



El Río como Infraestructura: Paisaje y navegación en el río Meta, Colombia¹

Margarita Serje ²
Diana Carolina Ardila Luna ³

RESUMEN

A comienzos del siglo XXI, los ríos se entienden en Colombia ya no como elementos ‘naturales’ de la geografía y del paisaje, sino como un tipo particular de artefacto. Han pasado a ser entendidos como infraestructura, como elementos del ensamblaje de un nuevo sistema de producción. El río se convierte así en eje de un régimen de intervención, es decir, en el eje de un conjunto de prácticas instrumentales y discursivas, que constituyen un cierto tipo de espacialidad y de organización social; respondiendo a la lógica y prioridades de expansión del capitalismo. Y este régimen deja huellas en el paisaje. Este trabajo se propone así, primero, discutir el concepto de ‘régimen de intervención’ y los debates teóricos a los que hace referencia; segundo, proponer una reflexión sobre la forma que estos regímenes se configuran y leen en el paisaje; y tercero, explorar el caso del río Meta desde esta perspectiva.

Palabras clave: Infraestructura; Régimen de Intervención; Paisaje; Río Meta.

¹ Este artículo es resultado del proyecto de investigación "Regímenes de intervención económica y conocimientos expertos en Colombia" realizado entre la Universidad de los Andes y la Universidad de Antioquia en 2013-2015.

² Doctorat En Anthropologie Sociale Et Ethnologie, Ecole Des Hautes Etudes En Sciences Sociales, France. Universidad de los Andes, Colombia. mserje@uniandes.edu.co

³ Doctorado en Antropología, Universidad De Los Andes - Uniandes, Colombia. Universidad de los Andes, Colombia. dc.ardila10@uniandes.edu.co

A comienzos del siglo XXI, los ríos, o al menos ciertos ríos, se entienden en Colombia ya no como elementos ‘naturales’ de la geografía y del paisaje, sino como un tipo particular de artefacto. Han pasado a ser entendidos como infraestructura, como elementos del ensamblaje de un nuevo sistema de producción y de transporte que se proyecta para llevarnos no a una tierra, sino a un futuro prometido. Aunque históricamente la mayoría de los ríos del país han sido navegados por medio de distintos tipos de embarcaciones —desde la canoa de remos y las ‘curiaras’ a vela aborígenes, hasta el champán, las goletas y ‘vapores’— la navegación se entiende hoy como un proyecto técnico y empresarial. Es decir, como un proyecto que debe responder a una lógica administrativa y gerencial, a una racionalidad particular que incluye no solo la carga y los potenciales pasajeros, los barcos, sus tecnologías y sus tripulaciones y la infraestructura portuaria, sino al río mismo. La condición de posibilidad de este proyecto es la creación de un nuevo paisaje productivo. Así, el río como infraestructura de transporte es inseparable del montaje de nuevas formas de producción, de nuevos productos y formas de trabajo que necesariamente transforman el paisaje regional.

Este no es, sin embargo, un proceso novedoso. En Colombia, durante el siglo XIX con el primer auge del modelo extractivo-exportador republicano, se establecieron una serie de rutas navegables y de empresas de navegación comercial en varios ríos del país que fueron transformando los paisajes. El principal fue el Magdalena, donde la navegación a vapor se inicia en 1821, como el nodo de una actividad comercial que implicó desde el montaje de haciendas y explotaciones extractivas, industrias, la construcción de ferrocarriles y rutas de acceso, el desarrollo de puertos y de infraestructura hotelera hasta la explotación de los bosques riberaños (Bell 1989; Poveda Ramos 1998). Con base en este modelo, se establecieron también con mayor o menor éxito iniciativas de navegación en otros ríos⁴ como el Meta, donde se establece una pujante compañía de navegación, que se mantiene activa entre 1890 y 1899 a cargo del comerciante francés José Bonnet a quien se otorga una licencia de libre comercio entre Venezuela y Colombia para contribuir así al ‘progreso de la región’ (Bonnet 1884; Junguito Bonnet 2011).

Es importante señalar que aunque estas empresas de navegación se concibieron como empresas tanto de transporte como comerciales, tuvieron también —por medio de concesiones de tierras— funciones de colonización y manejo de territorios, es decir, tuvieron funciones de gobierno. Esta fue una de las estrategias de los gobiernos liberales para la colonización de regiones consideradas salvajes y atrasadas, como la Orinoquia y la Amazonía (Rausch 1999). En el caso del Meta, la licencia otorgada a Bonnet le adjudicaba el monopolio de la navegación, y le exigía el compromiso de establecer

⁴ Entre estos se cuentan en particular, a demás del Meta, los ríos Orinoco, Putumayo y Amazonas. entendidos por estos no como sitios de significancia zona productiva o en minería e hidrocarburos y en la implementación anar

“tres colonias agrícolas en las orillas del río Meta, compuesta cada una de ellas de por lo menos diez familias dedicadas al cultivo del café, cacao, tabaco, sarapia y otros frutos exportables” (Junguito, 2011:51).

De esta forma, es posible afirmar que la navegación comercial conjuga normas y medidas estatales, así como capital e intereses privados para apropiarse una geografía —el río y las tierras que baña— e incorporarla al capitalismo, de acuerdo con la visión de un futuro promisorio para la región que se expresa en el paisaje. El río se convierte así en eje de un régimen de intervención, es decir en el eje —y el objeto privilegiado— de un conjunto de prácticas que son a la vez instrumentales (medidas, mecanismos e instrumentos administrativos, normas, leyes, instituciones, procedimientos) y discursivas (vocabularios, modos de hacer, modos de saber) más o menos articulados, más o menos formalizados que constituyen un cierto tipo de espacialidad y de organización social; que en este caso responden a la lógica y prioridades de la expansión del capitalismo. Y ese régimen configura el paisaje y la vida cotidiana de sus habitantes.

Este trabajo se propone así, primero, discutir el concepto de ‘régimen de intervención’ y los debates teóricos a los que hace referencia; segundo, proponer una reflexión sobre la forma que estos regímenes configuran el paisaje, constituyendo así una tecnología de gobierno; y tercero, explorar el caso del río Meta (Colombia) desde esta perspectiva.

REGÍMENES DE INTERVENCIÓN

De manera general, se puede proponer que un régimen de intervención es el resultado de una mediación que articula lo que Said (1978) llamó una “geografía de la imaginación” (*imaginative geography*) con una “geografía de la gestión” (Trouillot 2002). Es decir, de una mediación que articula una cierta forma de concebir una geografía, — en este caso, la de los Llanos orientales concebidos como tierras de nadie, literalmente baldías, incultas y ‘abandonadas’; abiertas y disponibles para ser redimidas, pacificadas y civilizadas — con una forma particular de conocerla, apropiarla y explotarla, que responde a un proyecto de orden, racionalidad y control, que responde a los imperativos de la expansión del capitalismo (Serje 2005). En este sentido, los regímenes de intervención son parte constitutiva de una racionalidad de gobierno, de una economía de poder que se materializa en diferentes escalas espacio-temporales.

Este concepto de ‘régimen de intervención’ que se propone aquí — como un conjunto de prácticas instrumentales (medidas, mecanismos e instrumentos administrativos, normas, leyes, instituciones, procedimientos) y discursivas (vocabularios, modos de hacer, modos de saber) más o menos articuladas, más o menos formalizadas que constituyen la espacialidad y las formas de

organización social constitutivas de una racionalidad de gobierno — se inspira en tres debates teóricos: el primero gira en torno a la espacialidad como proceso social mediante el que se consolida la base material sobre la cual opera el capitalismo moderno; el segundo se refiere al concepto de racionalidad de gobierno, que explora y discute los efectos cotidianos de las distintas economías de poder; y el tercero, hace referencia a al problema de la instrumentalidad inherente a la racionalidad del capitalismo moderno y sus formas de gobierno.

LA ESPACIALIDAD DEL CAPITAL

Así como cada sociedad produce su propia historia, produce también su propia geografía, como lo señala Lefebvre (1991) en su paradigmático trabajo ‘La producción del espacio’. La espacialidad humana — es decir, el conjunto de procesos que constituyen las formas de vida y de organización en el espacio de cualquier grupo humano — no emerge únicamente de procesos ‘naturales’, mecánicos, causales o universales, se trata de un proceso social y cultural. Así, “el espacio está permeado por las relaciones sociales. No solo está sustentado por ellas, sino que las produce, al tiempo en que es producido por ellas” (Lefebvre 1991, 286). El hecho de que el espacio sea al mismo proceso social y producto social, hace que proceso y el producto sean inseparables. El espacio y la sociedad se constituyen mutuamente, no son simplemente reflejo el uno de la otra. La producción social de la espacialidad es un proceso problemático: es un campo dinámico y competitivo de la acción social, de confrontaciones ideológicas, de confrontaciones de poder, en la medida en que el espacio no es simplemente un epifenómeno o un resultado de las relaciones de poder: es parte de ellas.

