

**Análisis de las dinámicas económicas y sociales emergentes a la construcción de la infraestructura
vial en Colombia bajo una perspectiva multiescalar. Caso del tramo vial
Ibagué - Armenia.**

**Docente en formación
BALLARDO GUERRERO NIETO**

**Asesor
JAVIER FERNANDO VILLAMIL**

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES
BOGOTÁ, 2019**

Análisis de las dinámicas económicas y sociales emergentes a la construcción de la infraestructura vial en Colombia bajo una perspectiva multiescalar. Caso del tramo vial Ibagué - Armenia.

Trabajo de grado para optar al título de Licenciado en Ciencias Sociales

BALLARDO GUERRERO NIETO

**UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL
FACULTAD DE HUMANIDADES
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS SOCIALES
LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES
BOGOTÁ, 2019**

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL ANÁLISIS DE LA INVESTIGACIÓN	FORMATO RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 3 de 148	

1. Información General	
Tipo de documento	Trabajo de Grado
Acceso al documento	Universidad Pedagógica Nacional. Biblioteca Central
Título del documento	Análisis de las dinámicas económicas y sociales emergentes a la construcción de la infraestructura vial en Colombia bajo una perspectiva multiescalar. Caso del tramo vial Ibagué - Armenia.
Autor(es)	Guerrero Nieto, Ballardo.
Director	Javier Fernando Villamil.
Publicación	Bogotá. Universidad Pedagógica Nacional, 2019. 148 P.
Unidad Patrocinante	Universidad Pedagógica Nacional.
Palabras Claves	REDES; INFRAESTRUCTURA; GLOBALIZACIÓN; IIRSA; GEOPOLÍTICA.

2. Descripción
El presente documento con carácter de investigación, se encuentra adscrito a la línea de investigación en Geografía de la Licenciatura en Ciencias Sociales de la Universidad Pedagógica Nacional. Es un proyecto disciplinar que tiene como objetivo, el análisis de los fenómenos y dinámicas que se crean a partir de la instauración de redes de infraestructura vial, visto desde una escala internacional, nacional y local. El problema de investigación propone el desarrollo de la hipótesis basado en el método de análisis espacial, donde por medio de la visualización de la construcción de s económicas, sociales y ambientales de una región determinada. El estudio de esta problemática en una escala local, se ubica sobre el tramo vial correspondiente a la construcción del proyecto túnel de la línea, ya que en este lugar convergen los actores internacionales por medio de la consolidación de los proyectos de integración regional, los actores del Estado, y las comunidades y empresas asentadas a los costados de la vía. la infraestructura vial se puede evidenciar dentro de las diferentes escalas la trasformación de las práctica

3. Fuentes

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL Formación de Profesores	FORMATO	
Código: FOR020GIB		RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE
Fecha de Aprobación: 10-10-2012		Versión: 01 Página 4 de 148

Acosta , M., & Alarcon, P. (2017). *Trabajo de Grado ANÁLISIS DE LA CANTIDAD Y EL ESTADO DE LAS VÍAS TERCARIAS EN COLOMBIA Y LA OPORTUNIDAD DE LA INGENIERÍA CIVIL PARA SU CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO*. Bogota: Universidad Catolica de Colombia.

Adriana madrid, I. m. (2005). *analisis y sintesis en cartografia algunos procedimientos*. bogota: universidad nacional de colombia.

Ahumada, C. (1996). *El modelo Neoliberal y su impacto en la sociedad Colombiana*. Bogotá: Ancora.

Alzate, C. (14 de Febrero de 2017). *Prensa colombia Pural*. Obtenido de <https://colombiaplural.com>:
<https://colombiaplural.com/carton-devora-colombia-smurfit-kappa/>

Arenas, M. A. (2015). *el tratado de libre comercio entre colombia y estados unidos y sus posibles impactos en las tendencias del comercio internacional colombiano*. santiago de cali: universidad del valle .

Arriola, J., Córdova, E., & Granillo, R. (2014). *Centroamerica: Inversión en la Infraestructura de transporte, ambiciones corporativas e intereses Geoestrategicos*. San Salvador.

arrizola, j., granillo, R., & cordova, e. (14 de mayo de 2014). *centroamerica: inversion en infraestructura de transporte, ambiciones corporativas e intereses geoestrategicos*. san salvador, El salvador.

Associació d'Amistat amb el Poble de Guatemala. (2004). *El Plan Puebla Panama en: Cuadernos de Guatemala*. Barcelona.

Banco Mundial. (2009). *informe sobre el desarrollo mundial una nueva geografia economica*. Washington D.C.: Banco Mundial.

Bustos, A. (15 de junio de 2019). (Entrevista), *Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construccion de la infraestructura vial tramo Ibagué-Armenia*. (B. Guerrero, Entrevistador)

Caicedo Ferrer, J. M. (12 de diciembre de 2016). *Los pecados del tunel de la linea*. Obtenido de El Tiempo.com: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/historia-de-la-construccion-del-tunel-de-la-linea-28313>

Camacho, R. (2005). *El proceso global como transformador espacial, el caso de la carretera TLCAN en Mexico*. Mexico D.F.: UANM.

Camara Colombiana de la Infraestructura . (2011). *informe visitas tecnicas direccion tecnica corredor de comercio exterior Bogota-Buenaventura: cruce de la cordillera central: Tuneles del II centenario- tunel de la Linea y segunda calzada Calarca-Cajamarca* . Bogota : Camara colombiana de la infraestructura.

Castells, M. (2000). *The information Age: Economy, Society and Culture*. Madrid: Alianza.

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL <i>Formación y transformación</i>	FORMATO	
Código: FOR020GIB		RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE
Fecha de Aprobación: 10-10-2012		Versión: 01 Página 5 de 148

CEPAL. (2012). *El Papel del transporte con relacion a los objetivos de desarrollo del milenio*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.

Chanona, A. (2003). procesos de integracion en el marco del plan puebla panama. En E. Sandoval Forero, & R. Salazar Perez , *Lectura critica del plan puebla panama* (pág. Sp). Mexico: insumos latinoamericanos .

Clavijo, S. (28 de noviembre de 2011). *Obstaculos el Desarrollo de la Infraestructura en Colombia*. Obtenido de anif.co: <http://anif.co/sites/default/files/uploads/Nov28-11.pdf>

colombian solidarity campaign. (2011). La Colosa: busqueda del Dorado en Cajamarca Colombia. Londres.

CONPES 2775. (26 de Abril de 2005). PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO EN INFRAESTRUCTURA FISICA. Bogota D.C, Colombia.: Consejo Nacional de Politica economica y Social.

CONPES 3045. (2009). Bogotá D.C, Colombia: Consejo Nacional de Politica Economica y Social.

CONPES 3084. (2000). MODIFICACIÓN AL CONPES 3396 DEL 28 DE NOVIEMBRE DE 2005 PROYECTOS ESTRATÉGICOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS. Consejo Nacional de Politica Economica y Social.

Cortes, N. (Sf). *Trabajo de grado Ensayo IMPACTO SOCIAL DE LAS 4G DE CONCESIONES VIALES EN LA ACTIVIDAD*. Bogota: Universidad Militar Nueva Granada.

Cubillos, C. (15 de junio de 2019). (Entrevista), Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construcciond ela infraestruturura vial tramo Ibague-Armenia. (B. Guerrero, Entrevistador)

Cucuru, J. (15 de junio de 2019). (Entrevista), Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construcciond ela infraestruturura vial tramo Ibague-Armenia. (G. Ballardo, Entrevistador)

De la Torre, J. (10 de 04 de 2020). (*infografia*) *Los Tentaculos de Odebrecht*. Obtenido de <https://www.semana.com/>: <https://www.semana.com/on-line/multimedia/infografia-los-tentaculos-de-odebrecht/518560>

Delgado Mahecha, O. (2003). *Debates sobre el espacio en la geografia Contemporanea*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.

EnRutaDos. (2013). *Revista EnrutaDos*.

Fernandes, B. (2011). Territorios, teoria y poltica. En G. Calderon, & E. Leon , *Descubriendo la espacialidad social en America Latina*. Mexico: Itaca.

Florido, B. (2015). *Tesis de Grado Evaluación del impacto ambiental en la construcción de la doble calzada Girardot-Ibagué sobre la avifauna en el Municipio de Ibagué Tolima*. Bogota: Pontificia Universidad Javeriana .

Gintrac, C. (2014). las aportaciones de la geografia radical y la geografia critica anglosajona a la teoria urbana . *Urban*, 53-61.

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL <i>Formación y transformación</i>	FORMATO	
Código: FOR020GIB		RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE
Fecha de Aprobación: 10-10-2012		Versión: 01 Página 6 de 148

Gudiño, M. E. (2008). *Geografía de las redes: impacto en la reconfiguración escalar del territorio latinoamericano*. mendoza.

Gutierrez, O. (2015). la carretera Bogota Villavicencio, su impacto sobre el ordenamiento territorial y el ecosistema. *Luna Azul*(40), 277-292. Obtenido de <http://lunazul.ucaldas.edu.co/index.php?option=content&task=view&id=1012>

Harvey, D. (2007). *Espacios del Capital*. Madrid: Akal.

_____. (2013). *Ciudades Rebeldes del derecho a la ciudad a la revolución urbana*. Madrid: Akal.

_____. (2018). La dialectica. *Territorios*, 245-272.

Idarraga, A. (2010). Anglo Gold Ashanti caracterización e la amenaza. *semillas*, 22-27.

Idarraga, A., Muñoz, D. A., & Velez, H. (2010). *conflictos socioambientales por la extracción minera en Colombia, casos de la inversión Británica*. CENSAT agua viva.

IIRSA.ORG. (18 de 05 de 2019). *Ficha de proyecto corredor vial Bogota Buenaventura*. Obtenido de http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=52:
http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=52

Lefebvre, H. (2013). *La Producción del espacio*. Madrid, España: Capitán Swing.

Lenin, V. (7 de Noviembre de 1919). *DISCURSO EN LA REUNIÓN CONJUNTA DEL CEC DE TODA RUSIA, DEL SOVIET DE DIPUTADOS OBREROS Y SOLDADOS DE MOSCÚ, DEL CONSEJO CENTRAL DE LOS SINDICATOS DE TODA RUSIA Y DE LOS COMITÉS DE FÁBRICA, CONSAGRADA AL SEGUNDO ANIVERSARIO DE LA REVOLUCIÓN DE OCTUBRE*. Recuperado el 20 de 02 de 2020, de www.marxists.org:
<https://www.marxists.org/espanol/lenin/obras/1919/noviembre/07b.htm>

Ley 105. (30 de Diciembre de 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte,. Bogotá D.C, Colombia: Congreso de la Republica de Colombia.

Ley 80. (28 de Octubre de 1993). Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Bogotá D.C, Colombia: Congreso de la Republica de Colombia.

Lopez, C., Ramirez, J., & Sanchez, F. (1997). *Impacto de la ayuda externa en America Latina*. Bogotá: Tercer Mundo S.A.

Manzanal, M. (2008). *Desarrollo territorial e integración nacional ¿convergencia o Divergencia? en Jose Nun y Alejandro Grimson (comp.) Territorios identidades y federalismo*. Buenos Aires: Edhasa.

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL <i>Formación y transformación</i>	FORMATO	
Código: FOR020GIB		RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE
Fecha de Aprobación: 10-10-2012		Versión: 01 Página 7 de 148

Marin, N., Bustos, a., Marulanda, I., & Cubillos, C. (15 de junio de 2019). (Entrevista), Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construccion de la infraestructura vial tramo Ibagué-Armenia. (g. Ballardo, Entrevistador)

Marulanda, L. (15 de Junio de 2019). (Entrevista), Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construccion de la infraestructura vial tramo Ibagué-Armenia. (G. Ballardo, Entrevistador)

Mendez, R. (1998). *Geografia Economica*. Barcelona: Ariel.

Mendez, R., & Molineros, F. (1998). *Espacio y Sociedades*. Barcelona: Ariel.

Mirralles, C. (2002). *ciudad y transporte el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.

Montañez, G. (1998). *Montañez, G. Delgado, O espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional*. Bogotá, : universidad Nacional de Colombia .

Muñoz, W. (2002). Concesiones viales en colombia, historia y Desarrollo. *Tecnura*, 21.

Nisbet, R. (1979). La Idea De Progreso. *Literature of Liberty*, II(1).

Padilla, C. (2010). expansion minera, politicas de estado y respuestas comunitarias en America Latina. *Semillas*, 3-9.

Pardo, O. (2005). *Recursos Naturales e infraestructura Situacion y Perspectiva de la mineria metalica en Argentina*. Santiago: CEPAL.

Ramirez Millan, J. (2000). *Teoria del estado*. Mexico D.F: UAEM.

Ramirez, A. (2015). *(Proyecto de Grado) Inversion en Infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico un analisis al caso colombiano 1993-2014*. Medellin: Universidad Nacional De Colombia.

Repetto, A. (s.f). *El acuífero guaraní, lucha por el agua. Interés del pentágono EE.UU, recuperado de: https://historiaybiografias.com/guerra_agua/*. Santa Fe: Planeta sedna.

Revista Dinero. (01 de enero de 2019). Tuel de la Linea una Decada de fallas. *Revista Dinero*.

Revista semana. (25 de junio de 2011). *Semana.com*. Obtenido de <https://www.semana.com/enfoque/articulo/la-maldicion-del-inco/242044-3>

Rojas, D. (2016). *Trabajo de Grado "DESARROLLO VIAL EN COLOMBIA Y EL IMPACTO DE LAS VIAS DE CUARTA GENERACION*. Bogota: Universidad Militar Nueva Granada.

Roldan, D. (2003). el plan de desarrollo 2002-2006 "hacia un estado comunitario": algunas implicaciones para el conuunto de la economica y su proyeccion al campo colombiano. *Sociedad y economia*, 77-100.

salazar perez, R., & sandoval forero, e. (2003). *lectura critica del plan puebla panama*. mexico: libros en red.

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL <i>Formación y transformación</i>	FORMATO	
Código: FOR020GIB		Resumen Analítico en Educación - RAE
Fecha de Aprobación: 10-10-2012		Versión: 01 Página 8 de 148

- Saldivar, A. (2003). *El plan Puebla panama: una Locomotora sin Vagones de Segunda en: Lectura critica del Plan Puebla Panama*. LibrosEnRed.
- Sanchez, D. (Julio de 2012). Tesis Doctoral. *Progreso y Desarrollo a la luz de la Teoria de la Evolucion*. Madrid, España: Universidad Complutense de Madrid.
- Sanchez, F. (2008). Elementos para una Geopolitica de los megaproyectos de infraestructura en America Latinay Colombia. *Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía*, vol. 21, núm. 1, enero-junio, 7-21 .
- Santana, D. (2012). Reseña de "Globalización y metamorfosis urbana en América Latina" de Mattos, Carlos. *Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía*, vol. 21, núm. 1, enero-junio, 163-167.
- Santos, J. M. (2010-2014). *Plan nacional de desarrollo*. Bogotá: Congreso de Colombia.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del Espacio Tecnica y Tiempo, Razón y Emoción*. Madrid: Ariel.
- Somarribas, L. (2008). HACIA UNA GEOGRAFÍA DE REDES: UN NUEVO PARADIGMA DE ANÁLISIS ESPACIAL ALTERNATIVO AL ENFOQUE REGIONA. *Revista Geografica de America Central*, 1(41), 1-34.
- Stiglitz, J. (2002). *El malestar de la Golabilización*. Bogotá: Taurus.
- Valcárcel, M. (2006). *Genesis y evolución del concepto y enfoques sobre el Desarrollo*. Lima: Pontificia univerisdad Catolica del Perú.
- Vargas, N. (2006). Reseña de la Gestión publica en las concesiones viales de Colombia y su impacto economico. Bogota D.C, Colombia: E.S.A.P.
- Vasco, C. (1990). *Tres estulos de trabajo en las ciencias sociales* (5 ed.). Bogotá D.C: CINEP.
- Villegas Nava , P. (sf). *Geopolitica de la carreteras y el saqueo de los recursos naturales*. Cochabamba Bolivia: CEDIB.

4. Contenidos

Este trabajo se desarrolla bajo una perspectiva crítica de la geografía humana, en la cual se busca resaltar las diferentes posiciones y consecuencias de la aplicación del concepto de progreso y desarrollo en la construcción de infraestructura, y su implementación en las naciones Latinoamericanas bajo las lógicas de una economía neoliberal, para evidenciar las desigualdades que se presentan en dichas relaciones a diversas escalas. Por tanto, para el desarrollo de la presente investigación, se dividió en cuatro capítulos que corresponden a las diferentes escalas trabajadas:

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL Formación y transformación	FORMATO	
Código: FOR020GIB		Resumen Analítico en Educación - RAE
Fecha de Aprobación: 10-10-2012		Versión: 01 Página 9 de 148

En el primer capítulo, se optó por la búsqueda de las fuentes de tipo documental como libros, artículos de revista, ponencias, dosieres, prensa, material audiovisual, entrevistas y leyes, que sirvieran como insumo para el desarrollo del problema investigativo, y de esta manera clasificar la información de acuerdo a las escalas de índole global, nacional y local. A continuación, se desarrolló el Marco general que incluía un marco teórico y un marco conceptual, Esto, debido a la carencia de fuentes que permitieran establecer un estado del arte, por lo que se recurrió la búsqueda de autores que trabajaran las problemáticas de manera más general, para luego ajustar sus teorías a los objetivos de los diferentes capítulos, estableciendo así, el análisis y el trabajo de conceptos como Redes y flujos, Progreso y Desarrollo, y espacio geográfico.

En el segundo capítulo, se trabajó el impacto de la economía bajo una perspectiva global, con el fin de resaltar la importación de la creación de obras de infraestructura vial con fines geopolíticos y geoestratégicos. En este apartado cobra la mayor importancia el establecimiento de redes en general, permitiendo demostrar que las obras de infraestructura llevan consigo una carga política, económica, ideológica y social. Por último, se hizo una caracterización de los megaproyectos de integración regional, los cuales sobrepasan de manera relativa las fronteras nacionales y sientan las bases de políticas integracionistas.

El tercer capítulo, se desarrolló bajo una escala nacional, en donde, de acuerdo a la articulación presentada en el capítulo anterior, el gobierno colombiano cambia su papel con respecto a la construcción de vías, pasando de un Estado constructor de grandes obras a un subsidiador. Detallando como dinámica emergente, las contradicciones existentes entre la generación de riquezas mediante creación de infraestructura, para el mercado internacional, y la generación de riquezas mediante la corrupción, los sobre costos y las dinámicas burocráticas propias del Estado Colombiano.

