierto, profe?”, me preguntaba José, un joven páez nacido en 1994 que antes de esa mañana nunca había oído hablar del Seminario. Asentí sin saber si realmente me parecía triste, mientras caminábamos por las ruinas del corredor que conducía al comedor.



**Imagen no. 8.** Foto: Diego Cagüañas

¿De dónde provenía la tristeza de José? Quizá haya sido el encontrarse en medio de aquello que ha dejado de ser, y que sin embargo persiste en una materia disfuncional e inhabitable. Quizá haya sido esa extraña empatía que a veces sentimos con los rastros de otras vidas, ahora pertenecientes al pasado. No tengo cómo saberlo. Intercambiamos unas cuantas frases, y eso fue todo. Sería irresponsable de mi parte asignarle algún sentido a palabras que tal vez no tenían más intención que abrir una conversación. En lo que a mí respecta, debió pasar algún tiempo para poderme explicar la inquietud que experimenté al recorrer esos restos mudos y opacos, rotos y al mismo tiempo autosuficientes. La ayuda provino de leer el hermoso libro que Susan Buck-Morss dedica al *Libro de los pasajes*, donde propone una fórmula que me parece muy justa. Meditando sobre las observaciones de

Benjamin alrededor de la fascinación que ejercieron las ruinas sobre la imaginación de la Europa del siglo XIX, Buck-Morss propone que el tono melancólico con que éstas eran descritas revela la secreta comprensión de que en las ruinas se hace evidente, de manera irrevocable, que “el mundo objetivo se impone al sujeto como un imperativo cognitivo” (Buck-Morss, 1999: 168). Se trata de otra forma de reconocer que el planeta nos antecede —siempre. Que no importa cuán elaborados lleguen a ser nuestros mundos simbólicos, nuestros lenguajes, nuestras costumbres; la contingencia termina imponiéndose —siempre. Es cuestión de tiempo. Es, en efecto, un imperativo cognitivo: no hay pensamiento sin planeta; la materia sedimentada es su condición de posibilidad. Monseñor Larquère lo intuía al lamentarse porque “no tenemos caminos, necesitamos caminos; morimos por falta de caminos” (Larquère, 1924: 34). Evangelización y civilización, las dos utopías asumidas como misión por el sacerdote francés, no son simple cuestión de imponer un cuerpo de creencias o introducir nuevos hábitos en una población. Antes que nada, esto debe ser practicable. El misionero debe poder llegar allí donde ha de predicar; el profesor, allí donde ha de enseñar. Sin el camino (victoria efímera del mundo sobre el planeta) que araña la superficie del planeta, nada de esto podrá ser.

No debería sorprender que entre los tres elementos que integran la matriz civilizatoria imaginada por el padre David González para la evangelización de los paeces, y “el progreso material y moral” de Tierradentro, los caminos ocupen lugar preeminente. Al lado del mestizaje entre “varón blanco y hembra india” que “ennoblece y hace próspera la tierra, y de la “rápida parcelación de la tierra” que civiliza al hombre por hacerlo sentir “dueño de algo”, figura la necesidad de abrir vías de comunicación “que conduzcan a los departamentos vecinos” (González, 1977: 127-130). El misionero suscribía la queja de don Sergio Arboleda, según la cual “los indios ni a empujones entran por el camino de la civilización”. Pues bien, primero se necesita abrir el camino, y después sí pasar a empujar por éste a los indígenas para que se conviertan en “ciudadanos conscientes de sus verdaderos derechos y obligaciones, para consigo mismos, para con los demás ciudadanos, para con Dios, para con la Patria” (González, 1977: 124). Que la civilización imaginada por el padre González haya en efecto recorrido los caminos que graban las laderas de la Cordillera Central, es algo bastante dudoso. Pero esto no impide reconocer que ciertos símbolos de progreso y civilización sí sortearon