De esta forma, desde la geografía, la antropología y los estudios sociales de ciencia y tecnología se ha venido indagando las intervenciones mediante las cuales se consolida la base material sobre la cual opera el capitalismo moderno (Lefebvre 1991; Graham & Marvin 2009, Harvey 2003), es decir, se ha venido indagando sobre el proceso de producción de la espacialidad del capitalismo. La geografía del capitalismo está marcada por la necesidad estructural de expansión continua del capital, que requiere la producción de un espacio abstracto y global (Moore 2015). La noción de espacio abstracto parte de la idea de que los lugares y regiones se entienden como un lienzo blanco, cuya superficie está disponible para ser explotada y ‘puesta a producir’ con el fin multiplicar ganancias y rendimientos, despreciando (tanto desde el punto de vista moral, como estadístico) las poblaciones que lo habitan, sus paisajes y sus historias (Serje 2005)

El enfocar las estrategias de ajuste espacial que requiere la expansión del capitalismo contemporáneo — como un proceso simultáneo de desregulación (del trabajo, la propiedad privada, los regímenes tributarios) y de hiper-regulación (de la movilidad de la gente, del comercio internacional, de

la vida cotidiana, etc.) para la acumulación y sobre-concentración del capital — permite explorar las relaciones y redes producidas, así como las nuevas formas de trabajo que complejizan las relaciones de intercambio y favorecen la penetración del capital sobre formas sociales pre-existentes (Harvey 2003).

Así, la producción de la espacialidad del capital ha implicado el montaje de redes y sistemas de infraestructura y la organización de espacios discretos sobre las que se organiza la vida cotidiana en el mundo moderno. La creación de infraestructura y de sus paisajes está intrínsecamente relacionada con la idea de modernización y desarrollo: con la realización de una visión de futuro que aparece como designio universal. De hecho la creación de redes transporte, de electrificación, de acueducto, se asocia con la civilización y el desarrollo, y representa una forma de orden que se expresa espacialmente y que encarna el progreso, la libertad la democracia, los valores de la ilustración, dando lugar a lo que Dalakoglou (2010) ha denominado como “fetichismo infraestructural”, señalando que la infraestructura y el orden espacial operan no solo como objetos técnicos y materiales sino como objetos del deseo y la fantasía. Representan un orden deseado que muchas veces que asocia con la representación del poder estatal y con el sentido de la nacionalidad (Larkin 2013; Harvey 2012) que muchas veces se materializa en una visión. La particularidad de la visión es que dispara la imaginación y transforma el espacio, concebido normalmente como un objeto de contemplación, en un objeto de intervención, que se dirige a hacer que el observador sea partícipe de su construcción (Driver & Martins 2005).

La visión asume múltiples formas: en la historia moderna ha adoptado la forma de la ciudad ideal (como en las utopías del renacimiento), de tipologías institucionales (como las propuestas por los socialistas utópicos del siglo XIX), pero sobre todo asume la forma de un paisaje: de paisajes rurales, urbanos e institucionales. Una de las particularidades importantes de la visión es que se considera que su puesta en marcha es condición de posibilidad de un orden que no es solo espacial, sino social y político. Este orden se concreta mediante ‘régimenes de intervención’.

LA RACIONALIDAD DE GOBIERNO

El proponer el concepto de ‘régimen de intervención’ tiene por objetivo revelar las formas de racionalidad política que subyacen las acciones y prácticas mediante las cuales se busca anexar, expandir y/o consolidar la sociedad y la economía capitalista moderna, sobre las que se consolida lo que Foucault denomina un “aparato de gubernamentalidad”. En su curso sobre “Seguridad, Territorio y Población”, Foucault (2006) señala que con el concepto ‘gubernamentalidad’, alude a ‘las instituciones, los procedimientos, análisis y reflexiones, los cálculos y tácticas que permiten ejercer esa forma [...] de poder que tiene como objeto la población, como principal forma de conocimiento la economía política y como medio técnico esencial los dispositivos de seguridad.’” Por otra parte, señala que este concepto

hace también referencia a “la tendencia, la línea de fuerza que, en todo Occidente, no dejó de conducir y desde hace mucho, hacia la preeminencia del tipo de poder que podemos llamar ‘gobierno’ sobre todos los demás: soberanía, disciplina y que indujo por un lado a, el desarrollo de toda una serie de aparatos específicos de gobierno [y por otro] el desarrollo de toda una serie de saberes” (Foucault 2006: 136). La noción de gubernamentalidad, al hacer referencia al “conjunto de instituciones, procedimientos, análisis y reflexiones, las estimaciones y tácticas que permiten el ejercicio de una forma específica de poder” muestra como las formas/lógicas de racionalidad política, constituyen ‘economías de poder’, que se concretan por medio de conjuntos de prácticas instrumentales y discursivas, a los que nos referimos como ‘régimenes de intervención’.

Partiendo de la noción de gubernamentalidad, Miller & Rose (2008) proponen una distinción que permite explorar y discutir los efectos cotidianos de esta economía de poder, al identificar dos aspectos distintivos: los programas o racionalidades de gobierno por una parte y las tecnologías de gobierno, por otra. Miller & Rose señalan que mediante esta distinción no pretenden designar dos dominios diferentes de la realidad, sino indicar las conexiones intrínsecas que existen entre las formas de conocer y representar un fenómeno con las formas de actuar sobre el mismo para transformarlo (2008: 37)⁵. De esta forma, se refieren con el concepto de programas o racionalidades de gobierno, a los estilos de pensamiento y a las formas en que se transforma la realidad en un objeto ‘pensable’, en términos de sus formas intrínsecas de moralidad, las formas de conocimiento sobre las que se basan, su vocabulario, su retórica, las formas de división del trabajo que presumen y realizan, etc. Por otra parte, mediante el concepto de tecnologías de gobierno hacen referencia a los ensamblajes de personas, técnicas, instituciones e instrumentos mediante los cuales se las racionalidades se instrumentalizan y se actúan sobre personas y territorios. No sobra aclarar que el concepto de ‘gobierno’ no se refiere aquí a una función únicamente del Estado, sino a la idea más general de ‘economía de poder’. De esta forma las racionalidades y las tecnologías son dos aspectos indisolubles de los aparatos o lógicas de gubernamentalidad que permiten caracterizarlas y abrirlas al análisis crítico.

Estos argumentos resaltan que las tecnologías de gobierno no son únicamente procesos técnicos y administrativos, sino que constituyen procesos sociales que, como lo pone Shore (2010) “se basan en modelos implícitos de sociedades y de visiones de cómo los individuos deben relacionarse con la sociedad” (p. 31). Crean lo que Watts (2004) denomina “espacios gobernables” que hacen posible cierto tipo de experiencia, que producen —por medios técnicos— nuevas formas de percepción, nuevas formas de ver: constituyen un mundo que puede ser gobernado, poblado, moldeado. Esta forma de

⁵ Se trata de la misma relación que señalan tanto Said, como Trouillot, entre las geografías imaginarias y las de la gestión.

entender las tecnologías de gobierno, implica pensar lo social, no como un plano instrumental para implementar las estrategias y tecnologías de protección y bienestar social definidos por el Estado liberal (Miller & Rose 2008), sino como un campo amplio de relaciones

INSTRUMENTALIDAD

En Vigilar & Castigar (2003), Foucault señala que los regímenes disciplinarios se basan en dos principios que van a ser clave en el desarrollo una serie de tecnologías de administración de la población y los territorios. El primero, es el de la clasificación, inspección y registro, que se basa en el establecimiento unas categorías que definen las personas y los espacios, y permiten identificarlas y jerarquizarlas. Esta clasificación se registra, se institucionaliza y se convierte en parte de la experiencia y de las posibilidades de la persona y de los lugares. De esta forma la clasificación determina el tipo de intervención que se puede hacer posible. El segundo principio, es el de la segregación espacial, que parte de la idea utópica de que la organización del espacio determina (o posibilita) el orden social. Busca situar grupos, actividades y funciones en el espacio e implica segregaciones múltiples que facilitan la implementación de intervenciones específicas.