Para la última parte, en el capítulo cuatro del trabajo se dedicó a hacer hincapié en la zona de estudio, en al cual convergen las dinámicas en las diferentes escalas: la vía situada entre la ciudad de Ibagué en el departamento del Tolima y la ciudad de Armenia en el departamento del Quindío, y en la mitad de estas dos, la construcción del proyecto cruce la Cordillera central, con su obra emblemática: el Túnel de la Línea, en este tramo se realizaron los recorridos pertinentes para establecer en la zona de estudio, como ha impactado las políticas internacionales al ser una zona de alta prioridad para el proyecto de integración regional IIRSA. La relación entre los contratos de las obras del túnel con respecto a los sobre costos y demoras a raíz de la burocracia del estado colombiano. Y la situación de las empresas multinacionales que se instalaron a los costados de la vía a la espera del tan anhelado túnel y con ellos los habitantes de esta

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL Formación y transformación	FORMATO RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 10 de 148	

región y las prácticas que han desarrollado para satisfacer sus necesidades

5. Metodología

La presente investigación mantiene un enfoque cualitativo y fue realizada mediante el método dialéctico tomando como referencia la definición expuesta por (Harvey, 2018), además de la utilización de la metodología de análisis espacial.

Como fase preliminar a la investigación, se optó por la recolección y revisión de las fuentes documentales, junto con la búsqueda de la zona de estudio local que permitiera ver el fenómeno en diferentes escalas, de esta manera se logró articular en un primer momento, las lecturas con la zona de estudio y a su vez sirvió como filtro para seleccionar los fenómenos más relevantes. Posterior a esto se realizó la revisión cartográfica correspondiente, a las zonas de estudio por medio de las páginas Estatales. Una vez establecida la zona, los esfuerzos se enfocaron en hacer un análisis más detallado de las fuentes secundarias, dando prioridad a los documentos relacionados con la infraestructura y la geopolítica y el análisis de prensa.

Con la zona de estudio establecida se definió la realización de tres recorridos. En un tercer momento, se optó por realizar el primer recorrido a la zona trabajada, con el fin de establecer un primer acercamiento y realizar un recorrido, que contraste el material bibliográfico consultado con la realidad de la vía analizada, en este caso se establecieron dos puntos de parada el valle del Rio Magdalena y la ciudad de Ibagué.

Posterior a esto se realizó un segundo recorrido, en el cual se agregaron dos paradas más: la primera en el municipio de Cajamarca y la segunda en la cumbre del alto de la línea. El objetivo de este segundo recorrido, se basó en la toma de registros fotográficos y el primer acercamiento a los habitantes de la región, así como detallar las operaciones de las multinacionales que allí se establecen. En el tercer y último recorrido se agregaron las paradas Calarcá y Armenia, como parte de la observación de las obras hacia el valle del rio cauca, además que en este tercer recorrido se recogieron las entrevistas que sirvieron como fuentes primarias para la realización del documento.

Una vez hecho el recorrido y la revisión documental, se realizó la reflexión y contraste de las fuentes con el objetivo de constatar la pertinencia del proyecto y su viabilidad. Por último, se procedió a la redacción del documento dando importancia tanto a fuentes secundarias como primarias.

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL Formación Superior	FORMATO RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 11 de 148	

6. Conclusiones
• Dentro de los resultados que arrojó la presente investigación con respecto a la transformación espacial que produce la infraestructura vial, se pueden resaltar las siguientes reflexiones: • Las redes de infraestructura no se manifiestan solamente como construcciones con el fin de unir puntos, sino que son formas de contracción espacial que trae consigo cargas políticas económicas e ideológicas, consecuencia de la necesidad de los seres humanos por establecer relaciones con el fin de crear comunidades y solucionar las necesidades que su espacio geográfico no puede solucionar. • Las carreteras construidas desde el inicio del siglo son infraestructuras creadas bajo la lógica neoliberal, por tanto, traen una carga económica y política. Están diseñadas para conectar centros de producción y consumo, lo que crea una contradicción importante. En donde no hay comercio no se desarrolla infraestructura moderna y donde no haya infraestructura no llegan los mercados (Sanchez F. , 2008), esto le daría el carácter económico y político a las obras y justificaría las propuestas geopolíticas de los proyectos de integración regional. • La aplicación de mejoras tecnológicas y renovación de la infraestructura se activa solamente en zonas estratégicas y conforme con la escala que dirige la intervención en la infraestructura • La infraestructura puede tener actores que deciden sobre su intervención, pero que no habitan el territorio en la que esta interviene, sin embargo, pueden usufructuar de las ganancias de la construcción. • Con respecto a los proyectos de integración regional, estos plantean uniones de infraestructura multinacionales que alteran la soberanía y la libre determinación de los pueblos al incentivar y dirigir una infraestructura con fines de control geopolítico, además de la extracción de recursos naturales. Por lo general son proyectos creados con fines de una economía de corte liberal y de comercio exterior, restándole importancia a las economías nacionales, pues a su vez incorporan en las naciones transformaciones en sus sistemas de leyes e implementando tratados de libre comercio. • Con respeto a la escala nacional se puede concluir lo siguiente: • Existe una fuerte contradicción Estatal, pues por un lado el Estado se puede beneficiar de los dineros que otorgan las compañías internacionales y organismos multilaterales si desarrolla la infraestructura que cumpla con objetivos macroeconómicos. Sin embargo también existe un enriquecimiento de los burócratas que dirigen el Estado, producto de los sobrecostos, el

 UNIVERSIDAD PEDAGÓGICA NACIONAL Formación y transformación	FORMATO	
	RESUMEN ANALÍTICO EN EDUCACIÓN - RAE	
Código: FOR020GIB	Versión: 01	
Fecha de Aprobación: 10-10-2012	Página 12 de 148	

favorecimiento en la adjudicación de los contratos y en general la corrupción, a costa de generar demoras y atrasos.

- Aunque la privatización proveniente del modelo neoliberal argumenta que la corrupción se daba por la burocracia del estado de bienestar, se demostró que en el esquema privado también se presenta corrupción incluso se puede asegurar que inmediatamente se establece el esquema de concesiones el Colombia y ante la centralización de poderes que trajeron las modificaciones legales, la corrupción ha emergido paralelamente al esquema de asociación público - privada.
- Por último, en la escala local se puede resaltar que: la infraestructura no siempre crea unión o disminuye los trayectos, pues en la zona del alto de la Línea, ante la eventual inauguración del túnel, la infraestructura se encargaría de desconectar poblaciones enteras.
- La infraestructura vial, a pesar de desarrollarse en zonas rurales, puede despojar de su condición al campesinado, pues la infraestructura trae consigo la instauración de industrias que absorben mano de obra en algunos casos, o en otros la misma infraestructura ofrece nuevos modos de obtener las condiciones materiales de existencia.

Elaborado por:	Ballardo Guerrero Nieto
Revisado por:	Javier Villamil

Fecha de elaboración del Resumen:	10	05	2020
--	----	----	------

TABLA DE CONTENIDO

Introducción.....	3
Justificación	5
Capítulo 1. Marco General.....	8
1.1 Problema de Investigación	8
1.1.1 Objetivo General	19
1.1.2 Objetivos específicos.....	19
1.2 Marco Metodológico	20
1.3 Marco Teórico	24
1.3.1 Explorando la Teoría de Redes y Flujos	27
1.3.2 Territorio como producto de las relaciones sociales	31
1.3.3 Análisis del Estado como reproductor de las relaciones de dominación.....	32
1.3.4 Algunas apreciaciones sobre el Progreso y el Desarrollo	34
Capítulo 2. Economía de redes en una escala global.....	38
2.1 Los artífices en la planeación de la infraestructura de red moderna	39
2.2 La participación de las redes en el surgimiento de la globalización moderna	42
2.3 La puesta en marcha de los procesos de apertura comercial en América Latina	43
2.3.1 Los Tratados de Libre Comercio en América Latina	44
2.4 De la apertura comercial a los proyectos de integración regional.....	47
2.4.1 Al Norte Plan Puebla Panamá o Proyecto Mesoamérica	47
2.4.2 Al sur Proyecto IIRSA	53
2.4.2.1 IIRSA y su relación con otros proyectos.....	58
Capítulo 3. El Estado y la infraestructura vial	62
3.1 La Infraestructura como gasto Estatal	63
3.2 La infraestructura como forma de obtención de beneficios	64
3.2.1 la infraestructura como inversión	65
3.2.2 Obras de Primera Generación.....	66
3.2.3 Obras de segunda Generación	69
3.2.4 Obras de Tercera Generación	70

3.3 La infraestructura como un Negocio para el Estado	15
3.4 La transformación del Estado en beneficio del Burócrata y su impacto en el desarrollo Regional producto de la construcción de infraestructura vial	73
3.4.1 Megaproyecto Autopistas Para La Prosperidad.....	75
3.4.2 Megaproyecto Ruta Del Sol	78
Capítulo 4. Efectos de la infraestructura vial en contextos regionales.....	83
4.1 Caracterización de la zona de Estudio.....	91
4.1.1 Descripción del tramo vía Ibagué-Armenia.....	93
4.1.2 Proyecto Cruce De La Cordillera Central.....	98
4.2 Contexto Histórico Del Túnel De La Línea	101
4.2.1 ¿Por qué falla la infraestructura en el país? “Llave En Mano”. Causas de atraso y sobrecosto en los Contratos.	104
4.3 Actores Territoriales Que Resultan Potenciados Por La Construcción De Proyecto Túnel De La Línea.....	108
4.3.1 Anglo Gold Ashanti y la Colosa.....	108
4.3.2 Smurfit Kappa	111
4.4 El Impacto negativo del proyecto.....	117
Conclusiones	123
Lista de referencias	125
Mapa 1 Proyecto Plan Puebla Panamá	48
Mapa 2 proyectos IIRSA en Colombia.....	56
Mapa 3 proyectos carreteros IIRSA y Recursos naturales	57
Mapa 4 Proyecto Sistema Acuífero Guaraní	60
Mapa 5 Proyecto Autopista de la Prosperidad.....	80
Mapa 6 Ruta del Sol.....	83
Mapa 7 Corredor vial Bogotá Buenaventura	91
Mapa 8 Ibagué y la ruta Nacional 40.....	94
Mapa 9 Cajamarca y la ruta nacional 40.....	96
Mapa 10 Armenia y Calarcá	96

	16
Mapa 11 Mina la Colosa	109
Imagen 1 Caricatura Proyecto Mesoamérica	51
Imagen 2 Protestas de las comunidades al PPP	52
Imagen 3 Línea del tiempo de la legislación Colombia en carreteras	64
Imagen 4 Túnel vía Villavicencio	67
Imagen 5 Alto del Vino	69
Imagen 6 Alto de la Línea	71
Imagen 7 Infografía la maldición del INCO	77
Imagen 8 Grafica de barras autopista de progreso	81
Imagen 9 Cajamarca Tolima	89
Imagen 10 Construcción obras de la Línea	97
Imagen 11 Abandono de las obras de la Línea	103
Imagen 12 Sistema de Túneles Abandonados	104
Imagen 13 Secciones de la vía	105
Imagen 14 Plantaciones de Pino	112
Imagen 15 Escuela Donada por Smurfit	114
Imagen 15 Cultivos de pino y obras en la Línea	115
Imagen 16 Casa a borde de Carretera	117
Imagen 17 Habitante de la Línea Pidiendo en la Carretera	119
Imagen 18 Tienda de bebidas calientes en la Línea	120
Imagen 19 Habitantes recogen repuestos en la vía	120
Imagen 20 Ligia Marulanda trabajando en la curva	123
Ilustración 1 participación en Colombia del proyecto IIRSA	55
Ilustración 2 Perfil Ruta Ibagué Armenia	93
Ilustración 3 Cruce de la cordillera Central	99
Ilustración 4 Línea del Tiempo Histórica del Túnel de la Línea	100
Cuadros 1 Concesiones de 1 Generación	67
Cuadro 2 Concesiones de 2 Generación	69
Cuadro 3 Concesiones de 3 Generación	73

Introducción

La necesidad del ser humano por conectarse con otros ha sido fundamental para el desarrollo de una sociedad, es por ello que el ser humano a lo largo de su historia ha creado estructuras físicas para facilitar la conexión con otros. (Caminos, carreteras, pasos, puentes, escaleras, senderos, etc.). Estas estructuras físicas han contribuido a reconfigurar el espacio y progresivamente han modificado el paisaje geográfico. Han servido para superar los obstáculos naturales que se presentaban en cada región, (pasos sobre los ríos, escaleras en zonas pendientes, puentes entre abismos etc.). La creación de estas estructuras físicas, también han funcionado como forma para establecer vínculos sociales entre regiones, al favorecer el intercambio de mercancías con variedad de productos o de necesidades del entorno.

Este factor ha sido el más relevante a la hora de establecer la pregunta del ¿Por qué se han desarrollado las redes? Pues la cada vez mayor y más compleja creación y modificación de estas estructuras físicas, ha propiciado la aparición de redes, que han servido además de esquivar entornos naturales, conectar poblaciones y regiones, como una unión con otras estructuras físicas y sociales previamente establecidas.

Entonces, de acuerdo a lo anterior, podríamos definir a la red como la unión de las diferentes conexiones establecidas por una comunidad por medio de su estructura física, económica, política y social. Al verlo de esta manera, las formas en cómo se conectan las regiones por medio de redes, iría más allá de simplemente la unión de dos puntos en el espacio¹. Pues las redes llevan consigo, la manifestación de los fenómenos políticos en un país, las relaciones de poder existentes entre diversas metrópolis, la formación de jerarquías económicas o de producción e incluso la transformación social de una zona determinada.

Todos los fenómenos descritos con anterioridad se pueden presentar en una misma región y al mismo tiempo, lo que nos conduce a pensar que las redes se pueden manifestar en diversas escalas (multiescalaridad de la red), y que lo que a simple vista puede parecer la construcción de

¹ Posición más positivista sobre la definición de las redes.

una carretera, con el fin de unir dos metrópolis. Puede traer consigo la cooptación de las estructuras económicas, políticas, sociales y culturales de toda una región.

Este factor multiescalar es importante, ya que en una misma red puede haber diferentes fines u objetivos, todo depende de la perspectiva escalar. Por ejemplo, una carretera pensada desde un organismo internacional. Sus objetivos pueden ser diferentes a los objetivos de entidades nacionales o locales. De igual modo sería diferente si esta red hubiera sido creada por una comunidad que reconoce sus problemáticas y necesita conectarse, o por un agente del Estado que busca una economía hacia el exterior (Sanchez F. , 2008). O si la red ha sido una transformación continua en el tiempo y su evolución ha hecho que se replanteen sus objetivos para las poblaciones que conecta.

Todos estos factores, pueden presentarse al mismo tiempo, lo que dotaría a la red de una amplia diversificación de sus objetivos, mostrándose diferente según el sujeto que la analice.

De esta manera, así como existen diferentes escalas en las redes, también existen diferentes actores sociales, que participan de las dinámicas que conllevan algunas de las perspectivas que pueda tener una red en una escala determinada. Estos actores sociales ponen en juego sus propios intereses mediante su participación en la estructuración de la red, lo que produce que constantemente en las redes se superpongan esos intereses, generando conflictos.

Ante la necesidad de hacer visibles todas las dinámicas que pueden emerger de la infraestructura en diferentes escalas, el objetivo del presente trabajo está basado en reconocer a la infraestructura vial como la manifestación de un entramado de redes que trae consigo una carga social, política y económica, y es por ello que esta investigación se encargará de exaltar aquellas dinámicas emergidas a partir de la construcción de la infraestructura vial en las escalas internacionales, nacionales y locales.

Justificación

La pertinencia de este trabajo radica en el interés del investigador por evidenciar fenómenos sociales producto de la infraestructura de red moderna, (carreteras), la cual se edifica bajo la idea de “progreso” (que se difunde dentro de las esferas estatales, una idea que proviene del Estado moderno. En la que la construcción de obras de infraestructura vial, es un sinónimo de avance de un Estado atrasado a uno desarrollado, el cual se caracteriza por un crecimiento económico que repercute a su vez en un bienestar social). Con base en esta idea y la situación actual del continente en cuanto a la construcción de carreteras, es obligatorio cuestionarse por la veracidad de dichas afirmaciones. Nociones de progreso que se encuentran plasmadas en papel, y llevadas a la práctica por medio de la construcción de infraestructura vial, pero que carecen de un sentido contextual y niega que las poblaciones en lugar de beneficiarse, han tenido que padecer de nuevos problemas producto de la infraestructura vial.

El estudio de las dinámicas económicas y sociales que conlleva la construcción de la carretera, es pertinente, debido a que en Colombia la construcción de la infraestructura vial, históricamente ha generado traumatismos, no solo en el comercio y los transportes de mercancía, sino su misma consolidación: la corrupción, los sobrecostos, las coimas, los contratos a “dedo”, se manifiestan como parte de la nómina de los gastos de las uniones temporales que se interesan en la construcción de carreteras en el país². Además el sacrificio del sistema férreo colombiano, hizo que la prioridad para transportar los flujos de mercancías en Colombia fueran las carreteras, haciéndolas indispensables y mostrando en ellas un foco de interés que trae consigo la transformación espacial.

Con este panorama surge la idea de analizar, cómo la infraestructura vial es a su vez una construcción social y política con actores que tienen intereses particulares en los diferentes proyectos y omiten o ignoran la transformación territorial que esto conlleva. Se transforma en una

² El caso de Odebrecht el cual se piensa exponer más adelante mediante testimonio ha mostrado solo para el caso colombiano que candidatos a segunda vuelta presidencial en las campañas 2010-2014 un monto de 2,6 millones de dólares en las campañas de óscar Iván Zuluaga y el actual presidente de Colombia Juan Manuel Santos además el pago de 4,6 millones de dólares para que fuera adjudicada la concesión para la adición Ocaña Gamarra firmada entre la ANI y Odebrecht y por último el pago de la multinacional brasilera por 6,5 millones de dólares para la construcción de la vía insignia del gobierno Santos y objeto de este estudio Ruta del Sol tramo 2 en la cual 77 directivos de Odebrecht han confesado el pago de sobornos a cambio de reducción de las condenas (De la Torre, 2020)

investigación importante ya que muestra las dos caras de la infraestructura vial en Colombia, idea novedosa con respecto a los análisis de vías en el país. Además que permite adquirir información de carácter cualitativo en cuanto a los megaproyectos viales que se pretenden desarrollar en las diferentes regiones de Colombia.

El establecimiento del fenómeno que se investigó nace de la observación de la transformación del espacio Rural a raíz de la construcción de la infraestructura vial, pues es evidente que las carreteras de América Latina en la actualidad, se construyen sobre áreas estratégicas para el sistema económico. Y de paso cambia las condiciones de los campesinos que habitan a los costados de estas.

Con esto se puede afirmar que la creación de infraestructura vial al ser una creación humana, no tiene un carácter neutral. Es planeada y con objetivos claros. En síntesis, la carretera moderna se inscribe en las relaciones de poder propias del capitalismo en su fase neoliberal.

Es por ello que una parte de esta investigación busca explicar con respecto a la carretera moderna. Cómo las dinámicas de la globalización actual afectan las relaciones territoriales en lo nacional y lo local. Realizando un análisis bajo las siguientes escalas:

Primero, en una escala internacional desde el IIRSA, proyecto que resalta la construcción de carreteras como parte de un proyecto prioritario para la conexión continental. Segundo, en una escala nacional, destacando como la llegada del neoliberalismo en Colombia, el cambio en las leyes y la conexión del puerto de Buenaventura con la ciudad capital ha contribuido a la creación de dinámicas emergentes. Y por último, en lo local, con la construcción del Túnel de la Línea, la implantación de empresas trasnacionales en la zona que se beneficiarían del túnel, el desplazamiento y los cambios en las formas económicas de los pobladores, además de la reducción de los tiempos de transporte de mercancías.