la escarpada topografía, como El Páez, nombre con el que se conocía el carro de don Augusto Cuéllar Alarcón, primer vehículo que no era de tracción animal en hacer su arribo a Belalcázar. Don Augusto puso gran tesón en responder al imperativo categórico que su particular mundo objetivo le imponía. Cuenta Manuel que el carro “había sido mandado a ensamblar directamente en la ciudad de Cali con las medidas acomodadas a los puentes de Juntas y de Cuetando, que por aquella época eran puentes colgantes” (Escobar, 1997: 21). Ante tal empeño, la gran fiesta con que El Páez fue recibido no parece fuera de lugar.

### **IX (Historia natural)**

Modernidad, civilización, progreso —palabras que no comparten significado, con trayectorias históricas disímiles pero que hoy se mantienen cercanas en virtud de un cierto “aire de familia” o una suerte de “afinidad electiva”. Son muchos los fenómenos que se han aludido como comunes a estos términos: el individualismo, la secularización, la propiedad privada, la política participativa, el crecimiento de las ciudades, o el predominio de la economía sobre el resto de las esferas de la vida humana, por nombrar unos pocos. No es este el lugar para discutir la validez de estas generalizaciones. Sin embargo, existen dos rasgos de lo que el sociólogo Piotr Sztompka llama la “personalidad moderna” que me gustaría discutir brevemente antes de cerrar este ensayo. Según Stompka, entre las “disposiciones de personalidad que parecen prerrequisitos para el completo desarrollo de la modernidad”, se cuentan la planificación y la calculabilidad de las acciones. La primera la define como “anticipación y organización de actividades futuras dirigidas a fines asumidos tanto en el dominio privado como en el público”, mientras que la segunda consiste en la “confianza en la regularidad y predictividad de la vida social (reglas económicas, términos de comercio, políticas gubernamentales)” (Stompka, 2002: 101). Todo lo hasta acá escrito surge de preguntarse qué ocurre cuando planes, cálculos y predicciones fracasan; cuando la supuesta regularidad de la vida social se ve trastocada por lo contingente. Sospecho que Stompka no está realmente describiendo un hecho, sino perfilando una ilusión; sospecho que la estabilidad del mundo no es un dato de la experiencia, sino un anhelo proyectado hacia el porvenir. La personalidad moderna sueña con que algún día, finalmente, éste sea el caso. Que

las “reglas económicas”, los “términos de comercio” o cualquier otro tipo de leyes, normas, estatutos o pautas de acción y pensamiento, nos concedan, por fin, el dominio sobre el mundo que nos ha tocado en suerte habitar. Sospecho, también, que lo contrario es la regla, es decir, que lo imprevisto, lo fortuito, lo repentino, es lo que con mayor frecuencia da forma al día a día en el que transcurren nuestras vidas. Las grietas en la corteza del planeta, las ruinas en el rostro del mundo así parecen indicarlo.

Se acostumbra hablar de “modernidad fallida”, de “modernidad periférica”, incluso de “modernidad alternativa” cuando se intenta comprender el ordenamiento social de naciones como Colombia (Gaonkar, 1999). Este tipo de narrativa, que compara y evalúa una particularidad frente a un modelo que le es extraño, es justo la forma de historiografía que Benjamin desmanteló al hacer uso crítico de las imágenes dialécticas producto del capitalismo industrial del siglo XIX. Se ha citado infinidad de veces su tesis de que no hay documento de cultura que no sea a su vez un documento de barbarie. El más breve repaso por la historia de los imperios y sus colonias le da la razón. Sebald cuenta cómo Joseph Conrad, de regreso en Bruselas tras su paso por el África, no puede evitar percibir a la “capital del reinado de Bélgica, con sus edificios cada vez más ampulosos, como un monumento funerario que se erige sobre una hecatombe de cadáveres negros, y le parece como si todos los viandantes de las calles llevaran en su interior el oscuro secreto congoleño” (Sebald, 2008: 139). Mas no es de esta historia, tantas veces narrada, de la que hablo acá. No es la historia de la barbarie el motivo de estas páginas. Es otro tipo de historia. Lo que quisiera proponer es que todos estos futuros truncos de los que he hablado, sea la conquista absoluta del territorio de Tierradentro imaginada por los europeos en sus sillas de montar, sea la completa evangelización de los paeces imaginada por los vicentinos en sus peregrinajes por océanos y cordilleras, sea la perfecta integración del indígena a la nación gracias a la educación bilingüe imaginada e impartida en el Seminario Indígena, sean los caminos imaginados y reclamados por los Prefectos Apostólicos, sean el crecimiento económico sostenido y la equidad social imaginados por el actual gobierno, estos futuros, digo, se comprenden mejor, esto es, en su singularidad, si son comprendidos a través de lo que se podría llamar “historia natural”.