Los principios de la disciplina que identifica Foucault, son constitutivos de las racionalidades y las tecnologías de gobierno y en esa medida de los regímenes de intervención. Scott (1998), ilustra cómo estos dos principios estructuran lo que denomina la ‘visión sinóptica del Estado’ (p. 11). Se trata de una forma de ‘diagnostico’ y de análisis de los problemas sociales que se caracteriza por someter la realidad social a un proceso de ‘focalización’. Es decir, la realidad a estudiar se ve ‘fijada’ por medio de una aproximación que enfoca de manera muy nítida ciertos aspectos, dejando por fuera de la mira — desenfocándolos — una multiplicidad de aspectos de la vida social, que por definición es compleja y dinámica. Como consecuencia, el fenómeno que se sitúa en el centro de atención se delimita claramente y se hace inteligible. Puede así ser medido, evaluado y calculado de manera muy detallada. Así las prácticas que normalmente asociamos con el manejo pacífico y benéfico de la sociedad, como la planificación y el ordenamiento, adquieren aquí una nueva dimensión: se convierten en factor tanto de violencia simbólica como de violencia concreta (Ferme 1998, p.556).

Ello se hace particularmente explícito en el caso de la producción de infraestructura, si la entendemos como “el entorno artificial en el que se canaliza y/o se reproducen aquellas propiedades del medio natural que nos parecen más útiles y confortables; se proveen otras que no puede ofrecer el medio, y se eliminan las que consideramos peligrosas, incómodas o simplemente inconvenientes” (Edwards 2003, p.189). La infraestructura da así forma material a la relación entre las personas y el entorno, y es uno de los medios por medio de los cuales se distribuyen los beneficios de una sociedad

(por algo es objetivo militar). La infraestructura, en esta medida es constitutiva de los paisajes y no es, por lo tanto neutral: determina físicamente cuáles puntos deben estar conectados, qué y quiénes circulan, qué y quiénes se integran o se excluyen, etc. El acto fundacional de la infraestructura es el de inscribir por medio de líneas el mapa y el terreno, convirtiendo un espacio indómito en un espacio de planificación, de ambición y productividad tramitando así las aspiraciones de la gente, con la promesa de construir las bases del progreso (Hetherington 2014). El progreso que se materializa en una visión utilitarista, pragmática y experimental del paisaje.

Desde esta perspectiva, la antropología en años recientes ha enfocado el estudio de formas en que se produce la infraestructura moderna y sus paisajes. Quizá uno de los aspectos clave de este debate clave gira en torno a la discusión sobre la noción misma de proyecto. Esta perspectiva muestra como la práctica y la experiencia de los proyectos — entendidos de manera amplia como el conjunto de iniciativas por medio de las cuales se instrumentaliza el desarrollo y sus formas de gobierno — desbordan la puesta en marcha de las medidas concretas (metas, actividades y objetivos) que se prevén en su formulación, por lo que deben ser entendidos como procesos sociales, históricos, contingentes, subjetivos. Greenough & Tsing (2004) proponen que los proyectos “son grupos de ideas y prácticas consolidadas que parecen ser garantías históricas. Usualmente son sueños hechos realidad” (15.Traducción propia). Tsing (2001) señala además que “un proyecto es un discurso institucionalizado con efectos sociales y materiales. Cada proyecto nos dirige hacia un ambiente y mundo social transformado” (4.Traducción propia). Aquí resulta crucial lo que se entiende por “mundo social”, que hace referencia a la forma en que los grupos humanos dan sentido al mundo y se organizan para vivir en él, que se concreta en las relaciones que establecen consigo mismos, con otros grupos y con el entorno. Es decir se concreta en relaciones sociales.

Los ‘proyectos’ como procesos sociales constituyen (y a la vez se ven constituidos por) un conjunto particular de instrumentos e intervenciones concretas. Incluyen, siguiendo a Miller & Rose “no sólo instrumentos, herramientas, balanzas, dispositivos de medición, etc., sino también formas de pensar, técnicas intelectuales, formas de analizarse a sí mismo, etc., a las que estaban vinculadas y la idea de intervención. [Es decir] las técnicas y tecnologías que hicieron posible la intervención” (2008, p. 11.Traducción propia). Reconocen así que la forma de conocer y representar un fenómeno es indisoluble de la forma de actuar sobre éste y de transformarlo.

En últimas los regímenes de intervención parten de la idea determinista de la creación de un entorno regulado como instrumento del cambio. La regulación debe ser técnica y por lo tanto solo

puede ser dirigida por expertos, así el territorio, la ciudad o el río dejan de ser apropiable y comprensible para sus habitantes: solo lo son para el experto.



Los conceptos surgidos de estos tres campos de debate en las ciencias sociales permiten entonces pensar los regímenes de intervención como una racionalidad de gobierno que articula un conjunto de prácticas instrumentales (medidas, mecanismos e instrumentos administrativos, normas, leyes, instituciones, procedimientos) y discursivas (vocabularios, modos de hacer, modos de saber). En el caso del Meta, estas prácticas instrumentales se articulan por medio de un paisaje que expresa una visión de futuro para la región y en esa medida funciona como una tecnología de gobierno. Ese paisaje se organiza alrededor del río mismo, entendido ya no como elemento biogeográfico o como recurso hídrico, sino como eje de una compleja red de infraestructura. Así la apropiación productiva de la región tiene como condición de posibilidad la creación de un nuevo paisaje productivo tejido por una red de infraestructura que tiene como eje al río. Así, el río como infraestructura de transporte — que se busca materializar por medio del Proyecto de Navegación — es inseparable del montaje de las nuevas formas de producción, de los nuevos productos y formas de trabajo de los que emerge un nuevo paisaje, que difiere marcadamente del ‘paisaje tradicional’ del hatillo llanero.

EL PAISAJE COMO TECNOLOGÍA DE GOBIERNO

Las ciencias sociales han puesto en evidencia que el paisaje, más que una realidad ‘natural’ y biológica, es un artefacto, un objeto social y cultural. Sin duda se trata de una realidad que tiene una base, un referente, material pero es ante todo un artefacto: una creación humana, con una función social. Afirmar que el paisaje es un producto social equivale a decir que el paisaje tiene una historia y que es un producto de la misma: surge de condiciones sociales, económicas y políticas específicas. El paisaje, o mejor los paisajes, son por definición sociales y se configuran a partir de la relación que los grupos humanos establecen con su entorno, con la naturaleza, más que a partir de la naturaleza misma.

Los estudios sociales sobre el paisaje han mostrado que esta noción hace referencia, por una parte, a una experiencia visual en la medida en que el paisaje se entiende como escena pictórica, como el despliegue de los elementos de la naturaleza para ser vistos. En este sentido se orienta a crear la apariencia de una estructura, de un marco que aparentemente existe aparte y que precede los eventos, objetos e individuos que representa.

Se ha señalado por otra parte, que la experiencia del paisaje constituye una relación epistemológica, en la medida en que tiene como condición de posibilidad, primero, la existencia de un

observador consciente que hace de su experiencia con el entorno, una relación reflexiva, y un entorno objetivado. Y segundo, que esta reflexividad se da a partir de una serie de mediaciones, de un aparato conceptual que permite percibirlo, leerlo e interpretarlo: de una serie de esquemas, de categorías y de conceptos que dan sentido, hacen posible y organizan la experiencia visual del paisaje. De esta forma, al tiempo en que el paisaje aparece como una ‘escena de la naturaleza’: como imagen visual, tiene la función de crear una experiencia intelectual del mismo pues remite a referentes históricos, literarios. Dicho en otras palabras, un paisaje es un lugar que al verlo, no se percibe solamente como topografía, como porción de la superficie de la tierra; sino como una referencia, como una imagen que remite a la importancia, a la significación y al orden que ese lugar puede tener. En esta medida, por medio del bagaje cultural, emocional, y espiritual que moviliza, el paisaje configura una forma de infraestructura y de orden espacial, que se organiza visualmente. Remite a los deseos y fantasías que subyacen el fetichismo infraestructural (Dalakoglou 2010).

Así, en cualquier paisaje se combina una topografía concreta (la porción de superficie terrestre) con una visión (la manera en ésta se ve, se visualiza, se interpreta, se significa). En esta medida los regímenes de intervención se legitiman por medio de visiones de paisaje y buscan concretarse por medio de las mismas. Ello nos permite pensar el paisaje como una tecnología de gobierno.