Una vez justificada la pertinencia de la investigación, se optó por delimitarlo dentro de 4 capítulos los cuales se presentan a continuación:

En el primer capítulo, se busca hacer un recorrido amplio sobre la importancia del establecimiento de redes de infraestructura para el comercio mundial, haciendo hincapié en las formas de dominación y extracción de recursos naturales, muy apetecidos por los países potencia

y sus formas de control de las naciones menos industrializadas. A través de los organismos multilaterales, los cuáles plasmarán estrategias para el establecimiento de redes de infraestructura a nivel mundial (Rosas & Sanchez, 2004), por medio de los procesos de apertura comercial, tratados de libre comercio y proyectos de integración regional. En este capítulo se analizarán dos proyectos claves para América Latina: el primero es el proyecto Mesoamérica antes llamado Plan Puebla Panamá, creado para impactar en América Central y el segundo, el proyecto IIRSA en el cual Colombia tiene una participación activa y es la conexión por medio de carreteras de todos los países suramericanos.

En el segundo capítulo, el eje central de la discusión se remonta al papel que juega el Estado colombiano desde la década de los 90, como un fuerte precursor de las políticas neoliberales, por medio de la creación de alianzas público privadas y el esquema de concesiones. Con el fin de integrarse al mercado mundial además de potencializarse a través de la construcción de las diferentes generaciones de concesiones viales.

Para luego convertirse en un estado permisivo, árbitro y direccionador de la economía, que genera las condiciones para el establecimiento de grandes multinacionales y la creación de monopolios en el país. Cobra importancia la infraestructura vial en Colombia como forma de articulación del centro del país hacia los puertos y el establecimiento de las carreteras nacionales. Esto sin dejar de lado los casos de corrupción que ha traído este nuevo esquema de contratación para la construcción de vías.

En el tercer capítulo. El cual busca resaltar frente a los demás, hace una caracterización del proyecto nacional Cruce de la Cordillera Central, en el cual se hará énfasis particular sobre su obra predominante llamada Túnel de la Línea, la cual ha sufrido varias décadas de atraso, acompañadas por sobrecostos y fallas estructurales que han impedido su realización, esto ha traído malestar en el mercado mundial al ser parte de la agenda de proyectos del plan de integración regional. Igualmente este corredor vial es un corredor clave para empresas multinacionales como Anglo Gold Ashanti y Smurfit Kappa que se han asentado a lo largo de la vía a la espera del tan “anhelado” túnel el cual beneficiaría a sus compañías. Por otro lado, el mismo proyecto ha generado incertidumbre en los habitantes por encima del nivel del proyecto que ven sus prácticas económicas en riesgo producto de la constitución del mismo.

Capítulo I

1. Marco General

1.1 Problema de investigación:

Existe una idea propia de la era moderna que establece que el desarrollo económico de un país depende de las relaciones comerciales que existan entre este y las demás naciones, y que dichas relaciones comerciales se encuentran estrechamente vinculadas con la infraestructura vial nacional. Por consiguiente, una amplia inversión en infraestructura implica un mejoramiento considerable en las relaciones comerciales. No obstante, la discusión económica que establece que parte del coste de los productos se encuentra definido por la distancia entre los centros de producción y los de transformación de materias, ha evolucionado a raíz del modelo económico. Y ahora prima más el tiempo y la velocidad de los movimientos de la mercancía que de la misma distancia.

Consecuencia de este hecho, el mejoramiento continuo, la modificación, ampliación, y reconstrucción de vías en Colombia es cada vez más relevante, esto con el fin de mejorar aquellos tiempos de los que dispone el capitalismo para la nación. Y con ello modificar también el territorio. Pues comienzan a existir nuevos caminos, otras obras y nuevos sujetos que hacen ejercicios de dominio territorial. Y esto hace que las prácticas económicas y sociales de los habitantes aledaños a la construcción de la infraestructura se modifiquen.

Es a raíz de estas modificaciones que aparece, por ejemplo la transformación de la vocación agrícola en los habitantes aledaños a la vía, pues la carretera incentiva al cultivo de productos para ajustarse a un modelo exportador. De igual manera la facilidad de la extracción de materias permite la aparición de empresas multinacionales con un gran interés en el acaparamiento de tierras. Lo que nos llevaría a establecer que el problema no puede radicar en el cómo nos conectamos, sino en el para qué.

La infraestructura al servicio de la globalización moderna ha provocado fenómenos de desplazamiento, usurpación, despojo de tierras y empobrecimiento de las comunidades aledañas a las obras para dar paso al “progreso” y establecer un sistema con que permita mayor rentabilidad a los monopolios mundiales. Las soluciones para los afectados, por lo general dependen de ayudas asistenciales que no solucionan los problemas de manera estructural y a futuro agudizan la crisis.

Así pues, el problema de investigación que rodea el presente trabajo se relaciona con estas dinámicas y fenómenos que han aparecido desde la génesis de la construcción de carreteras en el país y para dar explicación a este, es necesario el estudio de la zona comprendida entre el tramo vial que conecta las ciudades de Ibagué con la ciudad de Armenia desde el año 2000, ya que es en esta región donde se localiza uno de los proyectos más importantes de infraestructura vial en el país.

Dicho lo anterior la pregunta de la cual se desprende el problema investigativo y la cual gira en torno al trabajo a realizar es: ¿Qué dinámicas y fenómenos pueden emerger producto de la construcción de la infraestructura vial en una escala internacional nacional y local, y cuáles son sus efectos en la sociedad?

1.1.1 Objetivo General:

Determinar las relaciones, dinámicas y fenómenos que surgen a partir de la construcción e implementación de la infraestructura vial en Colombia, teniendo como base lo acontecido en un escenario de índole global, nacional y local, tomando como referencia lo acontecido con el tramo vial Armenia - Ibagué.

1.1.2 Objetivos Específicos:

- Exponer cómo el comercio internacional y la globalización moderna, gestionan la creación de infraestructura vial planificada en los países latinoamericanos y sus efectos colaterales en estos.
- Analizar la relación existente entre los diferentes actores sociales del estado con las obras de infraestructura vial, así como las estrategias de estos para la implementación de políticas, que incentivan la inversión de empresas multinacionales en megaproyectos de infraestructura.
- Explicar los fenómenos económicos, políticos y territoriales generados a partir del trazado de la vía Ibagué Armenia, y cómo los habitantes de la zona han configurado prácticas de apropiación económica para su sobrevivencia.

1.2 Marco Metodológico

La presente investigación mantiene un enfoque cualitativo y fue realizada mediante el método dialectico tomando como referencia la definición expuesta por (Harvey, 2018) en donde establece que las cosas, estructuras o sistemas no pueden estar desligados de los procesos los flujos o las relaciones que los crean. Metodología que se aplica completamente a la investigación, ya que el comprender los fenómenos de carácter social, económico y político de la infraestructura no se pueden separar del sistema económico y las formas de operación de este en la actualidad. Del mismo modo, se necesita entender de manera ontológica el fenómeno partiendo de la correlación entre las diferentes escalas presentadas en este documento y las dinámicas sociales y espaciales a las cuales se concluyen.

De igual manera se ha tenido como referente de investigación el paradigma critico social expuesto por (Vasco, 1990), el cual se adecúa a las relaciones presentadas en esta investigación, al permitir hacer un análisis de las relaciones de poder existentes entre los diversos actores del problema estudiado dentro de un lapso temporal, pues según el autor este paradigma estudia las estructuras de poder que se presentan en un fenómeno social y cómo estos se emplean para producir dominación. Y como este trabajo se sirve fuertemente de las relaciones de poder dentro de la infraestructura vial se hace pertinente utilizar el paradigma citado.

Acompañando el trabajo de Vasco la propuesta de análisis espacial, planteada por (adriana madrid, 2005) es adecuada para poder tener en claro los objetos de estudio y las formas de proceder. Mediante la implementación de herramientas técnicas de orden mixto, en la presentación de los diferentes capítulos. Es necesario el abordaje del análisis espacial debido a que la información que se obtiene sobre infraestructura vial en Colombia proviene en su mayoría de fuentes estatales, y en esta se resalta más la importancia de la infraestructura en cuanto a materia de inversión y costos, dejando de lado la parte social y de afectación a las comunidades, la realización de los diarios de campo, análisis documental, y grupos focales, así como de representaciones gráficas mediante el análisis de mapas en la zona permite también evidenciar los movimientos de población y las zonas de influencia de los diferentes actores.

Con respecto al desarrollo del trabajo se ha optado por organizar la recolección de información en diferentes fases, las cuales se expondrán a continuación:

Búsqueda de fuentes secundarias: como inicio del proceso investigativo fue importante la obtención de la información relacionada mediante fuentes secundarias que permitan dar claridad a los procesos y conceptos trabajados. Seguido de la búsqueda de diversos autores que manejen una relación con el tema, para consolidar un estado del arte.

Partiendo de lo anterior, cómo parte de la consulta de fuentes secundarias, se hizo revisión, análisis y lectura del material escrito que aportara información sobre el tema: Dosieres, artículos de revistas, prensa, tesis de grado, informes de fuentes gubernamentales, y no gubernamentales, ponencias, leyes, documentos en la web y libros; además de fuentes audiovisuales como entrevistas y documentales que permitirían establecer el sustento teórico que reforzará la idea ya planteada. De esta manera se crean los primeros insumos o borradores de la investigación que permitieron plantear la distribución de la información en los diversos borradores de los capítulos y trazar la hoja de ruta para la siguiente fase. Siguiendo minuciosamente el rastro de las categorías que son más relevantes para el proyecto y que se describirán a continuación, para así poder adecuarlas al estudio de caso, partiendo desde fenómenos de interés global y cómo su impacto se ha ido focalizando hasta afectar la transformación del espacio local.

Clasificación de información: con toda la información obtenida el siguiente paso es una revisión más profunda de las fuentes secundarias, además de su clasificación por medio de la consolidación de líneas de tiempo, tablas y esquemas que faciliten la consulta y que permitieran analizar los casos presentes en el contexto nacional y la coyuntura internacional para evitar caer en anacronismos y facilitar su uso. En esta etapa se resalta la clasificación de los documentos conpes enmarcados en el lapso temporal que se pretende estudiar además de la consulta de las diferentes normas y leyes del aparato estatal, con el objetivo de contrastar las diferentes posturas o decisiones del Estado en un momento específico.

Selección de la zona de estudio: una vez claros los objetivos de la investigación, se procedió a la búsqueda de una zona en la cual confluyeran las tres escalas analizadas, para ello se optó por la búsqueda de proyectos de infraestructura adelantados en el país, además de la consulta de mapas

y la cartografía necesaria para hacer un perfil de la zona de estudio, acompañado de la bibliografía concerniente a la región.

Preparación de la observación y contraste de fuentes secundarias en la zona escogida para el trabajo: Para poder contrastar los documentos y leyes revisadas, fue necesario el diseño del itinerario de viajes a la zona conocida como “la Línea”. Del mismo modo la implementación de la técnica de la encuesta mediante dos instrumentos: uno elaborado con 6 preguntas cerradas con el objetivo de crear un perfil de la población y el otro con 8 preguntas abiertas para poder tener puntos de vista y percepciones de la problemática de los habitantes de la zona.

Todo lo Anterior sin dejar de lado la consulta de fuentes secundarias y bibliografía correspondiente en la zona para aterrizar los postulados teóricos encontrados con anterioridad, así como los mapas obtenidos desde las páginas oficiales de Cortolima y el Quindío. Una vez obtenida la información teórica, las publicaciones de los organismos estatales y los artículos de prensa del proyecto infraestructural, se procedió a la realización de la visita a la zona de estudio la cual se delimitó en 3 recorridos.

Primer recorrido, reconocimiento de campo. Se decidió hacer un primer recorrido de la zona con el fin de recoger información de orden cuantitativo relacionado al tiempo de recorrido desde ciudades principales, en este primer recorrido se han planeado dos paradas: la primera parada se realizó en la ciudad de Ibagué, con el objetivo de evidenciar la instauración de fábricas al margen de la carretera entre la capital y la ciudad de Ibagué, se resaltó aquí la existencia de varias zonas francas a las afueras de la ciudad y la consulta a la población con respecto al valor aproximado de los predios en la ciudad. La segunda parada correspondiente al segundo día de trabajo y se realizó en el municipio de Cajamarca Tolima. En esta segunda parada, se realizaron entrevistas para conocer la posición de la comunidad frente a los proyectos mineros pensados para la región y su impacto frente a las construcciones que se adelantan en la zona a lo largo del tramo vial.

Se enfocó la investigación en la observación de la vía con la intención de calcular el promedio de vehículos de carga pesada, ancho de la vía en zonas rectas y curvas, espacio de berma y número de viviendas existentes a lo largo de la carretera. Como instrumento se tuvo en cuenta las entrevistas semiestructuradas, y los sistemas de medición. Dentro de esta primera fase, se

establecieron las distancias entre ciudades principales, las vocaciones comerciales, y el acceso a servicios para los habitantes de la región, además de comenzar a establecer los primeros lazos con las personas del lugar.

Segundo recorrido: toma de registro fotográfico. Con el fin de poder tener material gráfico que refuerce la demostración de la hipótesis, en este segundo viaje se fotografió todos los sectores que presentan relación con la investigación, en este caso se adicionaron tres paradas más al primer recorrido: el primero en el alto de la línea con el fin de establecer relaciones con los habitantes más afectados por la construcción del túnel de la línea. La segunda parada, en el municipio de Calarcá con el fin de evidenciar las transformaciones territoriales relacionadas a la construcción del puente helicoidal. Y por último, una parada en la ciudad de Armenia como la segunda metrópoli que conecta la zona del estudio de caso, el objetivo de estas tres paradas se encuentra en hacer hincapié en la zonas de extracción minera y maderera y el nivel de dependencia de la región en estas actividades, además la existencia de construcciones relacionadas a la carretera como proyectos concluidos y abandonados, la consolidación de viaductos, el estado de la carretera en cuanto a mantenimiento y remodelación,

Tercer recorrido: interacción con la comunidad. Teniendo en cuenta que la comunidad que habita el espacio es la columna vertebral del proyecto un tercer viaje se enfocó en exclusiva a la toma de entrevistas semiestructuradas y registros más completos de los habitantes a lo largo y ancho de las obras del tramo vehicular, realizadas por medio de registros escritos y la realización de videos y fotografías. Dicho material se diseñó para la población rural, resaltando la facilidad de las preguntas de acuerdo a su nivel de escolaridad y tiempo de permanencia en la región, lo que se busca con estas entrevistas es que los lugareños relaten sus experiencias en cuanto a la obtención de servicios básicos como telefonía y comunicaciones, acueductos y alcantarillados o servicios de luz y sanidad, además las formas de su sustento económico, y por otra parte ahondar en sus expectativas a futuro, después que se termine de construir el túnel de la línea.

Dentro de las actividades que se realizaron en los tres recorridos, se ha elaborado aparte de entrevistas y tomas de fotografías, una cartografía social donde los habitantes ubicaran la localización de proyectos y obras de infraestructura, servicios de salud o energía eléctrica y adquisición de suministros como alimentos y vestuario.

De esta manera se obtuvieron las fuentes primarias las cuales fueron objeto de clasificación conforme a las fuentes secundarias consultadas, para así reorganizar y comparar la información, para que después sea objeto de sistematización con el fin de consolidarlas en el presente trabajo.

Una vez recolectada, clasificada y organizada la información se procedió a la redacción de los diferentes capítulos del documento en el cual se formuló a manera de bloques, primero los componentes globales, luego los estatales y por último los locales, dando importancia y valides tanto a las fuentes primarias como secundarias.

Reflexión y conclusión de la investigación: en esta última fase, se hizo un análisis de los componentes y las problemáticas más estructurales del documento, así como su encadenamiento con todos los capítulos, haciendo un ejercicio de análisis crítico sobre el proceso de las etapas y fases de la investigación, y el establecimiento de los objetivos concluyendo resultados positivos o negativos para el mismo.

Redacción del documento: como proceso final se procederá a la redacción y escritura del documento teniendo en cuenta la información obtenida y analizada.

1.3 Marco Teórico

Para la realización de este proyecto, se ha optado por delimitarlo dentro de la corriente humana bajo el enfoque de la geografía crítica tomando como referente a autores como David Harvey (corriente Anglosajona) y Milton Santos (corriente Latinoamericana). Ya que este proyecto tiene como fin el visibilizar un fenómeno que nace a partir de la forma como se va desarrollando la transformación espacial, entendiendo el espacio no solamente como soporte para las relaciones humanas sino como el productor de significados, mecanismos sociales y económicos (Gintrac, 2014). Con ello, a partir de la construcción de la infraestructura vial, darle significado a las prácticas que se gestan dentro del sistema económico capitalista, el cual ha dejado una marca en la sociedad mediante la modificación de su espacio con miras hacia la acumulación. Además es importante tomar las publicaciones de Camacho (2005), Gudiño (2008), quien provee el desarrollo geopolítico de las carretas vista desde el mismo postulado crítico, y Méndez (1998), quien permitirá la consolidación de elementos de economía con los presupuestos geográficos que se manejan, Dicho

esto el presente trabajo está sujeto a verse desde una perspectiva crítica, teniendo en cuenta los contextos económicos e históricos, que al final son las causas que llevaron al planteamiento de este fenómeno.

Para el abordaje de los diferentes capítulos, y debido a que la cantidad de fuentes que abordan los aspectos o que posean familiaridad con la investigación es mínima³. Fue necesario remitirse a los autores expertos en los conceptos más generales para así poder tener un punto de partida y establecer particularidades en el estudio del fenómeno. Así pues, fue indispensable que estos autores mostraran una relación directa entre el tema en el cual se desenvuelven y las obras de infraestructura vial.

Por ello, para el desarrollo de los capítulos, hemos tenido en consideración el abordaje de los siguientes autores, quienes hacen un análisis desde la relación establecida por el sistema económico y la economía misma, con respecto a la infraestructura:

El primero de ellos es Ricardo Méndez, (1998) que en su libro geografía económica la lógica espacial del capitalismo global en donde establece, no solamente las pautas claves para la realización del estudio de la geografía económica, sino que aborda el entrelazamiento entre la conformación del espacio, con respecto a los procesos económicos existentes, procesos en los cuales el neoliberalismo y la globalización son indispensables para el avance de la sociedad moderna mediante el acaparamiento y la acumulación dada por la creación del espacio a fin al modelo capitalista. Esta relación espacio capitalismo ha dado como resultado una línea de sucesos relacionados en el tiempo, que permiten analizar procesos espaciales coyunturales con respecto a los análisis más profundos, planteados por la economía, adicional a esto el autor es exhaustivo en la implementación y explicación de los términos usados en la economía para dar claridades de fenómenos económicos de carácter más particular.