Eric Santner, perspicaz comentarista del pensamiento de Benjamin, así la define: “la historia natural nace de las posibilidades duales de que la vida pueda persistir más allá de la muerte de las formas simbólicas que le dieron significado, y de que las formas simbólicas puedan persistir más allá de la muerte de la forma de vida que les dio vitalidad humana” (Santner, 2006: 17). En ningún otro fenómeno es más ostensible este desajuste entre vida y formas simbólicas que en la ruina. En ésta, la indestructibilidad dogmática del planeta se expresa de la mano con la fugacidad irremediable del mundo. Su materialidad se debe tanto a la fuerza de la destrucción como a la fragilidad del poder. En la ruina, como en la imagen dialéctica, se expresa un proceso que en ella, en su existencia material, se encuentra detenido por un instante. Para decirlo en otras palabras, en la ruina atestiguamos el arruinamiento —la caída del mundo en el planeta. Lo extraordinario de la ruina es que no es del todo una mera “cosa”. Comparte la opacidad y la obstinación de ésta, pero los rastros del trabajo humano que en ella permanecen al tiempo que se desvanecen, nos recuerdan que alguna vez fue algo distinto: algo enteramente funcional y significante. Si esto es correcto, me arriesgaría a pensar que el desasosiego que compartí con José al recorrer los restos maltrechos del Seminario Indígena se explica porque la ruina reposa “lejos de nuestra capacidad de investirla con significado, de integrarla a nuestro universo simbólico” (Santner, 2006: xv). Esta es la mitad de la explicación. Habría que agregar que, a pesar de tal lejanía, o quizá precisamente en razón de ella, la ruina parece reclamar un sentido que ya no está disponible. Este desfase es el asunto de la historia natural: la interrupción del sentido por cuenta de las fuerzas planetarias y su insidioso desgaste de la materia y de la vida.

“Basta con que las obras humanas sean descuidadas por un instante, la naturaleza comienza apaciblemente a demolerlas y por poco que se tarde, se la encuentra reinstalada floreciente encima de las ruinas” (Blanqui, 2000: 50). Así es. Pero no hay dos ruinas iguales. La historia natural, moviéndose en un plano de menor generalidad que el de los atisbos de Blanqui, se ocupa de las razones del descuido, del por qué de la tardanza, de los efectos del florecimiento. Ya que la ruina es la materialización del proceso de erosión del sentido, la pregunta que habría que formularle a esos restos del empecinamiento humano por abrirse morada sobre la superficie del planeta, es de qué modos específicos el “proceso

corrosivo del arruinamiento pesa sobre el futuro y moldea el presente” (Stoler, 2008: 194). La ruina es lo que queda del futuro en el presente. Así que es apenas lógico que las del Seminario Indígena pertenezcan a un episodio distinto de la historia natural, que las ruinas de la Normal Superior Enrique Vallejo Bernal, arrasada por la avalancha del 20 de noviembre de 2008 (la tercera desde 1994).



