

Ruta 45 en el Huila, ruta de la de la movilización y la resistencia popular, campesina e indígena en el sur y suroriente del país¹

Robinzon Piñeros Lizarazo²

Durante el estallido social de este 2021 en Colombia los puntos de resistencia han sido lugares de convergencia de las movilizaciones populares en ciudades y carreteras. Los puntos de resistencia urbanos han sido reivindicados y consolidados por los manifestantes y simpatizantes a través de formas de movilización como bloqueos, tropeles, ollas comunitarias, monumentos, talleres artísticos, conciertos, murales, etc. Entre los puntos más reconocidos están Puerto Resistencia en Cali y Portal Resistencia en Bogotá; en Neiva está Puente de la Resistencia³ donde el pueblo se movilizó, reivindicando tanto la agenda oficial del comité de Paro Nacional, así como las agendas de movilización de la Primera Línea, campesinos, trabajadores del sector del petróleo, indígenas, estudiantes, movimientos LGBTI+Q, entre otros. Aun hoy, a pesar de la disminución de la intensidad de las movilizaciones, estos puntos siguen siendo referencia para la memoria colectiva del estallido social y las identidades de los grupos que se movilizan, por lo tanto, están en el repertorio de actuales y futuras acciones.

A diferencia de la concentración de actores movilizados de los puntos de resistencia urbanos, los puntos de bloqueo en las carreteras se distinguen por su dispersión espacial a lo largo de ejes viales importantes. Esta dispersión puede ser entendida a partir de la movilización de agendas y actores que convergen en estos puntos, en los cuales aparecen múltiples acciones colectivas persistentes y emergentes que reúnen el descontento social relacionado con la ruralidad colombiana.

Los bloqueos en la ruta 45 en el departamento del Huila desde finales de abril hasta el mes de junio son reflejo de la movilización de campesinos e indígenas del suroriente colombiano, particularmente Huila, Caquetá y Putumayo. Estos han utilizado dicha táctica en sus movilizaciones desde la década de 1990 para exigir atención a demandas sociales, a pesar de los señalamientos que utilizan el gobierno de turno y algunos medios de comunicación por el desabastecimiento y la violación del derecho a la movilidad.

¹ Esta crónica recoge aportes y discusiones realizados con estudiantes de la Licenciatura en Ciencias Sociales de la Universidad Surcolombiana.

² Profesor Universidad Surcolombiana -USCO-. Neiva, Huila.

³ Antes Puente del Tizón, ubicado a la entrada de Neiva por el Norte en la vía Bogotá-Neiva.



3 de mayo de 2021, Puente de la Resistencia en Neiva. Olla comunitaria en medio de enfrentamientos con la policía en la vía que conecta con la Ruta 45.

Fuente: Autor

El bloqueo de vías como movimiento nacional en el marco del Paro Nacional de 2021 tuvo como protagonistas a los pequeños y medianos propietarios del sector camionero, su principal exigencia era la revisión de la tabla de fletes y la denuncia de los privilegios monopólicos de las grandes compañías de logística terrestre. En estos locales se fueron articulando campesinos e indígenas, como sucedió en el Huila con la llegada de la minga indígena al peaje de Aipe-Neiva (1 de mayo) y

Los Cauchos (Neiva-Campoalegre) abriendo paso gratuito en protesta por los precios de los peajes y las malas condiciones de la vía⁴.



Llegada de la Minga al peaje de Neiva, uniéndose al paro camionero, 1 de mayo de 2021

Fuente: Padlet Memoria del Paro Nacional 2021 en el territorio surcolombiano⁵

Otros grandes puntos de bloqueo y concentración de manifestantes se distribuyeron de Norte a Sur de la Ruta 45 en Aipe, Neiva, puente El Pescador en Hobo, Altamira y Pitalito. Un punto importante que no está en este eje es el de la salida oriental de Neiva, en el corregimiento de Vegalarga por la vía a San Vicente del Caguán, que conecta con vías terciarias al Norte del Caquetá y el Sur del Meta. Al lado de estos grandes puntos de concentración y bloqueo aparecieron puntos de menor tamaño e intermitentes, los cuales agrupaban a pobladores de municipios con demandas locales y nacionales. En total, llegaron a ser 20 bloqueos⁶ que congregaban la expresión del descontento social contra el gobierno y el acumulado de desigualdades que viven los pobladores rurales del Sur del país. Cada bloqueo expresaba sus demandas y reclamos con vehículos atravesados, pancartas e intervenciones en el asfalto con pintura. De manera recurrente, estas intervenciones de la