En este trabajo nos interesa centrarnos en dos aspectos de la visión/paisaje como tecnología de gobierno que han marcado la historia del río Meta. El primer aspecto está asociada a la idea de que el progreso y el desarrollo de la región dependen del río como eje integrador de la región con el mundo y con los mercados globales. El segundo aspecto parte de la necesidad de transformar los paisajes y lugares que entreteje el río Meta en la Altillanura, en un espacio productivo de gran escala orientado a la agroindustria y la extracción de minerales. Ambas tienen como condición de posibilidad, el río como infraestructura. Estas intervenciones se han venido diseñando e implementando, como políticas de Estado, por parte de las instancias políticas y tecnocráticas del gobierno central. No solo han consultado poco las instancias de gobierno locales, se formulan ignorando la experiencia local del río, las visiones de sus habitantes y la forma en que estas históricamente han configurado su territorio.

EL CASO DEL RÍO META

El Meta es un río de sueños y esperanzas que han sido forjados desde el siglo XVI cuando los primeros conquistadores y misioneros que recorrieron sus aguas, hasta los grandes proyectos de infraestructura del siglo XXI. Aunque desde temprano en La Colonia, la región del Llano o la Orinoquia que recorre el Meta, se configuró como una ‘zona de frontera’ a causa del clima caliente, suelos infértiles, pobladores ‘salvajes’ donde la cordillera actuaba como una barrera geográfica que lo

alejaba del centro administrativo (Rausch 1999); el río ha sido pensado e imaginado como un eje integrador, un espacio privilegiado para incluir un extenso territorio a la civilización, al progreso y al desarrollo.

EL RÍO META COMO EJE INTEGRADOR

El Meta se considera como el río más importante de la Orinoquia colombiana por su extensión y caudal. Recorre el Departamento del Meta y los límites de los Departamentos del Casanare, Vichada y Arauca, desembocando en el río Orinoco. El río tiene una extensión de 1.000Km desde su nacimiento (Río Metica), de los cuales 850Km son navegables. Sus tributarios provienen principalmente de los Andes (Corpes Orinoquia et al. 1998). Hace parte de la Macrocuena del Orinoco que ocupa los territorios de Venezuela y Colombia; en este último la Orinoquia ocupa cerca del 30% del territorio nacional (Romero-Ruiz et al. 2004), y su importancia hídrica, ecosistémica y condición de frontera se han convertido en la justificación central para el desarrollo de nuevas actividades productivas (Ver Mapa 01).

Mapa 01. El río Meta y el sistema fluvial de la Orinoquia



Fuente: ArcGIS y finalizado en Illustrator por Miguel Acosta (D.G)

La persistencia de la idea de los Llanos como una ‘frontera’, es decir, como espacio vacío, extenso y despoblado, ha sido el pivote central para el planteamiento de proyectos de integración que conciben al Meta como un eje navegable y condición de la creación de paisajes productivos. La idea del río como eje integrador no es novedosa y las visiones del han estado relacionadas principalmente con la navegabilidad, con el objetivo de lograr una anhelada integración. La integración, en su significado literal hace referencia a “hacer que algo o alguien pase a ser parte de un todo”⁶ y el Meta ha sido el eje central con el que se piensa vincular una región con alto potencial productivo a la economía global. Aunque los objetivos de la integración han sido diferentes en diferentes momentos históricos, todos los proyectos comparten el ser intervenciones externas, los cuales tuvieron profundos efectos sobre el paisaje.

De esta manera, desde finales del siglo XVI, los jesuitas, quienes desempeñaron un papel central en establecimiento de la estructura poblacional y económica colonial en la región, extendieron su presencia mediante un sistema de haciendas a lo largo de los ríos Meta, Casanare y Orinoco; vieron en los ríos del Llano una inmensa red fluvial que les permitirían llegar a distantes lugares donde los indígenas se iniciarían en la vida cristiana y civilizada (Cassani 1741; Gumilla 1944; Tovar Pinzón 2010). Vislumbraron para el Meta la función de comunicar La Cordillera con el Orinoco y el Atlántico y para ello transformaron el paisaje de sabanas y selvas de galería en grandes extensiones de pastos para ganadería (Gómez López 1991).

En el siglo XIX se gesta la idea republicana de los Llanos como futuro y despensa agrícola del país, para lo cual requerían de la colonización de la región, nuevas actividades agropecuarias y comerciales, y desarrollo de infraestructura (Rausch 1999). Los gobiernos incentivaron la consolidación de la navegación para que la colonización de las tierras fuera perdurable en el tiempo y con este fin concedieron monopolios de navegación a empresarios, quienes debían establecer una ruta comercial con productos locales e importar otras mercancías, construir la infraestructura portuaria y colonizar tierras con cultivos de alta demanda (Franco García 1997; Junguito Bonnet 2011). Este periodo de auge de la navegación no duró mucho debido a los problemas que tuvieron los empresarios a nivel legal con los gobiernos de Venezuela y Colombia que cambiaban las disposiciones año a año, las dificultades materiales para la construcción de muelles. Las políticas en Colombia terminaron por privilegiar la construcción de vías férreas y carreteras, lo que terminó por relegar la navegación fluvial del Meta a un punto insignificante (Silva Fajardo 2009).

⁶ Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. <http://dle.rae.es/?w=integrar&co=h>

El actual proyecto de navegabilidad del río Meta se viene gestando desde 1985 cuando el gobierno del presidente Belisario Betancur propone restablecer esta ruta de transporte para incentivar la colonización campesina y ampliar la presencia estatal en las regiones de frontera (Betancur 1982; Betancur 1986). Ese año, el Ministerio de Obras Públicas solicita al ingeniero Pacheco Ceballos, la realización de un estudio técnico para la rehabilitación de la navegación, partiendo de que “el transporte fluvial entre Puerto López a Ciudad Bolívar, Matanza o Puerto Ordaz constituye la base de la integración y en definitiva la mejor justificación para el desarrollo general de la cuenca” (Pacheco 1985 p.33) y considerando que la falta de vías de comunicación es el principal obstáculo para el desarrollo socioeconómico de la región. El ingeniero hace énfasis en que el proyecto será exitoso en la medida en que las diferentes entidades del Estado hagan una mayor presencia, ofreciéndoles a los pobladores y nuevos colonos “crédito, seguridad social, soberanía y evitar que sea manejada la región por los grupos subversivos” (p.139).

En los años 90 hay un cambio importante en términos de la finalidad de la integración con respecto a la década anterior. Los proyectos de rehabilitación de la navegabilidad posteriores a 1990, responden a los intereses de promover economías de escala basadas en la producción agroindustrial, la explotación de minerales y petróleo (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural 2004). En este periodo Colombia adopta las políticas y medidas del neoliberalismo y se incentiva la apertura de los mercados con un profundo cambio en las funciones del Estado. Argumentando el fracaso de la política de sustitución de importaciones (implementada desde 1960) que llevó a la creación de una economía cerrada (Departamento Nacional de Planeación 1990), el país se apresura a integrarse al mercado global sin tener la preparación, ni los niveles de producción con la calidad requerida en los mercados externos, lo cual terminó por crear una crisis económica en la producción agrícola e industrial (González 2001). Las políticas de desarrollo se orientan entonces a estimular un modelo extractivo basado en minería e hidrocarburos y en la implementación de grandes proyectos agroindustriales.

El Meta ahora se configura como un eje para el despliegue de un régimen de intervención económica neoliberal que tiene como objetivo lograr la integración física y económica de la región, conectándola con los mercados globales, ya no vía el Orinoco y el Atlántico, como era el sueño de los Jesuitas en el siglo XVII, sino vía los aeropuertos y carreteras del centro del país al conectar los Llanos (en particular la altillanura) con la carretera a Bogotá. Este régimen se ha venido consolidando a través de diferentes racionalidades y tecnologías de gobierno que tienen como objetivo una integración que garantice *flujos continuos de agua* en el río que permitan la circulación de *flujos continuos de mercancías y capital* con las intención de mejorar las condiciones de vida de la población, que en algunos estudios las denominan “mejoras directas” (Universidad del Norte 2013); flujos que hacen parte de los procesos de

expansión y consolidación del capitalismo moderno en zonas de frontera. La integración, según Achkar & Domínguez (2008), debe ser entendida como un discurso propio de la globalización que plantea como solución conectar los diferentes lugares del planeta (entendidos estos no como sitios de significación social, sino como nodos de los procesos de producción, distribución y consumo).