**Imagen no. 9.** Tomada de *El Enjambre*, No. 14, Belalcázar, Cauca, diciembre de 2008

De la tragedia del pasado 20 de noviembre una de las imágenes que más impacta es la de la Virgen Milagrosa que se encuentra en el parquecito a la entrada de la Normal. Todo a su alrededor fue destruido, arrasado por las aguas desbocadas, consumido por el lodo; pero la Virgen siguió ahí, de pie, en medio de ese desierto de desolación, con el barro hasta las rodillas pero con sus brazos abiertos como queriendo decir: “bienvenidos, no todo está acabado, aquí estoy Yo” (*El Enjambre*, 2008: 17).

Tras este nuevo encuentro entre planeta y mundo, lo que queda es la ruina—y su silente reclamo de sentido. “¡Milagro!” exclama uno de los redactores de *El Enjambre*, un boletín “informativo-instructivo” nacido en 2008 con el fin de informar a la población de Tierradentro sobre la actividad del Volcán Nevado del Huila. El imperativo cognitivo que la actividad vulcanológica impone se expresa en la periodicidad del boletín (“circulará en la medida en que permanezca el nivel naranja y su aparición dependerá del comportamiento que tenga

el volcán”), y en la milagrosa causalidad atribuida a la permanencia de Virgen “en medio de ese desierto de desolación”. Cuando la ruina es lo que ha quedado después, ya no de la primera, sino de la tercera avalancha en menos de veinte años, el encuentro entre planeta y mundo que en ella se da se ve diferente. Es otro el futuro que ha sido interrumpido. Luego de años de recuperación, de invertir en la reconstrucción de puentes y caminos, de trabajar en la refundación de poblaciones como Tóez, las fuerzas del agua y las rocas volvieron a trastocar el mundo que se intentaba volver a erigir. Ahora el futuro debe ser vuelto a imaginar. Una vez los efectos de la primera devastación pudieron ser precisados con algo de certeza, las agencias gubernamentales encargadas concluyeron que “dentro del casco urbano de Belalcázar son mínimas las posibilidades de expansión urbanística” (Ingeominas, 1995: 16). La población se hallaba cercada por los cursos del lodo, por lo que se recomendaba construir “fuera del casco urbano” o “densificar las viviendas” encontradas en éste. Es decir, construir edificios. Difícil tarea cuando la industria de la construcción colapsó tras la declaración de gran parte de la población como “zona de riesgo”. ¿Quién querría invertir en un lugar donde pocos quisieran vivir? Manuel y su familia pagan arriendo. Tres cuadras abajo, a unos cuantos metros del Paéz, se encuentra su casa, bonita, espaciosa, abandonada, declarada inhabitable.

Mucha gente se fue. Y nueva gente llegó. Ignacio, hermano de Manuel, pasa las tardes sentado en el atrio de la iglesia, rememorando tiempos idos. A esa nueva gente nadie la conocía. Muchos eran “paisas”, dice. Parece que el negocio ilícito de la amapola atraía a los nuevos pobladores. “Las cosas no son como antes”. Y difícilmente volverán a serlo ahora que, ante los destrozos causados por dos avalanchas más, ya no se recomienda “densificar las viviendas”, sino la “reducción de la densidad poblacional”. En pocas palabras: “reubicar a la población” (Departamento Nacional de Planeación, 2010: 3). El 17 de febrero de 2009, Fabio Valencia Cossio, para entonces Ministro del Interior, bajó de un helicóptero para anunciarles a las gentes de Belalcázar: “El gobierno tomó una decisión y la va a cumplir: a mayor riesgo, mayor y pronta atención” (*El Enjambre*, 2009: 1). La decisión del gobierno Uribe podría ser firme, pero cómo llevarla a cabo no era algo que tuviera muy claro el Ministro. ¿Se reubicaría a toda la población, o solo aquellos ubicados en zonas de “alto riesgo”? ¿A