⁴ <https://www.onic.org.co/comunicados-regionales/4289-minga-indigena-en-asamblea-permanente-del-29-al-31-de-mayo-de-2021>

⁵ <https://padlet.com/robinzonpineros/4y772n1muamp478m>

⁶ <https://www.lanacion.com.co/no-ceden-los-bloqueos-viales-en-el-huila/>

carreteras y vías en todo el país tuvieron como mensaje principal la identidad “antiuribista” y en “resistencia” del municipio, barrio o ciudad.



Bloqueo cruce Algeciras en la Ruta 45

Fuente: Padlet Memoria del Paro Nacional 2021 en el territorio surcolombiano⁷

Al lado de la identidad antigobierno y antiuribista, -que agrupó a buena parte de estos puntos de resistencia en ciudades, cabeceras urbanas y carreteras-, estaban las demandas locales. En el Huila fue recurrente la exigencia de mejores vías secundarias y terciarias para el transporte de personas y viabilizar el comercio de productos, enlazando las exigencias históricas de movimientos sociales para mejorar las condiciones de vida y venta de productos de origen rural, reduciendo el poder de los intermediarios.

Uno de los bloqueos que más tuvo impacto fue el de Altamira. Este bloqueo se fortalece con la llegada de aproximadamente 2.500 personas entre las cuales había campesinos, indígenas, docentes y jóvenes del Caquetá y Sur del Meta, que estaban desde el 6 de mayo reunidos en Florencia (Caquetá), pero a partir del 17 de mayo se movilizan hacia Altamira (Huila) como táctica

⁷ <https://padlet.com/robinzonpineros/4y772n1muamp478m>

para captar la atención del gobierno para resolver sus demandas⁸. El punto de concentración es el cruce de la Ruta 45 en la vía que va de Altamira a Florencia. Así, el municipio de Altamira, en el Sur del Huila, se convirtió durante semanas en uno de los puntos de resistencia más álgido de este proceso de movilización y negociación en el sur del país.

A comienzos de junio este punto fue retirado, luego de una mesa de negociación entre los representantes de la movilización y un equipo interinstitucional con participación de las gobernaciones del Huila y Caquetá.

A partir de esta mirada descriptiva de los bloqueos o puntos de resistencia en la Ruta 45, podemos concluir que las agendas construidas por movimientos sociales y las exigencias que emergieron en las movilizaciones del 2021 convergen en un eje espacial que tiene relación con la infraestructura vial, la carretera aparece entonces como “caja de resonancia” en la que se visibilizan las demandas de las ruralidades del sur y suroriente del país, así como la Vía Panamericana visibiliza las demandas del suroccidente. Las movilizaciones en el eje que trazan las carreteras nos llevan a ver las agendas populares de zonas más y menos integradas a los proyectos de logísticos Sur-Norte-Sur, pensados para la movilización de personas y mercancías en el escenario de la modernización de la red vial nacional que han emprendido los últimos gobiernos en medio de la corrupción.

La lectura articulada de esas movilizaciones localizadas también permite analizar el repertorio de la movilización del estallido social, en el cual campesinos, indígenas, jóvenes y otros sectores convergieron en esa lógica policéntrica⁹ de las acciones colectivas que sumaron las demandas por acceso a la tierra, implementación a los acuerdos de paz, antiuribismo y denuncia de la brutalidad policial que reprime protestas en campos y ciudades.

⁸ <https://prensarural.org/spip/spip.php?article26883>

⁹ <https://rebellion.org/paro-civico-insurreccion-levantamiento-popular-estallido-social-la-importancia-politica-de-las-distinciones/>