Estos mismos autores plantean que en la práctica, los discursos de integración requieren del acondicionamiento físico de las tierras para la libre circulación de mercancías y señalan que este proceso se naturaliza y se legitima como discursos nacionalistas sobre el bienestar ofrecido por el Estado (Achkar & Domínguez 2008); condiciones que se cumplen para el Meta con las propuestas de la adecuación física del río con obras de infraestructura entendida y como consolidación de la soberanía nacional. Asimismo, la importancia de la integración ejemplifica los argumentos de Scott sobre las estrategias del Estado para hacer ejercer su soberanía, que implica, primero, el control de la naturaleza y el espacio, para lo cual son cruciales los sistemas de transporte —en este caso, la adecuación del río, vinculada a toda una reorganización del territorio para establecer proyectos productivos de gran escala como la minería y la agroindustria. Y segundo, la legitimación de *la ideología modernista* (Scott 1998), que busca estandarizar las formas de vida de las personas específicamente en torno a la racionalidad del mercado. Así en el contexto global contemporáneo, la integración se convierte en una estrategia abiertamente neoliberal.

La finalidad de la integración es descrita claramente por el estudio de la Universidad del Norte:

Desde hace unos años, con los hallazgos y explotaciones de petróleo en los departamentos de Casanare, Meta y Vichada y la reciente identificación de utilidad del suelo para la siembra industrial de palma africana, soya, maíz, caña de azúcar y productos forestales en los departamentos de Meta y Vichada, se hace necesario, integrar la cuenca del río Meta, a la región más desarrollada del país, y además, tener la posibilidad de comunicarse a través del río Orinoco, para tener intercambios comerciales con Venezuela. Además con esto, se daría la mejora directa de las condiciones de vida de la población, las cuales son fundamentales para que la región pueda avanzar en el camino del desarrollo económico, su sostenibilidad ambiental y social. (Universidad del Norte 2013, p.121).

Es claro que la finalidad de la integración se centra en la importancia de los recursos naturales disponibles. Sassen (2014) señala que este proceso comienza a gestarse desde la década de 1980, cuando la desregulación de los mercados financieros llega a la cima y se consolidan como la autoridad máxima para manejar los mercados y una de sus consecuencias es que los recursos naturales se vuelven más importantes que la gente. En palabras de Achkar & Domínguez (2008) en este contexto, integrarse al mundo es integrarse al mercado, de tal manera que ‘las mejoras directas’ que van a beneficiar a la población local de la Orinoquia estarán únicamente mediadas por las relaciones comerciales y serán beneficiadas en cuanto haya un mercado establecido. Así, lo que se percibe de la lectura de los

proyectos de integración y navegabilidad, los campesinos, indígenas y habitantes urbanos de la región van desapareciendo en medio de un nuevo paisaje agroindustrial y de explotación petrolera.

Con la finalidad de concretar el proyecto, desde 1994, las instituciones implementaron diferentes instrumentos que tenían como finalidad direccionar y justificar la necesidad de recuperar la navegación en el río Meta. Se desarrollan a partir de entonces una serie de medidas establecidas donde la Altillanura y el río son protagonistas. Según el CONPES 3396⁷ “desde el punto de vista nacional, el proyecto busca desarrollar un corredor intermodal de transporte a través de la recuperación de la navegabilidad del río Meta, para integrar regiones apartadas con centros de distribución y consumo” (Departamento Nacional de Planeación 2005, 5); argumento que aparece en todos los proyectos relacionados con la navegabilidad del río. Y es el momento en que se empieza a realizar el mayor número de estudios y obras en el río.⁸

Todas estas medidas e iniciativas tienen como una de sus finalidades la transformación del Meta en una vía de navegación fluvial. Para comprender las implicaciones físicas, ecológicas y sociales del proyecto, es necesario recapitular rápidamente sobre la geografía de los ríos de la Amazonía y la Orinoquia. Debido a las condiciones topográficas de la región, aquí los ríos conforman más que un árbol de cauces lineales, un sistema de humedales interconectados. Así el sistema de ríos configura una red capilar de la que hacen parte integral las madrevejas, caños y esteros, lagos y lagunas, así como las áreas inundables estacionales. Esta geografía hídrica se hace evidente en los patrones de poblamiento y de uso de la tierra de las sociedades aborígenes, que se mueven con el ritmo de las aguas y aprovechan las asociaciones vegetales características de las distintas áreas (tanto las de rebalse como las ‘firmes’) para diversas actividades productivas.

El proyecto de navegabilidad del río Meta implica varios tipos de intervenciones para la canalización del río con el objetivo de alcanzar una profundidad de 1.8m a lo largo del año, apto para embarcaciones de 1.2m de calado: la más representativa es el dragado de los llamados ‘pasos difíciles’, que son cerca de 200, puntos donde no se alcanza la profundidad requerida; estas obras, de corta duración, afectan la calidad del agua y la disponibilidad de peces temporalmente. Las obras para reducir

⁷ Ver también CONPES 2691 de 1994, CONPES 3396 de 2005, CONPES 3510 de 2008, CONPES 3797 de 2014. El CONPES es el Consejo Nacional de Política Económica y Social, un organismo de coordinación de la política económica en Colombia. El Consejo genera documentos técnicos que sugieren la línea de acción de políticas macro del país, que una vez aprobados por el presidente se convierten en planes, programas y proyectos de gobierno.

⁸ En 1997 se realiza el estudio para el muelle intermodal La Banqueta en Puerto López, Meta (Ministerio Transporte & Alfonso 1997); en 1999 se contrata al BID y el PNUD para rehabilitar el río y entregarlo en concesión (C&M. Cal Mayor y Asociados 1999); En el año 2000 se suscribe IIRSA uno de cuyos proyectos es el corredor vial intermodal que comunique el Atlántico con el Pacífico (IIRSA 2005). Las primeras obras de encauzamiento en el año 2006 (MAVDT 2006). En 2013 se realiza una actualización de los estudios técnicos (Universidad del Norte 2013) y el Plan Maestro de Transporte para la Altillanura (EPYPSA 2012) y el Plan Maestro de Navegación Fluvial (Ministerio de Transporte & Departamento Nacional de Planeación 2015).

el ancho del cauce propuestas son, de una parte, el cierre de brazos o madrevejas; y de otra parte, la instalación de ‘porcupines’ (estructuras de madera que van cambiando el curso del río en una dirección especificada), los cuales cambian las dinámicas de formación de playas y sitios de desove de peces y tortugas de manera más prolongada o permanente que los dragados.

El transformar el río en un eje de navegación implica ignorar y negar su dimensión capilar y desligarlo de todo el sistema de humedales que es central para la ecología macro-regional. Implica transformarlo en un canal unilineal, con un caudal estable, cerrando sus conexiones con el sistema de humedales, lo que no solamente tiene efectos para la ecología acuática del cauce en sí mismo, sino para todo del sistema hídrico y para la dinámica de la vida tanto biótica como social de la región.

LA ALTILLANURA COMO ESPACIO PRODUCTIVO

A pesar de la sostenida secuencia de medidas administrativas, el proyecto de navegación parece en la práctica una quimera. Hasta hoy, aunque se han realizado múltiples estudios, sólo se ha iniciado la construcción de una obra: la del muelle intermodal La Banqueta en Puerto López, Meta. La promesa del proyecto sin embargo ha estado imbricada en el conjunto de prácticas que constituye el régimen de intervención y como tal tiene efectos concretos. Quizás el más importante es la transformación de la altillanura, pues la adecuación del río para la navegación se entiende de manera paralela a la construcción de un nuevo paisaje productivo, cuya genealogía remonta a la persistente idea de la llanura como una región ‘de frontera’, extensa y vacía. Esta forma de entender la región — abundancia de tierras y recursos, habitada por grupos que pueden ser desechados — ha determinado que su historia reciente se haya visto marcada por una serie de ciclos económicos de bonanza y depresión, asociados a la extracción de recursos naturales (pieles y plumas, maderas, minería) y actividades agropecuarias (ganadería, caucho, coca) que se desarrollan de acuerdo con una misma lógica: se produce riqueza a partir del manejo irresponsable de los recursos locales y esta riqueza no se revierte a la región. Así, en los periodos de bonanza, los centros de la actividad económica se convierten en focos de inmigración a nivel regional (las ‘olas de colonización’) y se presenta el fenómeno de la enfermedad holandesa.