Siguiendo con la línea de Méndez un segundo texto a tener en cuenta, es el de espacios y sociedades, introducción a la geografía regional del mundo, escrito en conjunto con Fernando Molinero (1998), el cual permite dejar en claro procesos relacionados con las estructuras y dinámicas espaciales desdobladas en países desarrollados, y hacer un paralelo con respecto a los países subdesarrollados. Esto nos dará claridades sobre el proceso de globalización, la realización y localización de la industria a nivel mundial, uno de los conceptos claves a analizar mediante la teoría de redes y flujos.

³ Esto es particular debido a que el problema es bastante evidente pero la bibliografía referente es escasa

Milton Santos (2000), complementa esta idea en la naturaleza del espacio, técnica tiempo razón y emoción, en donde se puede evidenciar los cambios constantes y la modificación perpetua del mundo natural, esto permite establecer una base justificada de los procesos desarrollados en cuanto a las actividades y fenómenos emergentes, a partir de la implementación de la infraestructura vial en cuanto al proceso de división del trabajo, que se establece en las diferentes secciones de la vía Ibagué Armenia. Además, sirve como insumo para ejemplificar los procesos relacionados con la sustitución del cultivo de frutas en Cajamarca, impulsado por entidades privadas como la industria minera y el monocultivo de madera con fin comercial, realizando bajo la vista de estas, una interacción armónica entre el espacio establecido articulado con las redes creadas. *“tal distribución de actividades, es decir tal distribución de la totalidad de recursos, resulta de la división del trabajo. Esta es el vector permite a la totalidad de los recursos fusionalizarse y objetivarse”* (Santos, 2000).

Uno de los proyectos que ha logrado aproximarse en gran medida a un análisis como el presentado en este trabajo, ha sido realizado por Rosalía Camacho Lomelí, la cual en su tesis titulada el proceso global como transformador espacial, el caso de la carretera TLCAN en México, hace un análisis de la infraestructura vial avanzada por consecuencia del Tratado de Libre Comercio con América del Norte, resaltando en ella la importancia de los procesos de globalización, los procesos de apertura comercial y el enfoque en la economía de mercado en México, la importancia del crecimiento del transporte y el comercio en el mismo país.

Como vemos el interés de la autora se centra en un análisis económico con respecto al sistema imperante actual, a diferencia del nuestro que se centra más en el análisis geográfico afectadas por el capitalismo.

También como un antecedente a la investigación, hay que tener en cuenta el trabajo realizado por María Elina Gudiño (2008) titulado: Geografía de redes: impacto de la configuración escalar del territorio latinoamericano, realiza un análisis desde la postura de la globalización, resaltando la importancia de las redes y flujos en la reestructuración productiva, en la cual la carretera es uno de los medios más importantes para su constante mantenimiento. La autora realiza un análisis de América Latina con respecto a los proyectos de infraestructura, resaltando iniciativas como el ALCA y el MERCOSUR, y por último toma como estudio de caso Mendoza en argentina, para visibilizar los fenómenos provocados a diferente escala con respecto a los procesos infraestructurales.

Para el análisis del proyecto IIRSA, nos remitiremos a los documentos publicados por la UNASUR con el fin de detallar los procesos de dicho proyecto de integración regional en América del Sur, y el tratado constitutivo de la UNASUR.

Con respecto a este apartado, el análisis más detallado de infraestructura vial colombiana se sostiene en el informe de seguimiento a proyectos de infraestructura de la cámara colombiana de la infraestructura, el cual analiza las problemáticas existentes en la carretera. El informe provee diferentes formas de solucionar los inconvenientes lo que permitirá el análisis para solventar las necesidades sociales de los pobladores en general.

Ahora bien, con respecto a la metodología planteada, se ha designado las siguientes categorías que son transversales a la investigación.

1.3.1 Explorando la Teoría de Redes y Flujos

Uno de los aspectos importantes para el desarrollo del presente trabajo de investigación, es el análisis de las redes y flujos, como potenciadores de los procesos de modernización o transformación de una región. Dichos procesos se articulan al sistema capitalista, y contribuyen a la disminución de los tiempos entre los trayectos de distribución y consumo de una mercancía. Por otra parte, el mismo fenómeno termina siendo perjudicial para las comunidades, al evidenciar casos de acumulación, usurpación y dinámicas propias del capitalismo y realizadas a través de las redes, dirigidas a resaltar las desigualdades sociales.

Su uso e implementación en este trabajo, permitió demostrar el potencial de la carretera en la transformación del espacio alrededor a la infraestructura. Con respecto a esta categoría que es transversal a todo el proyecto, es necesario remitirse a autores clave que analizan y dan diferentes definiciones de la teoría, para establecer marcos de referencia a la hora de abordar los planteamientos aquí expuestos⁴.

⁴ Existen también análisis, aunque de naturaleza diferente, por ejemplo para resaltar el carácter fundamental del término se puede ver mediante la definición que nos da (Castells, 2000) La economía actual, según Castells, funciona mediante redes descentralizadas dentro de las empresas, entre empresas y entre empresas y sus pequeñas y medianas subsidiarias. Esta forma de organización permite una increíble flexibilidad y adaptabilidad de la red.

Sin embargo, para poder hablar de las redes en el espacio es necesario entender el espacio como una construcción social, de esta manera se permite explicar que la red en general al igual que el espacio, puede transformarse, modificarse o subjetivarse dependiendo de control territorial que ejerza uno de sus actores (Lefebvre, 2013). Esto nos daría a entender que la red también es una construcción social, ya que muta y se transforma con los cambios territoriales.

Ejemplo de esto es el ya mencionado caso de cómo el valor de los productos dependía de la distancia entre los centros de producción y ahora depende de la velocidad debido a la modificación del sistema de red y la sociedad en el mundo.

Para reforzar esta idea, autores como (Mirralles, 2002) considera que la instauración de redes de transporte con respecto a las configuraciones territoriales no pueden darse a manera de causa y efecto, sino que existe una relación dialéctica entre el territorio y la red. Pues a medida que la red transforma al territorio por medio de los cambios espaciales, temporales y sociales, el territorio también modifica a la red para adecuarla a las relaciones con la sociedad.

Dicha dialéctica se encuentra mediada por la adición, sobreposición, e interacción de las redes y el territorio. Esto permitirá explicar los fenómenos de dinámicas territoriales que emergen dentro de las obras de infraestructura vial en Colombia.

Esta idea la refuerzan autores como (Somarribas, 2008) pues consideran que la red no es solo un objeto en el espacio, sino un concepto el cual abre la posibilidad de la existencia de un nuevo fenómeno de estudio en el cual la sociedad toma un mayor protagonismo. El autor establece que el estudio de redes abre paso a nuevo paradigma de investigación basado en el análisis espacial y el cual nombra como geografía de redes. Este paradigma entraría a discutir con algunos estudios del enfoque tradicional de la geografía regional pues según (Somarribas, 2008) la geografía regional se encuentra limitada por el concepto de región, y la geografía de red posee la cualidad de superar dichas limitaciones porque permite la explicación de fenómenos de carácter macroeconómico que desbordan la región, esto es bastante útil para el trabajo de investigación ya que brinda herramientas para conectar los fenómenos globales con los locales.

En si lo que se pretende en este postulado es entender que la red puede desbordar el territorio, esto le permite analizar fenómenos externos a este, pero que de una u otra forma lo logran afectar. Para establecer esto, propone que las redes son la “infraestructura de la globalización” y por consiguiente, son un sustento básico e indispensable para el análisis de los fenómenos de carácter contemporáneo.

Harvey (2013) complementa el postulado anterior al hacer una análisis desde la relación entre la construcción de infraestructura y el capitalismo, pues el autor expone que dentro de la naturaleza misma del capitalismo, es innegable que aparezcan excedentes, provenientes de la explotación de la fuerza de trabajo y la plusvalía, y que dichos excedentes deben mantenerse en constante absorción por parte del sistema económico, para evitar su devaluación o estancamiento, ya que de ser así sería el detonante de crisis económicas. Y una de las formas que históricamente ha predominado para la absorción de dichos excedentes de capital, ha sido la utilización del sector de la construcción, ya que esta permite la modificación de un mismo espacio de manera constante, con el fin de crear mejoras para dar fluidez al capitalismo.

Por ejemplo, la transformación de las ciudades por medio de los procesos de gentrificación, la instauración de redes de telecomunicaciones de mayor velocidad a las que antecedieron o la ampliación y construcción de nuevas calzadas de carreteras. Se podría decir entonces, que estas construcciones no son más sino nuevas formas de manifestación física de los excedentes de capital fijo.

Las redes en el mundo se han ido entonces creando y modificando para suplir esa necesidad de absorción de excedentes, lo que conlleva a entender que la red en la actualidad tiene un fin completamente capitalista. Harvey (2013), Justifica que la necesidad del constante cambio en la infraestructura trae mejores modos de explotación y reinversión del capital, pues al igual que la “destrucción creativa⁵” ha traído despojo a las ciudades consecuencia de la valorización, proveniente de la transformación espacial y producto de la creación de nuevas construcciones. La creación de nuevas redes, también genera nuevas valorizaciones en los territorios que atraviesa, despertando el interés activo de grupos empresariales, y especuladores que se beneficiarían de ella.

⁵ Término empleado por David Harvey para explicar el fenómeno de modificación del espacio, por medio de la construcción sobre el mismo lugar en palabras del autor reconstruir sobre lo ya construido.

A raíz de esto, para poder entender las redes se tiene que comprender su naturaleza, (el para qué fue construida); su creación y finalidad, (para quiénes fue construida); sus objetivos y su magnitud, (importancia); su impacto y el alcance en un territorio específico (sus consecuencias).

Sin lo anterior la red no pasaría de ser más que un objeto establecido en el espacio y no un sujeto de transformación espacial. Así pues, esto nos lleva concluir que la existencia de redes es producto de la unión de necesidades o intereses entre diversas sociedades, que las redes en el plano material tienden a transformarse, actualizarse o abandonarse, de acuerdo al objetivo con el cual se hayan planteado desde su constitución, lo que las hace en varias ocasiones inconclusas o parcialmente construidas pues dejan de servir a los intereses económicos.

Otras posturas que se han planteado con respecto a la red, establecen visiones más positivistas las cuales se manifiestan de manera independiente a la sociedad, y articula simplemente las metrópolis por medio de conexiones que transportan flujos; autores como Méndez y Delgado contribuyen a dar estas definiciones pues:

Para Méndez (1997) la red puede catalogarse como un conjunto de puntos en el espacio geográfico, repartidos en forma discontinua y de líneas que los vinculan lo que justifica una evolución interdependiente entre ellos y sus márgenes. La creación de estas interdependencias puede darse por medio de dos tipos:

Redes materiales o técnicas. Constituidas por la infraestructura terrestre o marítima, así como las líneas de comunicación y alcantarillado (cable, teléfono) etc. Y las redes inmateriales, que se encuentran constituidas por las relaciones entre empresas, individuos, Estados, economías, y grupos sociales.

Por otra parte, para Delgado (2003), las redes son estructuras nodales jerarquizadas en las cuales sus actividades (negocios, servicios educativos entidades gubernamentales, servicios de salud) se concentran en un nodo de manera escalonada según corresponda a cada nodo.⁶

⁶Cada nodo se mantiene en contacto y comparte actividades con otro nodo, estos contactos se pueden medir por los flujos de carga de esta manera estas actividades se van complejizando hasta constituir estructuras de funcionalidad.

Para efectos de este trabajo consideramos que las redes no son solo líneas en un mapa, como lo presentan las anteriores definiciones, sino que existen como parte de los proyectos pensados en aplicarse a cierta región o con un objetivo particular. Las redes no aparecen de manera natural ni espontánea, sino que hacen parte de planes elaborados que traen una fuerte carga ideológica y política, buscando en ella la inserción de relaciones de poder.

La anterior característica convierte a las redes en un sujeto primordial en la creación de territorios, pues en ella se puede evidenciar los conflictos creados por la relación, el dominio, el control o la apropiación de un espacio mediante la presión de los diversos actores sociales.

1.3.2 Territorio como producto de las relaciones sociales

La complejidad de este término hace que sea necesario un abordaje cuidadoso debido a la gran variedad de interpretaciones. La noción de territorio bien puede ser expuesta como una construcción social, que establece que, aunque su campo de acción requiera un medio físico, como por ejemplo, una zona particular donde se establecen las comunidades, este medio físico no representa la conformación del territorio, pues aunque es fundamental, el territorio solo se forma a partir de las relaciones sociales en la comunidad que habita este espacio, estas relaciones pueden ser delimitadas en algunos casos por las relaciones de poder. Una característica de este territorio es que no es estático, es mutable móvil y desequilibrado, y esto permite entender que en el territorio exista la necesidad de la creación de nuevas formas de ver e interactuar, teniendo en cuenta su contexto, particularidades y heterogeneidad (Montañez, 1998).

Otra visión del territorio está relacionada con el arraigo, la identidad y la pertenencia que emergen a partir de la correlación de sentidos y significados adquiridos por sus habitantes por medio de su permanencia temporal en el territorio. Esto permite la apropiación del mismo y da paso para su respectiva transformación. Para que exista dicho arraigo deben existir actores que dinamicen el mismo, los cuales ejercen el poder transformándose en sujetos políticos, los cuales mediante sus experiencias y sus vivencias en el territorio, van a modificar su perspectiva personal en el mismo. Por consiguiente pueden existir tantos territorios como actores en una misma región.

Sin embargo el territorio también es construido por colectivos y comunidades lo que entra a discutir con el papel de la subjetividad dentro de la apropiación territorial, así pues en el territorio existe una pugna constante por su control, dominio e incluso soberanía.

Mabel Manzanal (2008) propone que el territorio puede ser visto como producto de la globalización, y crea una articulación dual, aunque contradictoria entre lo global y lo local, los cuales integran a las redes globales pero también exhiben desigualdades sociales locales.

Sassen (2007), también establece que esta dualidad constituye el ámbito de procesos de instituciones globales pero también son la localización de instituciones nacionales, regionales y locales como se cita en (Manzanal, 2008). Esto puede permitir la superposición de territorios de acuerdo a los actores que configuren su territorialidad, pues según Montañez (1998) en un mismo espacio pueden concurrir diferentes territorialidades, bien sea locales regionales, nacionales e internacionales con intereses distintos que generan relaciones de cooperación y conflicto. Puede suceder que esta diversidad de territorios ponga en constante disputa a dichos actores con el fin de tomar control y ejercer el poder lo que produce territorio de resistencia o territorios de hegemonía.

Por ultimo para (Fernandes, 2011) el territorio tiene diversos atributos: la multiescalaridad y la multidimensionalidad, la totalidad y la soberanía, estas son las bases que conforman el territorio y en estas cuatro se inscriben todas las relaciones de poder que en él se manifiestan, los territorios son totalidades que se diferencian los unos de los otros por medio de las relaciones sociales que en él se presentan, en los cuales existen espacios de gobernanza y control político, pues quien domina la política puede dominar la forma de organización territorial, así pues cada institución, organización y sujeto construyen su propio territorio y el contenido de su concepto y poder político para mantenerlo, esta definición nos permitirá abordar el siguiente concepto el cual omite la multiescalaridad y multidimensionalidad del territorio al tomarlo como un control hegemónico y exclusivo para sus intereses.

1.3.3 Análisis del Estado como reproductor de las relaciones de dominación

El análisis del concepto estado igual que el anterior es bastante complejo, debido a lo variado de su carácter interpretativo, ha sido materia de discusión por los diversos filósofos que lo utilizan como objeto de estudio y sus niveles de abstracción son amplios, sin embargo se han tomado para este trabajo las características que se consideraron relevantes, para dar forma al concepto, en el cual nos ubicaremos para la presentación de toda la investigación.

Inicialmente el Estado en el sentido más superfluo se puede definir como una Comunidad de ciudadanos libres e iguales, que tienen en común la existencia de Identidades nacionales. Esta visión de corte moderno y liberal dada entre los siglos XVIII y XIX, nos presenta al Estado como un ente que omite las relaciones de dominación y control social. Se presenta como una entidad neutral y necesaria para la sociedad, que establece de manera armónica cierto orden para la misma.

No obstante el estado no se somete a la sociedad sino que establece un fin único, el cual es preservar el control y la armonía entre las relaciones sociales y el establecimiento del poder y la soberanía.

Para Lenin (1919) el Estado aparece en el momento en que aparece la división de clases, y es la forma emergida para justificar los privilegios sociales de una clase sobre otra, pues argumenta que el estado aparece con el fin de ser un aparato especial para el empleo sistemático de la fuerza con el fin de servir a las clases explotadoras para dominar a los explotados.

Esta definición es pertinente para la investigación, debido a que la figura Estatal no se presenta como una figura imparcial o ajena al modelo económico, sino por el contrario sirve fuertemente a mantener el estatus Quo del modelo. Además que posibilita la acumulación de diversos sujetos debido a su carácter regulador, y árbitro de la economía.

Por tanto desde la existencia misma del Estado se posibilitó la dominación de un hombre sobre otro, y dicha Dominación es tomada por medio de la coerción y la fuerza.

Según (Lenin, 1919), el Estado tiene formas variadas de manifestación dando ejemplos como la sociedad esclavista donde el estado legitima el esclavo como propiedad y no como persona, la sociedades monárquicas en la cual es estado justificaba la supremacía y la sociedad democrática donde el estado se impone sobre los hombres con leyes que amplían las desigualdades.

Jesús Ramírez Millán (2000), complementa la idea de Lenin y expone que el Estado se originó para que el derecho y la autoridad se combinaran, para crear una intrincada red de instituciones del cual el estado es su síntesis suprema. Dicho esto para el autor el Estado necesariamente debe contener tres grandes bloques que permiten su fortalecimiento de su estructura funcional, sin estos bloques no podría haber una articulación entre el estado, estableciendo relaciones de dominación con respecto al pueblo.

Bloque jurídico: es aquel bloque donde podemos observar todo el tema administrativo, tributario en relación a la recolección de impuestos y también de las leyes, en muchos casos impuestas buscando beneficios personales de los entes que controlan la política y poniendo en duda el carácter de legitimidad de las mismas.

Bloque ideológico: es el encargado de consolidar los proyectos de nación mediante la creación del patriotismo, dirigidos inicialmente por los símbolos patrios, la bandera es escudo un himno instaurando en los individuos una pertenencia y un sentir con respecto a ser parte fundamental del Estado.

Bloque Represivo: en este último bloque podemos evidenciar las medidas que el estado ejerce para evitar su caída, allí podemos encontrar por ejemplo la presencia de las fuerzas militares con el objetivo de cuidar y vigilar las fronteras terrestres, el cuerpo de policía encargado de hacer cumplir la ley entre otros.

El Estado es un organismo político que se encarga de la legitimación del poder, dentro de un determinado territorio, vinculado al sistema económico el cual sostiene y funcionando como base de su reproducción, es el encargado de reproducir además las relaciones de dominación, por lo tanto la violencia, la coerción y la fuerza, que son parte elemental de su génesis. Dando legitimidad a las diferentes acciones, con el fin de preservar las diferentes instituciones creadas por él mismo.

Estos tres bloques funcionan de manera articulada y son garantes de las operaciones económicas de una región, por así decirlo el Estado se encarga de preparar las condiciones en las cuales se posesiona un sistema económico determinado.