dónde llevarían a la gente? ¿Cuándo? El Ministro regresó a su helicóptero sin dar respuestas, dejando tras de sí la incertidumbre. Tal parece que nuevos afanes robaron la atención del gobierno, o quizás haya sido la comprensión de los costos que implica construir un pueblo de la nada. Sea como sea, nadie ha regresado a contestar las preguntas, y de reubicación nadie ha vuelto a hablar. Poco importa. El daño ya estaba hecho. Los precios de la finca raíz se fueron al suelo, negocios cerraron sus puertas, otras familias se fueron a buscar mejor suerte. De momento, los que han decidido quedarse, se las arreglan en medio de sus calles marcadas con flechas que indican las rutas de evacuación y el ruido de las sirenas de alerta, que todos los días, cumplidamente, anuncian que el mediodía ha llegado.

La historia natural no es (tan solo) la historia de la “mortificación del mundo de las cosas” (Buck-Morss, 1999: 160). Lo que ella enseña no es que el planeta determina la vida humana con fuerza inescapable. Todo determinismo es, por definición, simplista, reduccionista. El entorno físico no dicta lo que somos. Pero esto no quiere decir que habitemos un mundo enteramente compuesto de símbolos, palabras e imágenes. El determinismo cultural es tan ingenuo y pernicioso como el físico. Nunca vivimos del todo en medio del símbolo que da sentido al mundo, ni del todo sobre el suelo sedimentado por las fuerzas del planeta. Mundo y planeta rara vez armonizan. La relación figurativa que reúne estas imágenes en una constelación de sentido expresa cómo, en algunos lugares de Tierradentro, algunos seres humanos que por ellos han pasado, han vivido y viven la incesante destrucción y reconstrucción del sentido. Pues no se trata de una historia ya terminada. No son imágenes del pasado; son parte de lo queda de los muchos futuros que se han imaginado en este rincón del universo. No es pues una historia de destrucción cuya lección sea la de que no hay nada por hacer frente a la fatal inevitabilidad del desastre. Por el contrario, nuestras imágenes muestran que ante el futuro truncado, todo se ha hecho y todo está por hacer. Es cuestión de imaginación política. Sobre los restos endurecidos de la avalancha se puede jugar.

## Referencias bibliográficas

- Arcila, G. [1951]. Impresiones de una excursión a Tierradentro (Cauca). *Revista de la Universidad de Antioquia*, 104, 653-665.
- Barona, G. [2002]. Por el Camino de Guanacas. En J. Melo y P. Moreno (Comp.), *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá, Colombia: FEN.
- Benjamin, W. [2005]. *Libro de los pasajes*. Madrid, España: Akal.
- Bernal, S. [1953]. Mitología y cuentos de la parcialidad de Calderas, Tierradentro. *Revista Colombiana de Antropología*, 1 (1), 279-309.
- Blanqui, L. [2000]. *La eternidad a través de los astros: Hipótesis astronómica*. México, D.F., México: Siglo Veintiuno.
- Borja, M. [2009]. Los caminos de la guerra durante el siglo XIX. *Análisis Político*, 22 (67), 182-206.
- Buck-Morss, S. [1999]. *The Dialectics of Seeing: Walter Benjamin and the Arcades Project*. Cambridge, Estados Unidos: The MIT Press.
- Cuervo Márquez, C. [1956]. *Estudios arqueológicos y etnográficos*. Bogotá, Colombia: Kelly.
- Departamento Nacional de Planeación [2008]. *Importancia estratégica de la Etapa 1 de programa "Corredores Arteriales Complementarios de Competitividad"*. Bogotá, Colombia: Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- Departamento Nacional de Planeación [2010]. *Lineamientos de política para la reducción del riesgo ante la amenaza de flujo de lodo (avalancha) en el Volcán Nevado del Huila*. Bogotá, Colombia: Consejo Nacional de Política Económica y Social.
- Durand, A. [1929]. Lettre de M. Dufranc, prêtre de la Mission à M. Le Supérieur Général. En *Annales de la Congrégation de la Mission (Lazaristes) et de la Compagnie des Filles de la Charité, Volume 94* (pp. 440-460) París, Francia: J. Dumolin.
- Escobar, M. (Ed.). [1997]. *Páez: Ayer, hoy y siempre*. Cali, Colombia: Oscar Vernaza Impresores.
- Gaonkar, D. [1999]. On Alternative Modernities. *Public Culture*, 11 (1), 1-18.
- García, G. [1988]. *Proyecto educativo presentado al Ministerio de Educación para el Colegio Seminario Indígena Páez: Una experiencia integral*. Belalcázar, Colombia: Prefectura Apostólica de Tierradentro.