Después de la introducción de pastos para ganado hecha por los misioneros, el paisaje del hatu ganadero se naturaliza, al punto que la región fue pensada e intervenida acorde a su ‘vocación ganadera’ hasta finales del siglo XX (Romero Moreno 1993). Para la década de 1980, el contexto económico, político y ambiental cambia, pues a nivel mundial se incrementa la demanda de alimentos agroindustriales y de energía. Las zonas de ‘frontera’ como los Llanos, aparecían como una oportunidad de insertar nuevas tierras a la economía mundial (Jiménez 2012). Ante los hallazgos de petróleo en el

pedemonte y las posibilidades de mejoramiento de suelos, la idea de futuro exportador del siglo XIX, se transforma en presente para 1990 (Rausch 2013). El interés estaba dirigido principalmente a la llamada ‘Altillanura’ que se caracteriza como el área más promisoría, por estar conformada por sabanas unos metros más altas que el cauce del río Meta, que cuentan con una red hidrográfica autónoma. En la temporada de lluvias estas sabanas se inundan mucho menos y presentan un paisaje heterogéneo, en el que aparecen bosques de galería, morichales, y distintos tipos de sabana entre las que se destacan las sabanas altas, las inundables, las ‘sabanas arboladas’ de alta biodiversidad y las ‘sabanas encharcables’ que recogen las aguas lluvias, donde nacen los ‘ríos de aguas negras’ de la Orinoquía de gran riqueza de peces y singularidad ecológica). Es a esta zona hacia donde prioritariamente se dirigen las políticas orientadas a “modernizar el campo: tecnología, líneas de crédito, empresarios campesinos para poder aprovechar la abundante riqueza de la región” (Luna Cano 1984 p.04), esto se logra gracias a los avances científicos de los proyectos de investigación sobre la agricultura tropical como los de Carimagua y Las Gaviotas para el mejoramiento de pastos y plantaciones forestales (García Durán 2009), y el nuevo panorama económico que trajo el petróleo (Semana 2014).

Ya desde la década de 1980 el futuro de la región se expresa con la visión de un paisaje compuesto por plantaciones de palma de aceite, cultivos de arroz, algodón, cacao, frutales, aceites y cultivos tradicionales como el seje, higuera, maní y soya, el café, yuca, ganadería, forestación, minería, producción energética y agroindustrial (Torres Acevedo 1986). Y su condición de posibilidad es un sistema intermodal de vías y canales para la comunicación (Vargas Rubiano et al.1986). El hato, la forma económica productiva, social y cultural predominante en la historia de la sociedad llanera, se pierde en esta visión. Así lo expresa el sueño que el presidente Betancur (1982-1986) presentaba a través del paisaje de Marandúa, un programa de gobierno que buscaba crear una “Nueva Colombia, mejor que la actual” (Betancur 1982, p.02). Una verdadera Utopía que partía de la construcción de una ciudad fundamentada en la técnica y la ciencia, que buscaba “establecer un modelo productivo que pueda replicarse en los espacios aún vacíos de los Llanos, que les permita a los colombianos afrontar con éxito el reto de poblarlos y utilizar sus recursos con nuevas y mejores tecnologías, de acuerdo con los determinantes específicos del ecosistema orinoqués” (Londoño 1986, p.191).

Las visiones posteriores a los años 80 están marcadas por un cambio sustantivo al incluir los nuevos postulados del desarrollo sostenible. A partir de 1990, la preocupación ambiental de los gobiernos se concentra en proteger los recursos renovables, en explotar con cautela los no renovables, en la protección de biodiversidad y de los ecosistemas estratégicos (Rodríguez Becerra 1994). Cambian los discursos, el lenguaje y se implementan nuevos instrumentos orientados a determinar la viabilidad ambiental de los nuevos proyectos. En los 2000, desde la presidencia de Pastrana, se empieza a hablar

de ‘capital natural’ y de ‘servicios ecosistémicos’, como parte de las iniciativas de la economía ambiental, y crear mercados verdes al insertar los costos de las externalidades positivas y negativas a los sistemas de producción (Departamento Nacional de Planeación 1998). Se da además un cambio importante: el apelativo de los Llanos queda atrás, esta región pasan ahora a ser conocida como la Orinoquia.

Cuando la Orinoquia colombiana se asimila a los ‘llanos orientales’ evoca un espacio plano, uniforme, inmenso y vacío, abstracción simplificada que no reconoce la diversidad biológica, ecológica y cultural ni la heterogeneidad de un territorio que incluye sabanas tropicales, humedales, selvas húmedas y ecosistemas de montaña; diversidad, en fin, que en el contexto nacional no ha sido comprendida del todo. La Orinoquia corresponde al bioma de sabana y a los sistemas ecológicos de las montañas tropicales húmedas (Andrade Pérez et al. 2011, p.20–21).

En esta diferencia los Llanos tienen algo: naturaleza diversa, algo más aprehensible y comprensible para pensarla y entenderla. Sin embargo, no pierde su inmensidad y potencial. En el transcurso hacia el siglo XXI, la Orinoquia empieza a ser vista como una *región en formación*, en la que se visualiza un espacio de la naturaleza, poco o no modificada por el ser humano y, en su gran extensión, una región vacía. Tan vacía, que los pobladores locales, parte de la compleja diversidad cultural que existe en la región, se desvanecen en indicadores estadísticos: demografía, acceso a servicios básicos, tipo de vivienda, nivel educativo, grupo étnico, entre otras. Indicadores que muestran, primero, la baja densidad de ocupación, seguido de mala calidad de vida a causa de la situación de aislamiento, lo que se convierte en otra la justificación de los proyectos.

La Orinoquia de fines del siglo XX e inicios del XXI es vista como una región de alta biodiversidad natural y cultural; los datos científicos muestran que solo el 10% de los ecosistemas presentan algún grado de transformación, el 3.7% de la población nacional en un área que constituye el 33% del territorio nacional (Departamento Nacional de Planeación 2014; Romero-Ruiz et al. 2004). Sin embargo, las sabanas, a pesar de su riqueza en biodiversidad y su importancia cultural, pasan a ser vistas como tierras ‘ociosas’. Su justificación se basa en la experiencia del Cerrado⁹ brasilero que se ve como modelo replicable en el país y que sería modificado para cumplir los objetivos del desarrollo sostenible. Durante la administración de Pastrana (1998-2002), se buscó consolidar las plantaciones de palma en la Orinoquia, por ser ambientalmente amigable, exportable, que reduciría la pobreza y además, era generadora de paz (Murgas Guerrero 1999). Con argumentos similares, la administración de Uribe, concibe un nuevo programa de gobierno para la región: *El renacimiento de la alta Orinoquia colombiana: Un*

⁹ El cerrado “es la palabra portuguesa para describir las mesetas de bosques, sabanas, pastizales, y los bosques de galería y secos del centro de Brasil” (Klink & Machado, 2005, p. 708). En los años 70 inicia un proceso de apertura de la frontera agrícola a partir del mejoramiento de suelos y de las especies cultivadas, auspiciado por el Estado e instituciones de investigación. Para el 2005, Brasil llegaría a ser el segundo productor de soja en el mundo (Rada, 2013).

megaproyecto para el mundo (2004), el cual se justifica a partir de los retos que implica el cambio climático.

Así, “bajo la inspiración directa y el liderazgo personal del presidente Uribe” (p.10), se propone:

Un vasto programa de reconversión agroambiental que se adelantará en las sabanas altas de la Orinoquía de Colombia, a lo largo de 20 años, en una extensión de 6.3 millones de hectáreas *hoy ociosas y casi en su totalidad deshabitadas*, equivalente a una quinta parte del territorio de Japón y a dos veces el área de Bélgica (Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural. 2004, 10. *Cursiva nuestra*)

El objetivo era *la conquista definitiva* de las tierras del Vichada (p.29) con plantaciones de palma de aceite, caucho y pino caribe tropical con la que “Colombia le ofrece al mundo y a su propia población... [una oportunidad para] contribuir de manera sustancial a la estabilización del clima global” (p.11), acorde a lo pactado en el Protocolo de Kyoto de 1997. Desde ese momento, para el Estado:

La región es estratégica para el país en términos ambientales por su potencial en la generación de recurso hídrico, así como por su biodiversidad, por la localización de ecosistemas prioritarios para la conservación y la prestación de servicios ambientales. Por otro lado, *su carácter fronterizo* y multiétnico, hacen de esta región un territorio altamente heterogéneo, con formaciones geográficas de montaña, piedemonte, sabanas inundables y zonas de transición hacia la Amazonía, que requieren de una perspectiva diferenciada e integral del ordenamiento y del desarrollo territorial (Departamento Nacional de Planeación 2014, p.05).