Los discursos que legitiman la dominación estatal han estado en permanente cambio con el fin de evitar insurrecciones que posibiliten su caída, así pues aparecen discursos relacionados con respecto al progreso y el desarrollo que han servido como justificación para las actividades estatales.

1.3.4 Algunas apreciaciones sobre progreso y desarrollo

Para este trabajo se tomó el abordaje de estos dos conceptos como conjunto, debido a la dificultad que representa el explicar uno sin el otro, y debido a su familiaridad y su estrecha relación, como lo explica el profesor Marcel Valcárcel.

Valcárcel (2006) expone que el progreso y el desarrollo están fuertemente ligados, pues la segunda es una heredera de la primera, que tiene sus orígenes en la Grecia clásica y consolidada en Europa en la época conocida como la ilustración. Esta idea moderna de progreso ha servido como pilar que sostiene el sistema estatal, ya que este expone que es necesario un progreso y un constante cambio y evolución social económica y política, con el fin de perdurar en el tiempo, y para que esto se cumpla el ideal de progreso debe de cumplir una serie de etapas las cuales culminarían en un estado de perfección.

La idea de progreso bajo esta lógica supone un paso de un estadio inicial, (retrógrado, arcaico, atrasado, rupestre, pobre) a un estadio final (moderno, cosmopolita, avanzado, prospero). Teniendo esto en cuenta, Nisbet (1979) y Valcárcel (2006) concuerdan en que estas formas de interpretación del progreso supone una visión lineal y única, donde por medio de ciertos cambios estructurales se puede modificar las formas, sin alterar el recorrido de un punto A, a un punto B.

Esto justifica el ideal de la edad media como un periodo histórico tardío, oscuro y atrasado, situándolo en un estancamiento de la transformación humana. En cambio, con la idea de progreso pasamos a un desarrollo con gran velocidad del mercado mundial por medio de las revoluciones industriales, el mejoramiento de la medicina, la ciencia, además del crecimiento económico y por supuesto, con la tecnología el mejoramiento de los sistemas de reproducción capital entre ellas las carreteras.

Como el avance de un estadio inicial de la perfección del hombre en lo cultural, político, económico, la evolución de la institucionalidad, la educación y en general la obtención de felicidad, es producto de esta lógica, no es de extrañarnos que se haya utilizado fuertemente en todos los discursos e ideologías establecidas en la humanidad, de hecho es un común denominador cuando la representación política tiene en su poder el exponer la posición de sus creencias. Para el caso que nos compete, se ha presentado el mejoramiento de la infraestructura vial como la forma de mejorar el bienestar general del país por medio del comercio, producto del crecimiento económico, sin embargo el progreso maneja dentro de su génesis de igual manera el concepto de

desigualdad, pues en todo lugar donde haya progreso siempre debe existir un referente, ¿progreso con respecto a qué? y esto nos lleva a pensar que la noción de progreso a través de la infraestructura vial puede ser excluyente en cuanto a las comunidades que a ella se conectan.

Truman en el discurso inaugural de su mandato nos dice lo siguiente:

“debemos embarcarnos en un nuevo programa para hacer que los beneficios de nuestros avances científicos y progreso técnico sirvan para la mejora y el crecimiento de las áreas subdesarrolladas. (...) Creo que debemos poner a disposición de los amantes de la paz los beneficios de nuestro almacén de conocimientos técnicos, para ayudarles a darse cuenta de sus aspiraciones para una mejor vida y en cooperación con otras naciones deberíamos fomentar la inversión de capital en áreas necesitadas de desarrollo” como se cita en (Valcárcel 2006).

Vemos con este ejemplo que el poder político se alimenta fuertemente de la noción de progreso y la vende como la salvación.

Sin embargo, la noción de progreso para Truman, se encasilla en el paso de país subdesarrollado, dependiente claramente de la ayuda de países desarrollados, para que este primero pueda a su vez desarrollarse, creando así un vínculo de sometimiento a las políticas y avances técnicos, este discurso se dio en el momento conocido como la postguerra y el objetivo central de este tipo de afirmaciones se hicieron bajo ciertas condiciones económicas (instauración del estado del Bienestar), políticas (división del mundo en bloques ideológicos), y Sociales (auge económico de los Estados Unidos), aunque en la actualidad esta forma de pensamiento político se mantiene.

Una vez aclarada la noción de progreso es indispensable abordar el concepto de desarrollo ya que como lo expone Sánchez (2012) el desarrollo hace referencia al cómo se cambia la sociedad y no al sentido en la que esta se encamina como sí lo hace el progreso.

En síntesis Sánchez (2012) argumenta que el desarrollo nace a raíz de la expansión del sistema económico capitalista, dentro de la reconfiguración del sistema mundial posterior a la II guerra mundial, ya que atribuye que, con el fin del colonialismo las naciones que ahora se hacían llamar independientes tomaron como referente la institucionalidad de occidente, y moldearon sus sistemas políticos y económicos a su imagen y semejanza.

La manera en cómo lograron acoplar estas prácticas occidentales a sus naciones es lo que el autor llamaría desarrollo, este es un término que hace alusión a algo netamente material dentro del sistema económico y es el cómo se da el aumento de los bienes y servicios en la sociedad, además establece, que como lo que interesa es el cumplimiento de las etapas que se desarrollan y no en el fin, esto podría tener consecuencias inesperadas, así pues el desarrollo es un sinónimo de crecimiento económico visto desde un modelo occidental.

Por todo lo anterior nos atreveríamos a afirmar, que si el desarrollo se puede manifestar con el CÓMO se llegan a un objetivo. El progreso nos mostraría el PORQUÉ y/o PARA QUÉ, y es por ello que los términos manejan una relación tan estrecha.

Sánchez (2012) expone además, que el desarrollo en la actualidad se ha ido modificando, en la medida que se agregan adjetivos que no permiten ver su verdadero significado. Palabras como desarrollo sostenible hace alusión a la explotación de recursos, la orientación de las inversiones, y los cambios técnicos e institucionales se encuentran en armonía y refuerzan el potencial actual y futuro de los seres humano y en algunos otros casos reforzando el ecologismo y la conciencia ambiental.

Otro autor que nos aporta su punto de vista con respecto al desarrollo es (Samir amín 2003) el cual propone, que el desarrollo se enmarca en un concepto ideológico que supone la definición de un proyecto social, aunque en palabras del autor, es visto como un objetivo utópico, ya que dentro de la lógica capitalista, el desarrollo implica necesariamente la expansión del mercado y es visto como el único posible, basado en las relaciones propias producto del capitalismo.

La construcción de carreteras en el mundo, es la muestra clara, de las nociones de progreso y desarrollo, ya que estas se manifiestan, en la medida que se hace evidente la transformación del espacio para suplir las necesidades del modelo neoliberal. Sin tener en cuenta la existencia de sujetos que son afectados de manera negativa, a costa del bienestar de otros.

Capítulo II

2.1 Economía De Redes En Una Escala Global

Existe una relación de dependencia entre las redes de infraestructura y la economía global, pues una es dependiente de la otra y son promotoras de las transformaciones correspondientes en diferentes momentos históricos o económicos. Pues no se podría haber desarrollado el Capitalismo como lo conocemos, sin el sistema de redes que permitieran el flujo de mercancías correspondientes. De igual modo, si el sistema económico no se hubiera encontrado en constante expansión producto de la búsqueda de mercados, no habría dado paso al mejoramiento o creación de la infraestructura vial moderna y de redes que facilitarían este objetivo.

Es por esto que este capítulo pretende mostrar la importancia de las redes de infraestructura con respecto a su relación con la economía global, y las dinámicas que se presentan en la correlación de estos dos. Para establecer esto, se hace pertinente presentar los antecedentes, que permitan sustentar las anteriores afirmaciones y sentar la base de las relaciones entre la infraestructura y economía.

Es evidente que la transformación de la infraestructura y las redes, han sido definidas por el modelo económico establecido en cierto momento histórico. Con el agravante que en cada uno de estos momentos el Estado ha participado en el establecimiento de estas redes y de los flujos que transportan (Sanchez F. , 2008), generando variaciones y repotenciando la creación de más infraestructura con nuevos objetivos. Consecuencia de esto se puede asegurar que la carretera es un producto, resultado de las relaciones sociales, políticas y económicas de una respectiva época.

Pues con la reinversión del capitalismo a partir del modelo Neoliberal, las redes han tomado nuevos significados con respecto a periodos históricos anteriores. Por ejemplo, aunque la construcción de vías corresponda al periodo desarrollista, esta tomó nuevos derroteros en el período neoliberal y las utilizó para impulsar los procesos de acumulación característicos de este modelo. Con esto se puede concluir, que la construcción de carreteras no es nueva, y tampoco es más importante ahora que en periodos anteriores, sino que en la actualidad se ha dotado de nuevos significados, flujos y funciones pero su importancia para la economía mundo sigue siendo la misma.

2.2. Los artífices en la planeación de la infraestructura de red moderna.

Con el avance de la usurpación realizada durante la época colonial, y la acumulación desde la implementación activa del modelo económico capitalista, además del aprovechamiento y engrosamiento de las arcas estatales producto de las diferentes formas de despojo. Se han ido consolidando bloques económicos que desde la segunda mitad del siglo XX influyen de manera activa en el comercio mundial.

Países como Estados Unidos, Japón y la Unión Europea en su conjunto, han ido acumulando riquezas por medio de la explotación de recursos, la expansión de sus mercados, además de la presión económica sobre países que viven de la extracción y venta de recursos naturales, y un desarrollo encaminado a relaciones de dependencia.

La globalización moderna, beneficia a estos países industrializados, en la medida que las ganancias producto de la venta de sus mercancías terminan, en las casas matrices de las diferentes compañías, produciendo así un flujo constante de capital proveniente de los países del sur. Este fenómeno ha traído consigo el empobrecimiento de las naciones menos industrializadas creando brechas de desigualdad.

Para que se pudieran consolidar dichos bloques, fue necesario un fuerte impulso a la industrialización en estos países. La generación de empresas multinacionales con grandes capitales esparcidos en todo el mundo y nuevos mecanismos de “colonización” en los países menos industrializados, ha generado en estas empresas un alto margen de ganancia⁷. De esta forma se ha configurado de manera paulatina, una era de globalización económica, en la cual nos encontramos. Existe en ella además, una estructura vertical, la cual se estableció mediante jerarquías organizadas por los bloques económicos, países potencia, grandes metrópolis y ciudades bien conectadas, corporaciones multinacionales, entre otras, además de un muy desarrollado sistema bancario (Gudiño, 2008).

Entonces, para dar una explicación a estas dinámicas, se hace necesario conocer el contexto que condujo a esta situación, el cual se explicará a continuación.

⁷ La acumulación excesiva ha conducido al mundo contemporáneo a padecer de la desigualdad y la segregación pues “la mitad de los que se produce en el mundo cabe en el 0,5% de la superficie del planeta (...) América del norte, la Unión Europea y Japón cuya población no alcanza los 1000 millones de personas representa tres cuartas partes de la riqueza mundial, Banco Mundial, (2009, pág. V).

Después de la segunda guerra mundial y entrando en auge el periodo conocido como Guerra Fría, se crean instituciones encargadas de velar por la reconstrucción de las naciones afectadas por la guerra, además de velar por el crecimiento económico y el direccionamiento político.

Se han establecido entonces, diferentes organizaciones que se fortalecen económicamente de la cooperación internacional y sirven para asesorar y recomendar a los países víctimas de guerras. En estos organismos convergen intereses públicos y privados los cuales se han impuesto ante el resto del mundo por medio de intervenciones de tipo Humanitario, militar y financiero. Además que han tenido una participación predominante en el establecimiento de redes entre los países del norte y sur.

Aparecen acuerdos como el de Bretton Woods, el Plan de Recuperación Económica o Plan Marshall. Dentro del sistema de Naciones Unidas establecido desde 1945⁸ acuerdos de asistencia bilateral en Estados Unidos como la AID. En Europa la CAD de la OCDE, la AIF y las organizaciones Bancarias aportan el Banco Interamericano de Desarrollo fundado en 1969, el Banco Africano de Desarrollo en 1964 y Banco Asiático de Desarrollo en 1966. (Lopez, Ramirez, & Sanchez, 1997)

De entrada a la década de los 80, una serie de factores desencadenantes en la economía como: la crisis de la deuda en América Latina, el debilitamiento del Bloque Soviético y la crisis del petróleo, fueron muestra de un debilitamiento del modelo de estado de bienestar establecido por el capitalismo (Camacho, 2005). El fuerte proteccionismo de algunas naciones, acompañado de la alta preocupación del Estado por el consumo de su población, un alto nivel de desempleo, además de una regulación fuerte en materia de importaciones, hizo que se represaran grandes sumas de dinero en los bancos centrales nacionales y no permitiera la inversión de capital extranjero. (Ahumada, 1996)

Esto condujo a una crisis capitalista, para la cual la solución era clara, era necesario darle más prioridad al mercado de las exportaciones con epicentro desde los países desarrollados, mediante una nueva liberación comercial y una disminución gradual de la participación del Estado en los asuntos económicos.

⁸ instituciones como UNICEF fundada en 1949, UNHCR, WFP en 1962, UNDP en 1965. (Lopez, Ramirez, & Sanchez, 1997).

Es aquí donde aparece el neoliberalismo como la salida a una crisis de tipo económico e ideológico (con la caída del bloque soviético). Así que, se optó por el establecimiento del consenso de Washington, que eran medidas neoliberales enfocadas principalmente en la aplicación de estrategias económicas para salir de la crisis. Que en palabras de Joseph E. Stiglitz, (quien en su momento fue un importante ejecutivo del Banco Mundial y que contribuyó a la consolidación del fenómeno neoliberal), se basaba en un principio de desigualdad económica entre las naciones, según Stiglitz (2002).

Los críticos de la globalización acusaron a los países occidentales de tener un doble discurso, y con razón: forzaron a los países pobres a eliminar las barreras comerciales, pero ellos mantuvieron las suyas e impidieron a los países subdesarrollados exportar productos agrícolas, privándolos de una angustiosamente necesaria renta vía exportaciones.

El consenso de Washington establecía un recetario de medidas para los países en vía de desarrollo, las cuales eran administradas por los organismos multilaterales, bajo cierta ortodoxia económica que permitiría a estas naciones, llegar a los “procesos de desarrollo económico” de las mayores potencias y salir de la crisis.

Dentro de las medidas del consenso que tuvieron a futuro un impacto en la creación de infraestructura tenemos:

- Disciplina presupuestaria por parte del Estado, lo que implicaría su reducción ya que **disminuye su gasto.**
- Cambio de las **prioridades del gasto público.**
- **Liberalización financiera**
- **Liberalización comercial.**
- **Privatización y venta de activos estatales.**
- **Desregulación de las políticas proteccionistas y económicas.**

La formulación y aplicación de estas políticas trajo una homogenización de los proyectos que se realizaron en los diversos países del sur, siguiendo el modelo único establecido por los organismos multilaterales y beneficiando a los bloques económicos.

La justificación de estas directivas radicaba en una idea única de progreso y desarrollo, impulsada por el grupo de expertos de estos organismos, los cuales desechaban cualquier método diferente al establecido por la organización. Estas directrices por lo general correspondían a

objetivos de carácter macroeconómico, impulsado por los diversos núcleos de poder y la presión se manifestaba mediante la imposición de sanciones o bloqueos económicos.

2.3 La participación de las redes en el surgimiento de la globalización moderna.

Así pues, para la década de los 90 en el mundo, con la llegada del internet y las telecomunicaciones, además del momento económico coyuntural, se hizo necesario, más que nunca de una integración mundial que potenciara, transformara, clasificara y discriminara, los diversos flujos mundiales del comercio, agilizando los pasos por las fronteras nacionales estableciendo por medio de las redes la entrada de nuevos productos del exterior, es en este momento cuando aparece la gran era de la Globalización moderna.

El fenómeno de la actual globalización, se ha encargado de transformar el espacio mediante la creación y modificación de las formas de conectarse dentro y desde los países del mundo. Es la integración más estrecha entre los pueblos y países, producida por la enorme reducción de los costos del transporte y comunicación, y el desmantelamiento de las barreras artificiales a los flujos de bienes, servicios, capitales, conocimiento y en menor grado personas a través de las fronteras (Stiglitz J. E., 2002, pág. 34). Ha dirigido el encogimiento de la soberanía de las naciones hasta el punto de eliminar de manera relativa, la condición fronteriza que las limitaba, y estas se han puesto al servicio de los bloques que las dirigen.

Además, que la globalización ha dirigido cambios en la estructura económica y territorial, (Camacho, 2005) por medio de la creación y modificación de un sistema de redes que conectara los países desarrollados con los “subdesarrollados”, fue consecuencia de esto, que el aparato económico requirió configurar permanentemente un sistema de redes de transporte, para lo cual tuvo que seguir superando barreras propias del entorno geográfico (físico): Relieve, ríos, Ecosistemas. Hasta cierto punto los esquivó y los transformó. Los adelantos tecnológicos fueron claves para tomar atajos y aumentar la eficiencia de los trazados, así aumentar la velocidad y acortar las distancias. Su intención era la de unir puntos estratégicos, dando privilegios a aquellos núcleos urbanos más poblados o escenarios que posibilitaran una renta a los actores económicos (yacimientos, puertos...).

Por tanto, la creación de las redes no se explica por sí misma, no existe per se, sino que está íntimamente conectada con las dinámicas propias de la actual globalización.

Así pues, para este momento, se impulsó con más fuerza la creación de otras redes aparte de las ya existentes. A pesar que este era un proceso que se había venido dando décadas atrás. Estas nuevas redes, han generado mayor circulación de la mano de obra y de nuevas mercancías para su consumo. Pero lo fundamental en este periodo es que las nuevas redes han contribuido en la disminución de los costos de transporte de bienes y servicios lo que dejó un mayor campo de acción para acumular. Paralelo a esto, la construcción de infraestructura vial dejó de ser un gasto para las naciones, para convertirse en un modelo de obtención de acumulación en la medida que el pago de peajes, la privatización y la subcontratación dieron margen de ganancia para sus inversores, en algunos casos privados y en otros servidores públicos y compañías.

En las redes modernas se aplicó un fuerte **desarrollo tecnológico** pues como se había mencionado con anterioridad los costos de las mercancías y con ello su plusvalía, ya no dependían de la distancia de los puntos de extracción sino de la velocidad y costo del transporte, por ello podemos observar un esfuerzo por ampliar las comunicaciones, las cantidades de vehículos de carga, modernización de aeropuertos y reconstrucción o mejoramiento de las vías y carreteras. Para facilitar las relaciones comerciales entre diversos sectores, y acelerar la dinámica capitalista.

Consecuencia de esta revolución en la modernización de las redes se ampliaron las exportaciones, y las grandes multinacionales pudieron seguir y monitorear sus sedes, además de controlar todos los movimientos de la compañía en tiempo real. Por todo esto, la red no solo fue y es importante para la globalización, sino que ha sido indispensable desde la reinención del capitalismo.