- González, D. [1950]. Monseigneur Emile Larquère (16 mai 1869 - 3 juillet 1948). En *Annales de la Congrégation de la Mission (Lazaristes) et de la Compagnie des Filles de la Charité, Volume 114-15* (pp. 383-409) París, Francia: J. Dumolin.
- González, D. [1977]. *Los paeces o genocidio y luchas indígenas en Colombia*. Bogotá, Colombia: Rueda Suelta.
- Heidegger, M. [2000]. El origen de la obra de arte. En *Caminos de bosque* (pp. 11-62) Madrid, España: Alianza.
- Heidegger, M. [2009]. *Ser y tiempo*. Madrid, España: Trotta.
- Ingeominas. [1986]. *Mapa preliminar de riesgos volcánicos potenciales del Nevado del Huila*. Medellín, Colombia: Ministerio de Minas y Energía.
- Ingeominas. [1995]. *Zonificación para uso del suelo del municipio de Belalcázar*. Bogotá, Colombia: Ministerio de Minas y Energía.
- Jiménez, M. [1989]. Vías de comunicación desde el virreinato hasta la aparición de la navegación a vapor por el Magdalena. *Historia Crítica*, 2, 118-125.
- Larquère, E. [1924]. *Evangelización y civilización. Conferencia leída en el Teatro Faenza el 22 de agosto de 1924*. Bogotá, Colombia: Imprenta de San Bernardo.
- Londoño, J. [1955]. La geografía y el hombre de Tierradentro. *Revista Colombiana de Antropología*, 4, 113-119.
- Luelmo, J. [2007]. La historia al trasluz: Walter Benjamin y el concepto de imagen dialéctica. *Escritura e imagen*, 3, 163-176.
- Llanos, H. [2002]. Caminos del Guacacallo. En J. Melo y P. Moreno (Comp.), *Caminos Reales de Colombia*. Bogotá, Colombia: FEN.
- Mosès, S. [1997]. *El ángel de la historia: Rosenzweig, Benjamin, Scholem*. Madrid, España: Cátedra.
- Nancy, J. [2003]. *El sentido del mundo*. Buenos Aires, Argentina: La Marca.
- Sahlins, M. [2008]. *Islas de historia: La muerte del capitán Cook. Metáfora, antropología e historia*. Barcelona, España: Gedisa.
- Santa Gertrudis, J. [1970]. *Maravillas de la naturaleza*. Bogotá, Colombia: Kelly.
- Santner, E. [2006]. *On Creaturely Life: Rilke, Benjamin, Sebald*. Chicago, Estados Unidos: University of Chicago Press.
- Sebald, W. G. [2008]. *Los anillos de Saturno: Una peregrinación inglesa*. Barcelona, España: Anagrama.

- Stoler, A. [2008]. Imperial Debris: Reflections on Ruins and Ruination. *Cultural Anthropology*, 23 (2), 191-219.
- Sztompka, P. [2002]. *Sociología del cambio social*. Madrid, España: Alianza.
- Vernaza, C. [1926]. Una entrevista. *Revista de misiones*, 2 (15), 97-105.