De esta forma, y a pesar de la nueva mirada marcada por la perspectiva del ordenamiento territorial, como expresión de las preocupaciones ambientales, las políticas estatales con el objetivo privilegiado de facilitar la inversión, ha terminado por dar continuidad de las formas extractivas de explotación de los recursos, por medio de enclaves que no revierten la riqueza. Al igual que con el proyecto de navegabilidad, se implementaron diversos instrumentos para facilitar la inserción de tierras de la altillanura al nuevo panorama productivo. Entre los más importantes se encuentra el CONPES (2008) para incentivar la producción de biocombustibles, el CONPES (2014) para el desarrollo de la altillanura, y la recientemente aprobada Ley ZIDRES (Congreso de la República de Colombia 2016), que busca establecer Zonas de Desarrollo Rural en las áreas de frontera con una perspectiva agroindustrial que favorece a grandes inversionistas en detrimento de la producción campesina.

Estas medidas se concretan hoy en la forma de grandes empresas agroindustriales, y en el paisaje de monocultivos (de palma, de caña, de soja) en su mayor parte, destinados a la producción de agro-combustibles. Como ha sido ampliamente ilustrado, este tipo de proyectos implican la concentración de tierras, importantes transformaciones biogeográficas, altos niveles de contaminación, así como un desestímulo a la producción local, al tiempo que el empleo que ofrecen es muy limitado pues se nutren tanto de trabajo calificado como de insumos traídos de fuera. Así la ‘vocación productiva’ del territorio pasa a ser concebida, definida y dirigida por actores externos, mientras que sus habitantes históricos, muchos desplazados por la fuerza arrasadora de estos nuevos procesos pierden la

posibilidad y la capacidad de participar en las decisiones sobre su entorno, sobre su sustento y sobre sus formas de vida. El río y la promesa de su futura navegación es uno de los ejes centrales de este proceso, muchas veces violento, de reconfiguración espacial y ambiental que adopta la forma del nuevo paisaje productivo que desplaza al Llano, a sus ríos y a sus Llaneros.

CONCLUSIÓN

El río Meta entendido como infraestructura permite abordar cómo un proyecto de integración se configura como un régimen de intervención con una visión concreta que proyecta un paisaje productivo particular, que en el caso analizado, se ajusta a las necesidades y prioridades de la expansión del capitalismo en su fase neoliberal. El régimen de intervención, a partir de una forma particular de concepción del espacio, de la racionalidad de las formas de gobierno y los instrumentos de implementación, hace que el río, antes pensado como un elemento “natural” del paisaje, se convierta en un artefacto que hace parte del ensamblaje discursivo y material que posibilita la producción de un paisaje productivo propio de las economías de escala que se quieren implementar en la altillanura.

REFERENCIAS

- Achkar M, Domínguez A 2008. La gestión del agua desde la geopolítica transnacional y desde los territorios de la integración. En D Vargas, M Muñoz, *La gestión de los recursos hídricos: realidades y perspectivas*, Instituto Mexicano de Tecnología del Agua y Universidad de Guadalajara, Guadalajara, p 27-56.
- Andrade Pérez, GI, Castro Gutiérrez LG, Durán Durán A, Rodríguez Becerra M, Rudas Lleras G, Uribe Botero E, Wills Herrera E 2011. *La mejor Orinoquia que podemos construir*, Universidad de los Andes, CORPORINOQUIA, Bogotá, 144p.
- Bell G 1989. El Canal del Dique 1810-1840: El viacrucis de Cartagena. *Boletín Cultural y Bibliográfico* 26(21): 14–23.
- Betancur B 1982. *Cambio con equidad. Política Comercial: Fortalecimiento de las exportaciones y guerra al contrabando*. Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, 46p.
- Betancur B 1986. Prólogo. En CA Torres Acevedo, *Llanos de Colombia*, Litografía Arco, Segunda Edición, Bogotá, p 2-8.
- Bonnet J1884. *Comercio Oriental por el río Meta*. Imprenta de “La Luz”, Bogotá, 60p.
- C&M. Cal Mayor y Asociados 1999. *Estudio de demanda del río Meta*. Informe Final. Ministerio de Transporte, Bogotá, 400p.
- Cassani J 1741. *Historia de la Provincia de la Compañía de Jesús en el Nuevo Reyno de Granada*. Vol. 1. Imprenta y librería de Manuel Fernández, Madrid, 63p.
- Congreso de la República de Colombia. 2016. *Por la cual se crean y se desarrollan las zonas de interés de desarrollo rural, económico y social, ZIDRES*.

Corpes Orinoquia, Corporinoquia, Corpoguavio, Corpochivor, Ministerio de Transporte, y Ministerio del Medio Ambiente 1998. *Preplan de manejo de la cuenca hidrográfica del río Meta*. CORPES Orinoquia, Villavicencio, 111p.

Dalakoglou D 2010. The road: An ethnography of the Albanian–Greek cross-border motorway. *American Ethnologist* 37(1): 132–149.

Departamento Nacional de Planeación 1990. *La revolución pacífica. Plan de desarrollo económico y social, 1990-1994*. Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, 254p.

Departamento Nacional de Planeación 1998. *Plan Nacional de Desarrollo 1998-2002. Cambio para Construir la Paz*. Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, 146 p.

Departamento Nacional de Planeación 2005. *Documento Conpes 3396. Proyectos estratégicos Instituto Nacional de Vías INVIAS*. Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, 9p.

Departamento Nacional de Planeación 2008. *CONPES 3510: Lineamientos de política para promover la producción sostenible de biocombustibles en Colombia*. Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, 44p.

Departamento Nacional de Planeación. 2014. *CONPES 3797: Política para el desarrollo integral de la Orinoquia: Altillanura - Fase I*. Departamento Nacional de Planeación, Bogotá, 83p.

Driver F, Martins L 2005. Views and Visions of the Tropical World. En F Driver, L Martins, *Tropical Visions in an Age of Empire*. Chicago University Press, Chicago y Londres, p 3-21

Edwards PN 2003. Infrastructure and modernity: Force, time, and social organization in the history of sociotechnical systems. En TJ Misa, P Brey, A Feenberg, *Modernity and Technology*, The MIT Press, Cambridge, Massachusetts, Londres, p. 185–225

EPYPSA 2012. *Definición de la solución óptima de transporte multimodal desde el punto de vista técnico, económico y socio ambiental, para el desarrollo de la Orinoquia / Altillanura: zona conformada por los Departamentos del Meta, Vichada y Casanare*. Informe Final. Bogotá, 232p.

Ferme M 1998. The Violence of Numbers: Consensus, Competition, and the Negotiation of Disputes in Sierra Leone (La violence du dénombrement: consensus, compétition et résolution des conflits en Sierra Leone). *Cahiers d'Études Africaines* 38 (150/152): 555–80.

Foucault M 2003 [1975]. *Vigilar y castigar: nacimiento de la prisión*. Siglo XXI editores Argentina, Buenos Aires, 305p.

Foucault M 2006. *Seguridad, Territorio, Población. Curso en el Collège de France (1977-1978)*. Fondo de Cultura Económica, México, 417p.

Franco García R 1997. *Historia de Orocué*. Kelt Colombia S. A.; Ecopetrol, Bogotá, 243p.

García Durán O 2009. Carimagua: La investigación y el desarrollo en ecosistemas de baja fertilidad. *Revista Colombiana de Ciencias Pecuarias* 22: 74-78.

Gómez López AJ 1991. *Indios, colonos y conflictos: una historia regional de los Llanos Orientales 1870-1970*. Siglo XXI Editores, Bogotá, 185p.