Medidas como la ampliación de las redes de carreteras con conexiones a los países potencia, se afianzaron en los países Latinoamericanos, los cuales de manera progresiva los fueron incorporando en sus planes de gobierno, seducidos por incrementos mínimos en PIB.⁹ (Sanchez F. , 2008). Esta forma de invertir de en infraestructura se vendió como una alternativa para salvar las

⁹ discursos como “Integrar un país a la economía mundial con una infraestructura y un entorno de competitividad, que transforma las ideas en negocios, los negocios en empleo, el empleo en más ingresos” (Santos, 2010-2014). son muestra de ello. Sin embargo en esta idea se omite el desarrollo económico y geográfico desigual, y aduciendo la necesidad de la construcción infraestructural como un sinónimo de progreso y desarrollo, sin tener en cuenta el beneficio de las poblaciones ni el bienestar social.

economías en los países subdesarrollados¹⁰, lo que permitió que se activara toda la maquinaria ecaminada al mejoramiento continuo de la infraestructura vial, portuaria y aérea con el fin de mejorar los tiempos para la entrega y aumentar las velocidades de flujo.

Estos planes de inversión provenían desde organismos internacionales como El Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional, y el Banco interamericano de Desarrollo, los cuales para la fecha habían adquirido un poder importante frente a la soberanía de las naciones, y los cuales proponían que se imitara el modelo de desarrollo implementado por los países centrales, a través de la modificación de los planes estatales de las naciones latinoamericanas. Esto se puede traducir en forma de presión económica y política, pues utilizaron ayudas económicas enfocadas particularmente en la realización de proyectos de infraestructura en estos territorios.

Una vez se sincronizó el nuevo modelo del sistema económico con la creación de infraestructura en Latinoamérica, se dio paso a la instauración de los tratados de libre comercio (TLC) los cuales acrecentaron las relaciones de dependencia de las diversas naciones.¹¹

2.4.1 Los Tratados de Libre Comercio en América Latina.

Los TLC a finales del siglo XX y comienzos del XXI necesitan de un contexto particular debido a la llegada del neoliberalismo, en el cual uno de los componentes más característicos fue la deslocalización de la industria producto de las políticas anteriormente mencionadas.

Dicha deslocalización fue el resultado de las diferencias salariales y la desigualdad que existe entre los países, provocado por el modelo económico y el estado actual de la economía además de las respectivas formas de gobierno.¹²

¹⁰ estudios como los realizados por la CEPAL demuestran que los países en vías de desarrollo SOBRA han “incrementado un 1% de su PIB en la inversión en trasportes podían repercutir en un incremento de 0,6% en su crecimiento per capita” (CEPAL, 2012)

¹¹ Un ejemplo de estas presiones se observa en Estados Unidos al crear el plan “Brady” el cual ofreció condonar cierto monto de las deudas externas a cambio de que los países deudores tomaran medidas de política económica encaminadas a la apertura comercial, a la disminución de la participación estatal en los procesos productivos y a la desregulación (Otero, 1997: 22 citado por (Camacho, 2005))

¹² por la inflación interna que como consecuencia desvalorizó la moneda local, esto permitía pagar menores salarios a sus trabajadores, al cancelarse con moneda local y vender los productos en países con menor devaluación, para así poder obtener más rendimientos

Es por ello que uno de los fines del neoliberalismo fue la eliminación de la barrera arancelaria con el fin de la instauración de sucursales y talleres de manufactura como es el caso de las maquilas en México y Colombia, además de la expansión de sus mercados facilitando el flujo de mercancías con menores costos e imponiéndose sobre la industria local.

Volviendo al caso mexicano, se hace pertinente exponer el fenómeno con más claridad. Además de la deslocalización industrial, otros cambios igual de perjudiciales se implementaron con posterioridad pues, en vísperas al TLCAN comenzaron a hacerse reformas en materia del transporte con el fin de preparar en materia legislativa, la implementación del tratado, como lo explica (Camacho, 2005 pág., 46)¹³. Tenemos entonces que además del cambio en el papel estatal, la transformación territorial, y la aplicación de políticas de organismos internacionales, se añaden la aparición de la modificación de la legislación nacional, que abre paso a todo el modelo de liberación de mercados contemporáneos.

Otra consecuencia, radica el aumento de los préstamos de los organismos multilaterales enfocados en la infraestructura y el aumento del PIB en el sector del transporte (anexo 1).

En suma tenemos:

- Relocalización industrial producto de la disminución de la barrera arancelaria;
- Mejoras en la inversión en la oferta de transportes a nivel nacional, para dichas mejoras fue necesario el incremento de los préstamos por organismos internacionales, lo que aumentó la deuda externa.
- Desgravación de las importaciones con el fin de disminuir los costos de la importación con respecto a los productos locales mediante modificaciones en la normatividad que permitiera dichos cambios.

¹³ “Desde principios de la década de 1980, cuando se comenzó a vislumbrar la Apertura económica como la opción más viable por el gobierno mexicano, Comenzó a darse gran importancia al transporte y aún más con la firma del TLCAN (...) comenzó el proceso de desregulación del transporte con la intención de hacer de este un sector más flexible y eficiente para el intercambio de mercancías con el exterior e interior así como equilibrar las relaciones dentro del país.”

Comienza además un proceso de desgravación de las importaciones del país hacia finales de 1985, se gravó solamente 9.3% del total de las fracciones vigentes, cuando en 1983 estaban gravadas 95.7% y en 1987 el 2.4%” (Ceballos, 1997: 134 citado por (Camacho, 2005)).

Las poblaciones rurales, que a final de cuentas son las directas afectadas por la transformación territorial, debían establecer vínculos con las carreteras para poder tener oportunidades de vender sus productos. Al no hacerlo se producía pobreza y desigualdad, pues la compañía que podía exportar se beneficiaba ampliamente de las nuevas carreteras, mientras que el pequeño agricultor tenía que recurrir a intermediarios lo cual afectaba su sustento.

Ante el anterior panorama, los organismos multilaterales justifican los impactos del neoliberalismo argumentando que, por las variaciones geográficas de diversos lugares, es inevitable el desarrollo desigual, de hecho la desigualdad es natural dentro de este sistema pues “la prosperidad no llega a todos los lugares al mismo tiempo” (Banco Mundial, 2009, pág. V) y es necesario el movimiento de aquellos lugares apartados con dirección a los centros que controlen el capital para poder mejorar sus condiciones.

El movimiento al que se refiere el Banco Mundial, no es otro sino la instauración de redes, con esto entonces destacamos la importancia de la creación de la infraestructura como la base material para efectuar los tratados de libre comercio.

Para el caso Colombiano el panorama no es diferente, desde la firma del Tratado de Libre Comercio con Estados Unidos, han aumentado considerablemente sus importaciones debido a la disminución máxima de su carga en aranceles, además de aumentar la exportación de productos provenientes del sector minero energético, sector que genera poco empleo además de acelerar el consumo de recursos y generar problemas ambientales, mayor contratación informal, y problemas de salud en la población (Arenas, 2015).

Arenas, (2015) concluye, que las fallas en los TLC radican en procesos de integración asimétrica entre países y que terminan beneficiando a las multinacionales y grandes potencias y no permiten el progreso de las economías pequeñas. Establece que aquellas asimetrías pueden ser de orden inicial, en el momento en que se firman los acuerdos y comienzan a haber diferencias entre las condiciones que se dan para la firma de pacto. Asimetrías en las condiciones posteriores al tratado donde unos países tienen algún tipo de excepción con los compromisos adquiridos frente a su socio comercial y por ultimo asimetrías que se tienden al seguir un modelo, o consenso ya establecido sin tener en cuenta las características propias del país.

Aunque los tratados de libre comercio han sido objeto de muchas críticas, estos se han seguido desarrollando hasta el punto de propiciar la creación de proyectos de mayor envergadura llamados proyectos de integración regional. Que terminarían siendo proyectos que desdibujan la soberanía de las naciones y establecen planes continentales que se hacen presentes, mediante la creación de grandes obras de infraestructura en beneficio de otros países.

De la apertura comercial a los proyectos de integración regional

Los proyectos de integración Regional (PRI) no son más sino el avance de las políticas provenientes de los tratados de libre comercio en una escala mayor, pues en estos se observa la sincronización de las políticas internacionales de diversos países, la creación de infraestructura con objetivos globales y el tránsito libre de flujos de mercancía.

Los proyectos de integración regional son de origen económico y se establecen mediante la teoría de Bela Balassa, en la cual se exponen diferentes niveles que van desde liberación de aranceles, unión aduanera, libertad de circulación, zona monetaria común, hasta alcanzar con la armonización de las políticas la “integración económica total (Molina & Herbas Camacho, 2005)

Ejemplos de este tipos de proyectos se pueden observar la unión europea, el Plan Puebla Panamá, iniciativa de integración regional Sur Americana (IIRSA), el Área de libre Comercio de las Américas, etc.

A continuación se presentarán los ejemplos más importantes de los proyectos de integración regional enfocados en América Latina.

2.4.2 Al Norte Plan Puebla Panamá o Proyecto Mesoamérica.

Este es uno de los proyectos claves a analizar debido que es uno de los proyectos de integración más grandes de América Central. Antes llamado Plan Puebla Panamá, este proyecto se convierte en la unión neurálgica entre América del Norte y Sur.

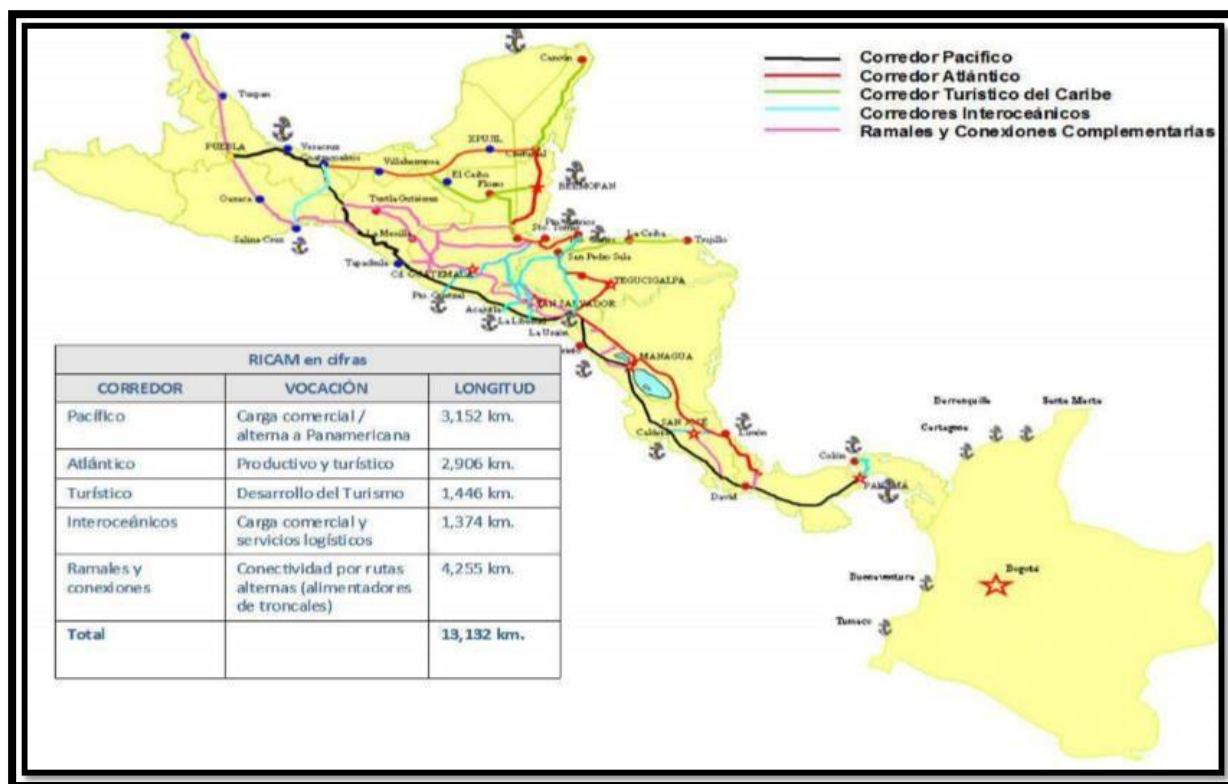


imagen 1: :fuente <http://www.proyectomesoamerica.org>

Con este ejemplo buscamos evidenciar como proyectos que en apariencia no poseen conexión alguna, se alinean para convertirse en puntos nodales de actuación de redes al servicio del esquema tratado.

El plan puebla panamá es un proyecto de infraestructura regional en el cual se establece una serie de redes que conectarían América del Norte con América del Sur por medio de la instauración de vías, gasoductos, oleoductos, redes de comunicaciones y redes eléctricas. Nace con el fin de servir como puente al tratado de libre comercio con América del Norte (TLCAN) con otro gran proyecto de libre comercio, que es el Área de libre Comercio de las Américas (ALCA) (salazar perez & sandoval forero, 2003) como objetivo de este PIR no solamente tendríamos el control del

comercio de América Central, sino también el control interoceánico, de canales marítimos, además de una zona altamente apreciada por sus recursos naturales y su biodiversidad.

Este proyecto surge de la necesidad de unir comercialmente y crear una zona de desarrollo regional conjunto entre los nueve estados del sur de México¹⁴ con los siete países centroamericanos (Panamá, Costa Rica, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Guatemala, y Belice (Chanona, 2003). Para hacer esto, el presupuesto que se destinó para su ejecución provino de asociaciones público privadas, la consolidación de este plan, permitiría a los países asociados al TLCAN tener un acceso amplio a los países de América Central, introduciéndolos casi por obligación en las relaciones de libre mercado con países de mayor flujo de capital como México y Estados Unidos.

Dentro de los planes a desarrollar encontramos también una fuerte inversión pública en la construcción de diversas mega obras en América Latina, por ejemplo podemos observar La construcción del canal interoceánico en Nicaragua, Canales secos en Guatemala y Honduras además de todo un esquema de modernización de aeropuertos y puertos marítimos (Arriola, Córdova, & Granillo, 2014).

Es necesario hacer un comparativo entre los nodos de desarrollo propuestos por el Plan Puebla Panamá con respecto a los posibles intereses de los bloques económicos en la región descritos con anterioridad pues en ellos se evidencia el amplio potencial centroamericano en la producción de materias primas para el fortalecimiento de países altamente industrializados.

Según Chanona (2003), El Plan Puebla Panamá propone seis nichos que darían impulso económico a la región: agricultura, agroindustria, biotecnología, turismo sustentable, petroquímico, textil, y partes electrónicas. Y teniendo en cuenta las dinámicas económicas expuestas con anterioridad para la instauración de enclaves industriales en Latinoamérica, a excepción de la agricultura, no es de extrañarnos que estos nichos fomenten la instauración de multinacionales que explotarían los recursos de la región, además que todos los procesos son de tipo extractivista dejando de lado al pequeño productor y olvidando la industria nacional.

¹⁴ (Chiapas, Guerrero, Campeche, Oaxaca, Puebla, Quintana Roo, Tabasco, Veracruz, Yucatán,)

Existe además una alta inversión en los proyectos infraestructurales, según argumenta (arrizola, granillo, & cordova, 2014) la suma se encuentra alrededor de US 60.000 millones en proyectos para el mejoramiento de toda la infraestructura de América Central. Dichos autores comparten la idea que estas multimillonarias inversiones no corresponden a los intereses de las poblaciones locales, ni mucho menos a la búsqueda de un proceso de integración regional, sino que responde a los intereses económicos de las compañías que se encuentran involucradas en la consolidación de los proyectos infraestructurales.

Para poder argumentar este postulado de una manera más adecuada, se puede establecer que la financiación del proyecto supone un aumento considerable de las deudas externas de las naciones latinoamericanas por medio de la financiación, otorgada por los organismos multinacionales: Banco Interamericano de Desarrollo, Banco Mundial, Bancomext, y Banco del Caribe.

Desde la formulación del Plan Puebla Panamá solo se tuvo en cuenta las vocerías de los gobiernos y una escasa o incluso nula consulta con las poblaciones. Por tanto podríamos argumentar que se ha violado el derecho de la libre determinación de los pueblos, al ser presionados a acoplarse a un proyecto de semejantes dimensiones. Y teniendo en cuenta los niveles de pobreza que atraviesa a la región además de la presencia de comunidades indígenas, zonas de conservación ambiental y de biodiversidad y los conflictos internos que pueden presentarse en países como El salvador, Guatemala y el sur de México con grupos como el EZLN.



Imagen 2: Bolio C (2010) Caricatura plan Mesoamérica recuperado de: <http://elpolvorin.over-blog.es/article-el-plan-puebla-panama-de-hegemonia-gringa-presenta-nueva-careta-con-obama-51493266.html>

Es consecuencia de lo anterior que este PIR, aumentara la desconfianza de la población indígena, la cual ve en él una estrategia para el apoderamiento de los recursos naturales y la diversidad biológica, muy apetecida por las multinacionales en el siglo XXI.

Parte de las preocupaciones de las comunidades indígenas radican, en que cualquier proyecto de infraestructura que contemple intervención humana en la consolidación de redes al servicio del modelo económico, llevaría consigo un impacto ecológico, impacto que las comunidades no desconocen pero que los gobiernos invisibilizan. Sobre todo cuando hablamos de la elaboración de un proyecto que trae consigo la construcción de oleoductos, instauración de redes eléctricas, redes de gas y por supuesto carreteras¹⁵.

¹⁵ Es por ello que este plan toma un papel importante en vender la idea de su realización MEJORAR argumentando que en él se ha desarrollado un esquema que permite combatir la pobreza al mismo tiempo que se estimula la construcción afectando el impacto ambiental lo menos posible, esto es importante debido a que en la región centroamericana se concentra el 10% de toda la biodiversidad mundial, (Saldivar, 2003) característica que tomaría relevancia para el proyecto en clave de la apropiación privada de recursos biológicos y el otorgamiento de patentes dentro del PPP, (Associació d'Amistat amb el Poble de Guatemala, 2004)

Estas críticas hicieron que el proyecto se cancelara, no obstante los Gobiernos que ostentan el poder en los países centroamericanos, han tomado de igual manera iniciativas enfocadas en el desarrollo de la infraestructura y han buscado formas para intentar reactivar la circulación del plan puebla panamá, luego de su fracaso por múltiples causas¹⁶.

Estos intentos han hecho que el antiguo PPP exista hoy, dentro de un nuevo proyecto llamado Proyecto Mesoamérica.¹⁷ La estrategia que se utilizó fue la creación de tres proyectos independientes entre ellos pero que en su ejecución se complementarían y cumplirían los mismos trazados del PPP



imagen 3: (2006) Recuperado de https://www.ecoportal.net/temas-especiales/economia/el_plan_puebla_panama_dividendos_amenazas_y_desafios_para_mesoamerica/

Los autores (Arrizola, Granillo, & Cordova, 2014) hacen un balance de las obras de infraestructura que se tienen planeadas por parte de los gobiernos de turno en Centroamérica la cual resumiremos en el (anexo 2). Las cuales darían la justificación de los ejes que darían vida al

¹⁶ Pobreza, además de críticas medioambientales, de conservación, de establecimiento de patentes mediante la apropiación de la biodiversidad.

¹⁷ Nuevo nombre que se ha dado al proyecto Plan Puebla Panamá

proyecto Mesoamérica pues aunque son proyectos independientes confirmarían con pocas modificaciones la infraestructura del extinto PPP.

2.4.3 Al Sur El Proyecto IIRSA

Este proyecto de integración regional, cuyas siglas traduce Iniciativa para la Integración Regional Suramericana (IIRSA), establece una continuación de las lógicas macroeconómicas y geopolíticas, además como ya se había mencionado nos permite evidenciar la forma como organismos multilaterales establecen presión a los países por medio de la instauración de modelos preestablecidos, pues IIRSA nace con características imperiales pero en este caso impulsado por naciones Latinoamericanas.

Este nuevo proyecto, es fundamental para abordar la problemática de la instauración de redes mediante proyectos de integración, en este caso desde la parte sur del continente aunque con los mismos resultados expuestos en el ejemplo del norte.

El proyecto de integración regional está pensado para el sur del continente Americano, nace el 21 de agosto del año 2000 con la presentación de proyecto a cargo del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), en la reunión de presidentes suramericanos que se realizó en Brasilia, (Villegas Nava , sf, pág. 223). Desde ese momento ha sido tema amplio de discusión en las cumbres celebradas hasta el año 2010¹⁸. En estas cumbres no solamente se discutió la formulación de los proyectos de integración regional, sino que ellas también se emplearon estrategias para la intervención de Estados Unidos en la región Suramericana.¹⁹

Dicho esto, se puede afirmar que en estas reuniones se discutió el control de las organizaciones económicas multilaterales en cuanto a infraestructura regional Latinoamericana,

¹⁸ Cumbre Brasilia 2000; 2001,2002, Cusco 2004, Brasilia 2005, Cochabamba 2006; 2007, 2010.

¹⁹ Los presidentes sudamericanos acordaron realizar consultas políticas en caso de amenaza de ruptura del orden democrático en América del Sur. Esta frase, bienintencionada sólo en apariencia, como se vería más tarde, era la preparación de la Carta Democrática Interamericana (CDI) que sería aprobada el 2001, cuyo objetivo era embarcar a los países latinoamericanos en agresiones militares contra los países del área que resultaran acusados de haber quebrado el régimen democrático. (Villegas Nava , sf).

además abrió las puertas al gobierno de los Estados Unidos para la intervención de ser necesario junto a su política de seguridad posterior al 11 de septiembre, esto permitiría ver que además de la integración por medio de carreteras existe además atado a estos proyectos un componente militar.

La iniciativa para la integración regional de Suramérica IIRSA según palabras de (Villegas Nava , sf), es un sistema de vías de transporte, energía y telecomunicaciones que atraviesa el continente de un océano a otro, su objetivo es llegar a las fuentes de materias primas en Suramérica y facilitar su exportación. En concordancia con el proyecto anterior, es un proyecto que no se interesa por las poblaciones locales.

Se encuentra segmentado por diversos ejes de integración y desarrollo en los cuales se establecen varios proyectos infraestructurales que conectados entre sí formarían una gran red para el transporte de mercancías con gran facilidad para los países suramericanos.

IIRSA se compone por los siguientes ejes:

- Eje andino (Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú, y Venezuela)
- Eje andino del sur (Chile, y Argentina)
- Eje del amazonas (Colombia, Ecuador, Perú, Brasil)
- Eje de capricornio (Chile, Argentina, Paraguay, Brasil)
- Eje escudo Guayanés (Venezuela, Brasil, Guyana, Surinam)
- Eje de la Hidrovía Paraguay Paraná (Paraguay, Argentina, Uruguay, Brasil, Bolivia)
- Eje interoceánico central (Bolivia, Brasil, Chile, Paraguay, y Perú)
- Eje MERCOSUR- Chile (Chile, Argentina, Uruguay, Brasil)
- Eje Perú-Brasil-Bolivia
- Eje del sur (Argentina, Chile)

La participación de Colombia se encuentra en dos de estos ejes, conectando de manera internacional el sur del país por medio de 4 proyectos carreteros y tres pasos de frontera en límites con Ecuador para anclarse luego con el centro del país y posteriormente el oriente. En su participación solo en el eje andino cuenta con 14 proyectos de construcción de carreteras y 18 de otro tipo, que compone toda su influencia en este eje. Por otro lado podemos ver el caso de Brasil quien se ha convertido en mayor impulsor del IIRSA, se encuentra presente en casi todos los ejes, 7 en total que darían cierta ventaja estratégica buscada desde décadas para el país al conectarse al pacífico sin la necesidad de utilizar el Canal de Panamá o el Estrecho de Magallanes.

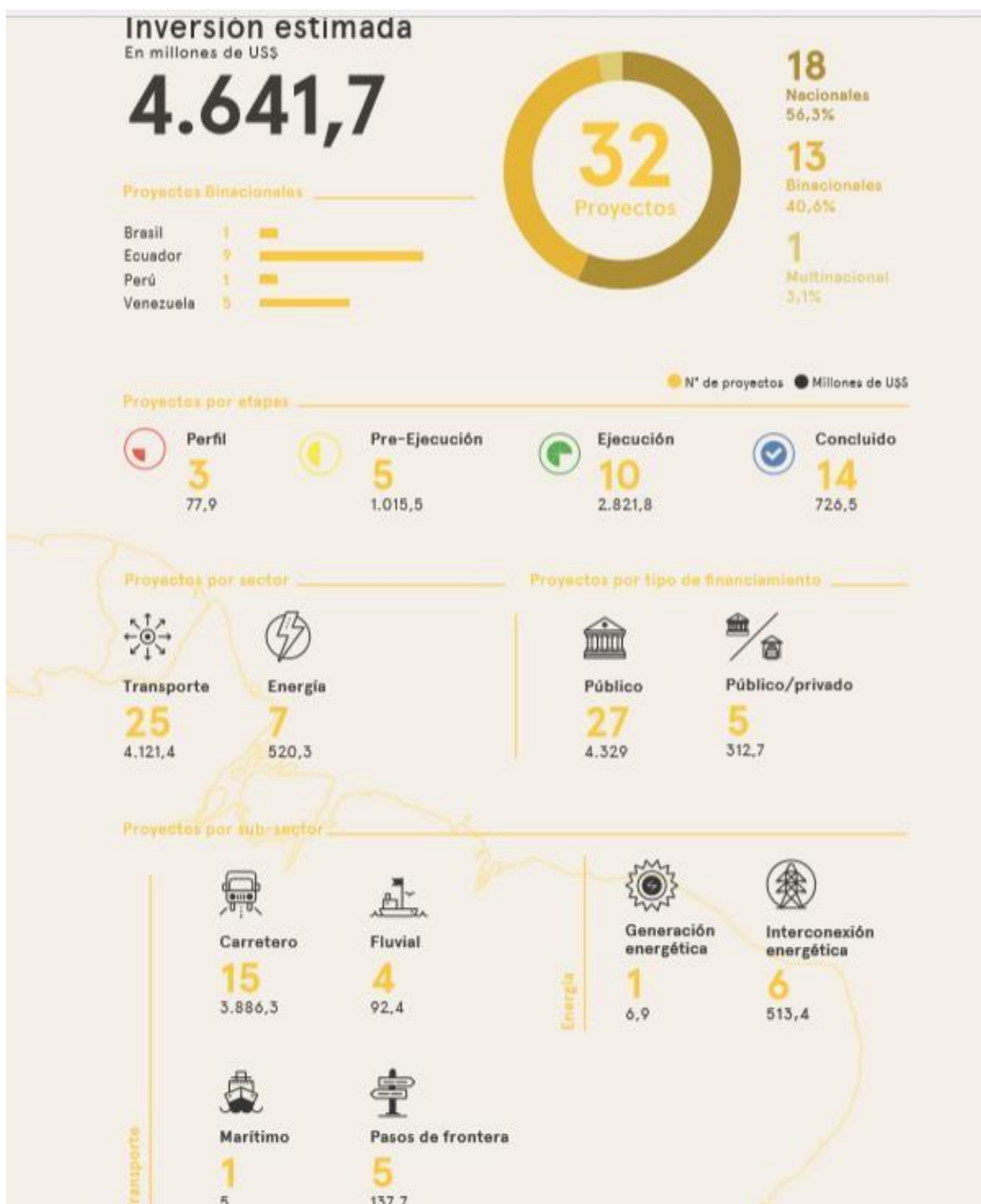


Ilustración 1: participación de Colombia en proyecto IIRSA fuente: Cosiplan



Ilustración 2: proyectos propuestos por iirsa para Colombia fuente: <http://www.iirsa.org/infographic#and>

El proyecto inicialmente fue pensado en ser financiado por las naciones, aunque organizado y dirigido por los organismos internacionales. Debido a la pérdida de la participación estatal frente al manejo de la economía como característica neoliberal, se vio la necesidad de llenar el vacío monetario mediante la instauración de grupos privados y la integración a los mecanismos financieros multilaterales. Tenemos entonces que el proyecto de la misma manera que el PPP se realizaría a costa del incremento exorbitante de la deuda externa de las naciones latinoamericanas. Propone además no solo la transformación de la infraestructura sino también la reforma de los sistemas normativos y la creación de instituciones a cargo del proyecto con una visión regional. (Villegas Nava , sf).

Una de las mayores críticas hechas al IIRSA radica en que es un proyecto pensado en la extracción de materias primas sin tener en cuenta ningún proceso de industrialización para

Los países que hacen partícipes en este. Podemos dar cuenta de esto al analizar los proyectos carreteros en el marco de la ubicación de minas de la siguiente ilustración: encontrando entonces y en concordancia con el PPP que este proyecto también tiene un interés en la creación de redes para la extracción de materias acentuando aún más las desigualdades entre los países industrializados y no industrializados.

La Ilustración también nos muestra algo importante, la creación de los proyectos de IIRSA



Ilustración 3: proyectos carreteros de los ejes de iirsa con respecto a yacimientos de recursos naturales fuente: (Villegas Nava , sf) pag.257

son tangenciales a la parte interna de Brasil, además pretende atravesar territorios en Bolivia, Perú,

Ecuador, Argentina y Colombia, además de la selva del Amazonas, y establecer un fuerte sistema de redes para la extracción de los cultivos de soja, entonces una pregunta para abrir el debate sería ¿Brasil quiere conectarse al pacífico con un completo sistema de red que además permita sacar los recursos naturales pagado por sus estados vecinos?

No obstante la Banca carioca también juega un papel fundamental en la financiación del proyecto. Con respecto a esto nuevamente (Villegas Nava , sf) nos ilustra resaltando el papel que toma el BNDES o banco de desarrollo del Brasil en cuanto a la inversión hecha para la realización del IIRSA.

“La importancia del banco es innegable. En 2010 el BNDES concedió créditos por US\$ 96,32 mil millones, mientras que ese mismo año el Banco Mundial sólo concedió \$ 18,6 mil millones; el BID \$ 11,4 mil millones y la CAF US\$ 4,6 mil millones. Durante los ocho años de la administración del ex presidente Lula (2003 2010), el presupuesto del BNDES giró alrededor de 500 mil millones de reales. 79% de ese presupuesto habría sido destinado a grandes empresas, del cual, 60% fue para minería, siderurgia, cría de ganado, metalurgia, etanol, energía hidroeléctrica, petróleo, gas natural e industrias papeleras y de celulosa” (Villegas Nava , sf)

Este banco financió a grandes grupos económicos y empresas privadas asociadas a la construcción de infraestructura mediante la implementación de políticas de internacionalización de empresas privadas como por ejemplo Odebrecht, partícipes activos en la construcción infraestructural en toda América latina.

2.4.3.1 IIRSA y su relación con otros proyectos.

La creación de los proyectos de integración regional en América Latina ha propiciado la creación de otras mega obras de infraestructura que comparten intereses binacionales o multinacionales, y al igual que la creación del proyecto Mesoamérica se realizará por medio de construcciones independientes pero que conservan en esencia el PPP. En América del sur varios proyectos relacionados con el IIRSA se han ido adelantando con el fin de beneficiarse del gran proyecto de integración regional. El problema más grave de éstas nuevas obras, radica en dos factores: el primero es la privatización de espacios y regiones de acuerdo a los intereses

corporativos de las empresas implicadas en los proyectos; y el segundo es que los nuevos proyectos incorporan recursos y políticas en beneficio de los países potencias. Haciendo los países menos industrializados más dependientes de la venta de sus recursos, con el agravante que en este caso no solo compromete las jurisdicciones de los países sino que se enfoca en regiones completas, desbordando la barrera nacional y creando una especie de zonas sin dominio estatal, lo que permitiría por ejemplo la activación de toda su actividad sin la regulación en materia legislativa o ambiental.

A continuación haremos mención de algunas de estas mega obras multinacionales adelantadas en Suramérica:

Acuífero Guaraní: como ya se había mencionado los intereses principales en América Latina se encuentran relacionados con la extracción de sus recursos y en este caso la importancia de la zona con mayor cantidad de agua subterránea en el mundo. Ocupa las regiones correspondientes a los países de sur de Brasil, el norte de Argentina una gran porción de Uruguay y una parte en Paraguay, con una extensión de 12 millones de kilómetros (Repetto, s.f)

Los proyectos para la extracción del recurso son dirigidos por el Fondo Monetario Internacional con colaboración de Estados Unidos y Alemania. Incluso ante la aparición del proyecto se denuncia también la instauración de la base militar estadounidense en Paraguay

Con la justificación de su lucha contra el terrorismo pero con los ojos puestos sobre el control del acuífero.

Es importante en este proyecto tener en cuenta que el IIRSA no es independiente de proyecto de extracción del Acuífero Guaraní pues como se vio en la ilustración 3 la mayoría de los proyectos en los que se relaciona el territorio Brasileiro se desarrolla sobre el área del Acuífero. Adicionalmente también que en esta región es donde se encuentran los grandes monocultivos de soja en Brasil y una fuente amplia de sus ingresos



Imagen 4: Proyecto Sistema Acuífero Guaraní (SAG) (Amore, 2002) Recuperado de: Aguas subterráneas El Acuífero Guaraní, secretaria del Ambiente, Asunción, Paraguay (2003)

Tratado de integración minero energético Chile Argentina: como antecedente de este proyecto de integración, podemos establecer que tanto en Chile como en Argentina se incentivaron desde los años 90 la inversión extranjera en minería, por medio de modificaciones en materia legislativa que eximía de impuestos de importación a las compañías mineras que operaran en las naciones, así como devoluciones del impuesto de IVA (Pardo, 2005). Esto llevó a que llegaran grandes multinacionales a hacer exploraciones en la región con el fin de llevar a cabo esta actividad.

Siguiendo con el autor, aparecen entonces los proyectos Pachón y Pascua Lama los cuales compartían límite territorial entre la Argentina y Chile. En el primero de ellos se desarrolló la construcción no solamente del proyecto minero sino que también la creación de una red vial, tendido eléctrico, un túnel que conectara los dos países además de un ducto.

Esto conllevó a que se establecieran dos proyectos de orden Binacional para que luego se firmara el tratado de integración minero energético entre los dos países, el cual contaba hasta el 2005 con 55 empresas extranjeras operando en toda la zona fronteriza correspondiente a la Cordillera de los Andes.

La característica que más resalta en este proyecto de integración es la disminución de la participación estatal en esta zona, pues al mantener un tratado binacional, existe por ejemplo bastante flexibilidad aduanera en cuanto a los productos y tecnologías que se importan, la mano de obra el tránsito de mercancías y el pago de impuestos. Además que la disposición de recursos naturales como el agua se utiliza deliberadamente por las compañías mineras afectando fuertemente a las poblaciones, creando así una zona sin un control estatal y dominada por multinacionales.

Capítulo III

3.1 El Estado y la Infraestructura vial

El Estado colombiano se ha caracterizado por encontrarse en un constante cambio. Se transforma y moderniza de acuerdo a las exigencias del mercado o de un determinado momento histórico. Su transformación implica un impacto en las escalas internacionales, nacionales y locales de manera simultánea. Es decir no puede haber un cambio Estatal en materia global sin afectar lo nacional o lo local y viceversa.

En cuanto a la infraestructura vial, dichos cambios son determinantes para su realización, ya que es el Estado el que determina el cómo, por qué y para qué se construyen las carreteras en el país. Por ello, los objetivos con los cuales nace una obra de infraestructura en Colombia dependen de los planes que el Estado tenga sobre esta. Pues dentro de la idea de estado, este podría ver a la infraestructura como un gasto, una forma de obtener recursos internacionales, o como un negocio en el cual se pueda adquirir alguna rentabilidad.

Con respecto a la clasificación de como el Estado ve a la construcción de carreteras en el país, hay que dejar en claro que la clasificación no determina el contexto general de las carreteras, pues en los diferentes periodos históricos y escalas, la infraestructura se ha visto como gasto, inversión y negocio al mismo tiempo. Sin embargo, esta clasificación se ha tenido en cuenta para el desarrollo del presente capítulo. El cual será el encargado de evidenciar la relación entre el Estado colombiano y la infraestructura vial y como esta relación se desarrolla en las diversas escalas.

3.2 La Infraestructura como gasto Estatal.

Como se ha mencionado en anteriores capítulos, las naciones Latinoamericanas se han encaminado a desarrollar relaciones de dependencia con otros países y uno de los mecanismos para efectuar dichas relaciones ha sido el establecimiento de redes de infraestructura, para ello el Estado ha y tenido que empezar a realizar modificaciones su estructura legislativa para permitir las integraciones con las demás naciones. De igual forma el Estado ha comenzado a reconfigurarse de acuerdo al modelo neoliberal y ha tenido que hacer cambios en su estructura ejecutiva.

Los cambios en materia ejecutiva y legislativa han tenido un impacto fuerte en la forma en como se ha desarrollado las carreteras en el país permitiendo así la construcción de infraestructura con fines específicos. Por ejemplo: antes de la década de los 90, la posición más clara que se podía observar del estado con respecto a las carreteras, consistía en ver a las obras de infraestructura como un gasto, ya que la construcción de las obras se hacía con el fin de mejorar la calidad de vida de la población, al activar el empleo por medio de la construcción, modernizar el país en búsqueda de la sustitución de importaciones, y crear infraestructura para poder promover el desarrollo industrial, entre otros (Santana, 2012).

No es sino hasta la entrada de la Constitución de 1991 y la apertura comercial propuesta por el expresidente César Gaviria que han empezado a aparecer cambios en el papel del Estado, pues este comienza a reconfigurarse como un Estado neoliberal y bajo su lógica la construcción de vías no sería rentable, ya que no tendría una retribución a corto plazo lo que representaría un gasto para la nación (Sanchez F. , 2008).

Con lo anterior podemos evidenciar una contradicción por parte del Estado Colombiano. Ya que aunque para el modelo neoliberal, el construir un sistema de carreteras que facilitara el comercio exterior era fundamental, también representaba un gasto para el estado. Pues en si la carretera no le daría ganancia alguna, y por el contrario el aumento del flujo proveniente de la apertura comercial produciría un desgaste en la maya vial cuyos costos de reparación debería ser asumido por el Estado.