- González JI 2001. Entre la sustitución de importaciones y la apertura. En G Misas Arango, *Desarrollo económico y social en Colombia. Siglo XX*. Universidad Nacional de Colombia, Bogotá, p 399-425.
- Graham S, Marvin S 2009. *Splintering urbanism: networked infrastructures, technological mobilities and the urban condition*. Routledge, Londres, Nueva York, 479p.
- Greenough P, Tsing A 2004. *Nature in the global South. Environmental projects in South asia-East Asia*. 2aed. Orient Blackswan. Routledge. 344p.
- Gumilla J 1944. *El Orinoco ilustrado: historia natural civil y geográfica de este gran río y de sus caudalosas vertientes*. Ministerio de Educación de Colombia, Bogotá, 360p.
- Harvey D 2003. The 'New' Imperialism: Accumulation by Dispossession. *Social Register* 40: 63–87.
- Harvey P 2012. The Topological Quality of Infrastructural Relation: An Ethnographic Approach. *Theory, Culture & Society* 29 (4/5): 76–92.
- Hetherington K 2014. Waiting for the Surveyor: Development Promises and the Temporality of Infrastructure. *The Journal of Latin American and Caribbean Anthropology* 19 (2): 195–211.
- IIRSA 2005. *Agenda de Implementación Consensuada 2005-2010. Información básica y estratégica para apoyar el proceso de gestión intensiva del proyecto: recuperación de la navegabilidad por el río Meta*?. IIRSA. 9p. Accedido en:
- Jiménez C 2012. Valoración capitalista de la Orinoquia colombiana. División territorial del trabajo en la acumulación transnacional. *Ciencia Política* 12: 150–80.
- Junguito Bonnet R 2011. Transportes Fluviales y Desarrollo Empresarial en Colombia: La Empresa El Libertador de Navegación a Vapor por el Río Meta, 1892-99. *Anuario CEEED* 3 (3): 45–83.
- Larkin B 2013. The Politics and Poetics of Infrastructure. *Annual Review of Anthropology* 42 (1): 327–43.
- Lefebvre H. 1991. *The production of space*. Vol. 142. Blackwell, Oxford, 454p.
- Londoño JB 1986. Programa Marandúa. CA Torres Acevedo, *Llanos de Colombia*, Litografía Arco, Segunda Edición, Bogotá, p 191-196.
- Luna Cano R 1984. Nuestra despensa indefensa. *Síntesis Económica IX* (393): 4–7.
- Miller P, Rose N 2008. *Governing the Present: Administering Economic, Social and Personal Life*. Polity Press, Cambridge, 253p.
- Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural 2004. *El Renacimiento de la Alta Orinoquia de Colombia. Un megaproyecto para el mundo*. Ministerio de Agricultura y Desarrollo Rural, Bogotá, 31p.
- Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial 2006. *Resolución No. 2716. Por la cual se otorga una licencia ambiental y se toman otras determinaciones*. Ministerio de Ambiente, Vivienda y Desarrollo Territorial. Bogotá, 213p.
- Ministerio de Transporte, y Departamento Nacional de Planeación 2015. *Plan Maestro Fluvial de Colombia*. Ministerio de Transporte, Bogotá, 108p.

- Ministerio Transporte, y Alfonso (Consultor) 1997. *Evaluación socio económica y financiera del proyecto: Muelle de transferencia La Banqueta- Río Meta*. Ministerio de Transporte. Carpeta 6712. Caja 362.
- Moore J 2015. Putting Nature to Work: Anthropocene, Capitalocene, and the Challenge of World-Ecology". En C Wade, J Schönenbach, O Arndt, *Supramarket: A micro-toolkit for disobedient consumers, or how to frack the fatal forces of the Capitalocene*, Irene Books, Gothenburg, p. 69–117.
- Murgas Guerrero C 1999. La Agroindustria de la palma de aceite y sus retos para el futuro en Colombia. *Palmas 20* (2): 88–92.
- OXFAM International 2016. *Colombia: las falacias detrás de ZIDRES, una ley de 'subdesarrollo rural*. OXFAM International.
- Pacheco Ceballos R 1985. *Propuesta Técnica. Estudios y diseños para mejorar la navegabilidad del río Meta en el sector de Trapichote y la adecuación portuaria en las poblaciones de La Primavera, La Hermosa y Santa Rosalía en el Departamento del Meta*. Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Navegación y Puertos. Bogotá, 23p.
- Pacheco Ceballos R 1987. *Estudio Navegabilidad en el Río Meta. Informe Final*. Ministerio de Obras Públicas. Dirección de Navegación y Puertos. Bogotá, 144p.
- Poveda Ramos G 1998. *Vapores fluviales en Colombia*. Santafé de Bogotá:
- Rausch J 1999. *La frontera de los Llanos en la historia de Colombia*. Banco de la República, El Áncora Editores, Bogotá, 501p.
- Rausch J 2013. *Territorial Rule in Colombia and the Transformation of The Llanos Orientales*. University Press of Florida, Gainesville, 186p.
- Rodríguez Becerra M 1994. *Crisis ambiental y relaciones internacionales: hacia una estrategia colombiana*. Fescol, Fundación Alejandro Angel Escobar y CEREC, Bogotá, 203p.
- Romero Moreno ME 1993. *La sociedad llanera y de colonización*. En ME Romero Moreno, *Geografía Humana de Colombia. Región de la Orinoquia. Tomo III. Vol 1*. Instituto Colombiano de Cultura Hispánica, Santa Fe de Bogotá, 10-25.
- Romero-Ruiz, MH, Galindo García G, Otero García J, Armenteras i Pascual D 2004. *Ecosistemas de la Cuenca del Orinoco Colombiano*. Instituto de Investigación de Recursos Biológicos Alexander von Humboldt. Instituto Geográfico Agustín Codazzi. Bogotá, 126p.
- Said E 1978. *Orientalism*. Pantheon Books. Nueva York, 368p.
- Sassen S 2014. *Expulsions. Brutality and complexity in the Global Economy*. Cambridge, Massachusetts. Harvard University Press, Londres, 304p.
- Scott JC 1998. *Seeing like a State. How certain schemes to improve human conditions have failed*. Yale University Press, New Haven, Londres, 445p.
- Semana 2014. Altillanura: ¿una oportunidad perdida? *Semana*. <http://www.semana.com/economia/articulo/el-grupo-santo-domingo-suspendio-un-proyecto-que-adelantaba-en-vichada/383870-3>.

Serje M 2005. *El revés de la nación : territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Universidad de Los Andes. Bogotá, 295p.

Shore C 2010. La Antropología y el estudio de la política pública: reflexiones sobre la ‘formulación’ de las políticas públicas. *Antípoda. Revista de Antropología y Arqueología* 10: 21–49.

Silva Fajardo G 2009. *Champanes, vapores y remolcadores. Historia de la navegación y la ingeniería fluvial colombiana*. Vol. 1. Cuaderno de Historia. Academia Colombiana de Historia de la Ingeniería y de las Obras Públicas. Bogotá, 173p.

Torres Acevedo CA 1986. *Llanos de Colombia*, Litografía Arco, Segunda Edición, Bogotá,

Tovar Pinzón H 2010. *Relaciones y Visitas a Los Andes. S. XVI. Región de los Llanos*. Vol. V. Universidad de Los Andes, Bogotá, 519p.

Trouillot M 2002. North Atlantic Universals: Analytical fictions, 1492-1945. *South Atlantic Quarterly* 101(4): 839–58.

Tsing A 2001. Nature in the Making. En C Crumley, *New directions in anthropology and environment: intersections*. Crumley, Carole L., ed., 3–23. AltaMira Press. Oxford, 320p.

Universidad del Norte 2013. *Río Meta. Actualización de los estudios y diseños para la navegabilidad del río Meta entre Puerto Carreño (k0) y Cabuyaro (k804). Resumen de Resultados*. Universidad del Norte. Ministerio de Transporte. INVIAS. Barranquilla, 24p.

Vargas Rubiano H, Moreno Reyes H, Pérez Bareño L 1986. El Futuro”. En CA Torres Acevedo, *Los Llanos de Colombia*, Arco, Bogotá, p. 199-204.

Watts M 2004. Resource curse? Governmentality, oil and power in the Niger Delta, Nigeria. *Geopolitics* 9 (1): 50–80.

The River as Infrastructure: Landscape and navigation in the Meta River, Colombia

ABSTRACT

At the beginning of the 21st century, rivers ceased to be understood in Colombia as ‘natural’ elements, as part of the geography or the landscape. Some of them have come to be conceived as a particular type of artefact. They have come to be understood as infrastructure, as elements of the assembly of a new production system. Rivers have thus become the axes of an intervention regime, that is to say, the axes of a set of instrumental and discursive practices, that constitute a certain type of spatial and of social organization. They respond to the logic and priorities of capitalism’s expansion. And this regime leaves traces in the landscape. This paper aims, first, to discuss the concept of ‘intervention regimes’ and the theoretical debates to which it refers. Second, to propose a reflection on the way these regimes are

configured and read in the landscape; and third, to explore the case of the Meta River from this perspective.

Keywords: Infraestructure; Intervention Regime; Landscape; Meta River.

Sumisión: 07/02/2017
Aceptación: 29/03/2017