Es bajo esta encrucijada que se comienza a pensar en la forma en cómo se puede delegar la construcción de vías a compañías privadas y que esto le representara ganancias a la nación. Autores como Sánchez (2008), le otorgan el nombre a este fenómeno producido por la creación de infraestructura, como el paso de una infraestructura pensada para el estado (Estado Céntrica) a una infraestructura pensada bajo la lógica del extraer el máximo beneficio económico (mercado céntrica). Y es en los años 90 cuando se implementa este tipo de concesión de la infraestructura vial en Colombia.

3.3 La infraestructura como forma de obtención de beneficios.

Las nuevas transformaciones de las políticas del gobierno nacional en materia de infraestructura vial responde a su interés por introducir el neoliberalismo en el mercado colombiano, como consecuencia de esto se comienzan a impulsar una serie de estrategias y

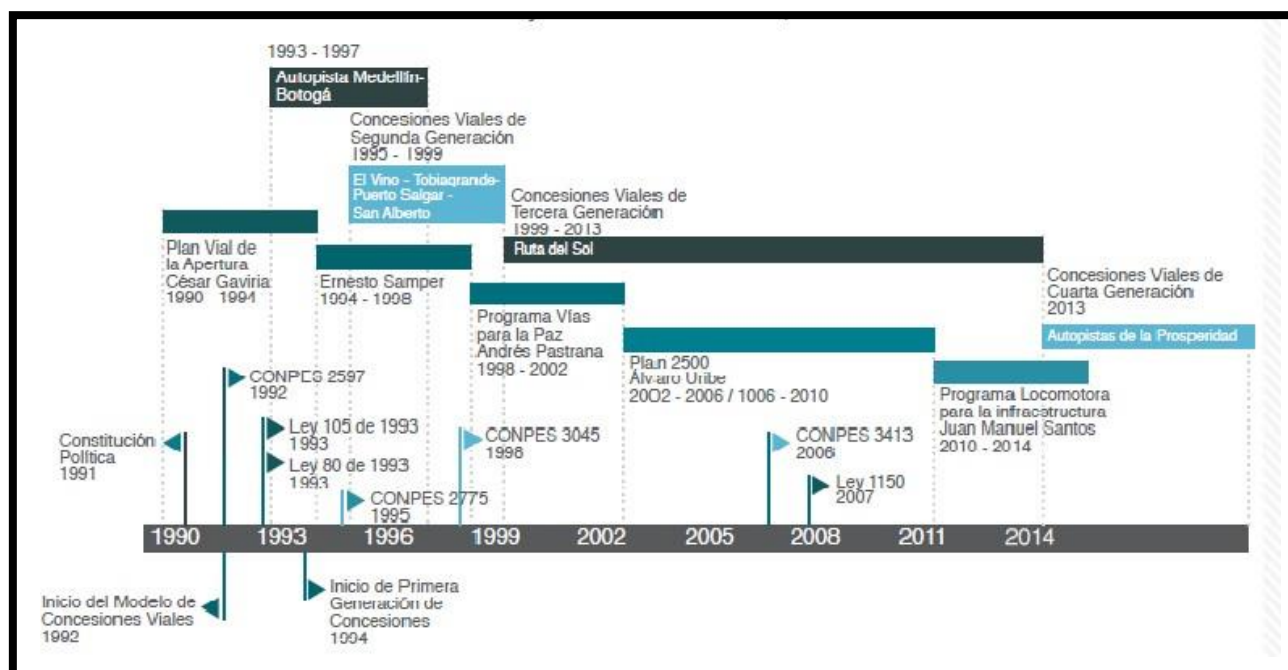


Imagen 5: normatividad colombiana en infraestructura desde los años 90. Fuente: universidad de Antioquia en colaboración con la universidad pontificia Bolivariana; (presentación del megaproyecto autopistas para la prosperidad informe general), Medellín, 2015,

recomendaciones creadas por el consejo nacional de política económica y social (CONPES)²⁰

²⁰ El CONPES es un organismo asesor del gobierno nacional y máxima autoridad en cuanto a planeación gubernamental colombiana fue creado a partir de la ley 19 de 1958 y su naturaleza se basa en el estudio y aprobación de documentos sobre el desarrollo de políticas generales que son presentados en sesión.

encaminadas a la “reactivación económica” del país mediante la reestructuración de las carreteras nacionales.

Para explicar este cambio nos limitaremos a hacer hincapié en la normatividad impulsada desde la década de los noventa hasta el 2016, plasmada en la línea de tiempo (Imagen 5).

Así pues que para el año 1993, se emitieron las leyes que facilitarían la entrada de capitales extranjeros con el fin de ser invertidos en la infraestructura vial colombiana, lo que evitaría que la nación se hiciera cargo del gasto total de la construcción y cediera una parte a las compañías multinacionales. Es de esta manera que aparecen las leyes 80 y 105 del año 1993 como parte de la normatividad necesaria para el ingreso de las concesiones en el país (Vargas, 2006, pág. 4)

La primera de estas dos, sería la que le daría forma al concepto de concesión en Colombia, pues la Ley 80 (1993) define, que los contratos de concesión son aquellos que se celebran entre las entidades estatales y un privado. El privado estaría encargado de la realización u operación de un bien público. A cambio de una remuneración que puede consistir en derechos sobre el bien, cobro de tarifas, o participación en la explotación si es extractivo (Muñoz, 2002)

Sin embargo, esta primera ley no solucionaba el problema de los altos costos que representa para el Estado la construcción de las vías en Colombia, pues igual el estado debía pagar al privado una parte de su construcción. Es por ello que la segunda, (Ley 105, 1993) permitió la incorporación de capitales privados a la infraestructura vial Colombiana.

Así pues y bajo la lógica neoliberal, el estado se libró en parte de la responsabilidad de construir infraestructura y la de financiarla. Estas dos leyes se convirtieron en la puerta de entrada al esquema implementado hasta el día de hoy basado en Asociaciones Público Privadas (APP), de las cuales son partícipes, el sistema financiero, las compañías privadas nacionales y multinacionales y el Estado.

3.3.1 La infraestructura como inversión.

Como se había mencionado con anterioridad el análisis que se hace sobre la infraestructura como inversión y como gasto no se pueden desligar, de hecho trabajan en conjunto y clasificarlos

así, simplemente permite ver con más claridad las intenciones Estatales en inversiones o en gastos frente a la construcción de infraestructura.

Posterior a la creación de las APP en Colombia la demanda de compañías interesadas en la construcción de obras para la nación se disparó, pues el sector de la construcción históricamente ha sido muy estable en cuanto a la ganancia que representa. Las obras públicas tienen al Estado como protector en caso de inconvenientes, y una amplia financiación por medio de la Banca. Es gracias a esto, que desde de la implementación de las APP todo el esquema de construcción de carreteras giró en torno a las licitaciones y los contratos otorgados a las constructoras.

El Estado al ver la cantidad de demanda que tenía la realización de obras públicas, empezó a acumular diversos proyectos de infraestructura con el fin que se realizarán pocos procesos licitatorios. Consecuencia de la acumulación de estos procesos hizo que fueran de gran tamaño, por lo cual requerían de una gran cantidad de recursos para comenzar a realizarse. Esto provocó que las grandes constructoras se asociaran en lo que se conoce hoy como uniones temporales (asociaciones entre empresas con gran capital o asociaciones entre bancos y constructoras como por ejemplo Coviandes filial del grupo Aval), sacando a la pequeña empresa y creando monopolios de la construcción.

Los Bloques creados por el Estado se conocen en la actualidad como generaciones de concesiones viales. Conforme con esto, el Instituto Nacional de Vías presentó para la época varios documentos,²¹ que justificaban la importancia de la implementación del esquema de concesiones (Vargas, 2006). A continuación se hará un recorrido por cada una de las generación de concesiones viales y su importancia para la nación.

²¹ (Programas de carreteras por el sistema de concesión, Caminos de progreso” editado en la administración del expresidente Cesar Gaviria y el “Programa de concesiones de 1996 –2000”, editado en el gobierno del expresidente Ernesto Samper),

3.3.2 Obras De Primera Generación



Imagen 6: Sierra Juan Carlos (2019) Las pérdidas por el cierre de la vía al Llano superan los 2 billones de pesos (Fotografía) recuperado de: <https://www.semana.com/contenidos-editoriales/meta-aqui-estamos/articulo/los-desafios-de-la-via-al-llano-bogota-villavicencio/634030>

Las obras de primera generación se inician para el año 1994. Es en este momento donde se masifica la contratación de infraestructura con modelo APP. La obra que más resalta en esta primera generación fue el contrato de concesión para la creación de la vía Bogotá Villavicencio. Vía fundamental que conectaría al centro del país con los Llanos Orientales y el sur del territorio. Con ella se concesionaron 13 contratos adicionales. En suma todos los proyectos de este periodo darían como resultado un total de 461.6 km construidos, 1492.6 km en rehabilitación y 2533 km en mantenimiento (conpes 3045, 1999) plasmados en la Tabla 1.

CONCESIONES NACIONALES DE PRIMERA GENERACIÓN	Valor Contratado
Armenia - Pereira - Manizales	223,009.82
Bogotá - Cáqueza	161,094.86
Bogotá (puente El Cortijo) - Siberia - La Punta - El Vino	54,531.86
Cartagena - Barranquilla	23,205.93
Desarrollo del Oriente de Medellín y valle de Rionegro	169,881.06
Desarrollo vial del norte de Bogotá	149,296.05
Fontibón - Facatativa - Los Alpes	127,543.35
Girardot - Espinal - Neiva	67259.75
Los Patios - La Calera - Guasca y El Salitre - Sopó - Briceño	15,781.45
Malla vial del Meta	81,081.38
Santa Marta - Paraguachón	83,692.71
CONCESIONES DEPARTAMENTALES	
Barranquilla - Ciénaga	48,052.22
Buga - Tulúa - La Paila	149,195.88

Tabla 1: concesiones de la primera generación fuente conpes 3045 de 1999

Es importante resaltar en esta primera generación, que la pretensión del gobierno colombiano **era la conexión interna del país**. El fin de estos proyectos infraestructurales era conectar las principales ciudades y así establecer una red interna de transporte, uniendo los centros urbanos que conectarán con los principales aeropuertos del país. Ello permitiría la llegada de mercancías y facilitaría la distribución a núcleos urbanos de menor importancia, pues como los argumenta Sánchez (2008), la creación de infraestructura neoliberal solo se consolida si tienen alguna incidencia en el comercio.

Por ello esta primera generación representó para el Estado colombiano un negocio, puesto que con la construcción de estos pasos y las conexiones con los aeropuertos, el país se enlistó en materia infraestructural a los mercados internacionales.

Una vez establecida la primera generación suscitaron una serie de problemas relacionados con sobrecostos, y riesgos en los proyectos relacionados con modificaciones en los tramos, los cuales tuvo que asumir el Estado, la cantidad de desembolsos lo obligó a modificar su incipiente sistema.

Este caso es un claro ejemplo de cómo el Estado termina girando recursos públicos a entidades privadas, con el fin de solventar las fallas estructurales del modelo de contratación neoliberal y que aquí se visualiza en la reconfiguración de las vías.

Se aprecia que estas nuevas redes, creadas bajo el contexto social y económico de los años 90, han tenido una serie de dificultades relacionados a sobrecostos, con lo cual se puede decir que la infraestructura moderna ha estado corrupta desde su concepción en el esquema APP. El Estado no ha sabido solucionar el problema de los sobrecostos o simplemente lo ignora (por no decir que lo ve como parte natural de su sistema). Como una forma de mitigar estos desfalcos al Estado, se oferta la segunda Generación de Concesiones con algunos cambios en su normatividad, aunque con proyectos que serían una continuación de la primera generación.

3.3.3 Obras De Segunda Generación.

Esta generación en materia de desarrollo vial, se implementó desde el año 1995 hasta 1999, y se compone por la construcción de la vía desde el Alto del Vino hasta san Alberto en el departamento del Cesar y la malla vial que conecta los departamentos de Valle del cauca y Cauca (tabla 2). Estas dos son de gran importancia económica y geográficamente para la nación, pues son las vías que unen a las ciudades centrales con los puertos.

CONCESIONES NACIONALES DE SEGUNDA GENERACIÓN	Valor Contratado
El Vino - Tobiagrande - Puerto Salgar - San Alberto	589,930.75
Malla vial del Valle del Cauca y Cauca	459,272.85

Tabla 2: concesiones de segunda generación fuente conpes 3045 de 1999



Imagen 7: [altimetriascolombia.blogspot.com\(2011\)](http://altimetriascolombia.blogspot.com(2011)), Alto del Vino, desde La Vega a la sabana de Bogotá (fotografía) recuperada de <http://altimetriascolombia.blogspot.com/2011/08/alto-del-vino-desde-la-vega-la-sabana.html>

El documento que le da vida a esta generación es el (CONPES 2775, 2005) y en él se resaltan algunas mejoras en su planeación, sin embargo dichas mejoras se encontraban dirigidas en hacer más atractivo el sistema de concesiones al dar más garantías a los oferentes y no en disminuir los sobrecostos que representaban un daño mayor.

No obstante uno de los cambios más importantes en beneficio del Estado fue la implementación del sistema de plazo variable a la concesión. En el cual según (CONPES 3045, 2009), la obra pasaría a manos del estado cuando la empresa privada obtuviera el ingreso esperado en la propuesta licitatoria.

Lo anterior fue un gran acierto, pero al mismo tiempo uno muy pequeño, en contraste con los problemas que trajo esta segunda generación. Pues los flujos de vehículos que transitaban por estas vías eran muy reducidos a lo esperado por la concesión, lo que condujo a que las concesiones se alargaran. Los contratistas quienes se beneficiaron del dinero de los peajes no tuvieron en cuenta a las comunidades en el establecimiento de casetas de cobro, lo que afectó a diversas poblaciones quienes se manifestaron en contra de las concesiones.²²

Todo lo anterior es una muestra de cómo en el último decenio del siglo XX, la directriz Estatal decidió abogar por un estado al servicio de capitales privados, buscando que estos construyeran su muy necesaria infraestructura a costa de la privatización de las vías, pero ganando participación en mercados internacionales.

3.3.4 Obras De Tercera Generación

Esta tercera generación nace desde el plan nacional de desarrollo impulsado por el expresidente Andrés Pastrana Arango entre 1998 y 2002 y justifica la importancia de esta generación, en la medida que argumenta que el 86% de la carga de productos se movilizan por carretera (Conpes 3045, 1999).

²² Las diferencias entre la primera generación de concesiones y la segunda se puede consultar en el anexo C

Además buscaba conectar el centro del país con los principales puertos marítimos, debido a que el fenómeno de Neoliberalización había provocado que el 96% (Conpes 3045, 1999) de la mercancía importada utilizara la vía marítima. Así pues las obras de la tercera generación tienen un fin específico y claro: reducir el tiempo y la distancia entre las principales ciudades del país con respecto a los principales puertos.



Imagen 8: Alto de la línea una de los proyectos adelantados por la tercera generación de concesiones viales

Un cambio importante presentado en esta generación con respecto a las demás, es que según el conpes 3045, (1999), es la agrupación en bloque de diferentes proyectos de concesiones otorgadas entre los años 1996 y 2000, con el fin de otorgar mejores rendimientos a los privados, concentrando muchas obras de pequeña envergadura en muy pocas manos con la justificación de evitar la dispersión de capitales en procesos licitatorios de bajo impacto. En la siguiente tabla (Tabla 3) se pueden destacar los proyectos de esta concesión:

CONCESIÓN	LONGITUD (KM)	FECHA DE CONT. ESTRUCTURACIÓN	FECHA APERTURA LICITACIÓN
Corredor Zipaquirá — Ye de Ciénaga, Conexión de Bucaramanga con la Troncal del Magdalena Medio, y Vía Alternativa al Puerto de Santa Marta	1071	Mayo/99	Octubre/99
Malla Vial del Caribe, variantes y accesos	623	Agosto/99	Enero/2000
Corredor Briceño — Tunja — Sogamoso	182	Septiembre/99	Febrero/2000
Corredor Buenaventura — Bogotá, incluido el cruce	509	Diciembre/99	Agosto/2000
Rumichaca — Pasto — Popayán	347	Marzo/2000	Septiembre/2000
Medellín — La Pintada	35	Diciembre/1999	Mayo/2000
La Paila — Pereira	22	Octubre/1999	Enero/2000
Troncal del Llano	678	Marzo/2000	Septiembre/2000

Tabla 3: proyectos de la 3 Generación de concesiones viales Fuente conpes 3045

Hasta aquí podemos establecer que el esquema de concesiones en Colombia se ha mantenido mediante un sistema de ensayo y error, en el cual, con la solución de algunos problemas aparecen otros nuevos. Además de la implementación de un esquema pensado en que las concesionarias no perdieran el interés en la construcción de vías, lo que en si es muestra de un Estado al servicio pleno de los capitales extranjeros.²³

En suma, esta primera parte permite demostrar que el Estado pasó de ser un ejecutor de la infraestructura vial en Colombia, a ser un intermediario, el cual ha facilitado, por medio de las

²³ se hace necesario la creación de criterios de concesión enfocados a analizar la importancia del tramo así pues se desarrollaron dos criterios:

- Concesión de proyectos bajo criterio de corredor

Este criterio busca que las obras de infraestructura tengan una continuación con respecto a obras anteriores o de otros contratistas, por ello lo importante es el corredor vial que continua el proyecto pero que no está dentro del contrato, en ese caso se tiene que realizar uno nuevo, de aquí resaltamos que anterior a la normatividad no existía un tráfico uniforme por las carreteras nacionales debido a cobros desiguales en peajes producto de las diferencias entre los flujos transitables lo que sumaba o restaba importancia al tramo a construir.

- Concesión bajo criterios de operación

En este criterio ya no prima el corredor, sino el flujo y el servicio de capacidad de la vía resaltando la importancia del proyecto al tipo de tráfico existente así como el nivel de este, dicho esto se daba prioridad a los proyectos que contemplaban un mayor número de vehículos de carga y no tanto a pasajeros.

políticas mencionadas con anterioridad, la intervención de la empresa privada. Adicionándole un carácter como subsidiador, ya que una buena parte de los recursos con los que estas compañías trabajan hacen parte de las arcas Estatales o deudas adquiridas en bancos internacionales.

Es importante resaltar que gracias a esta forma de construir vías en Colombia, el modelo primario de exportación en Colombia se potenció ya que se vinculó la infraestructura construida hacia el exterior (conectar a los puertos y aeropuertos), a los mercados y se encadenó completamente la economía colombiana con el modelo económico Globalizado (Sanchez F. , 2008).

3.4 La infraestructura como un Negocio para el Estado.

Cuando hablamos de infraestructura como negocio, nos referimos a todas las formas (legales o ilegales) con las cuales la infraestructura ha producido ganancias a terceros y el Estado ha tenido corresponsabilidad. Es importante señalarlo ya que la construcción de vías en Colombia constantemente es azotada por fenómenos de corrupción, coimas, contratos a dedo, favoritismos relacionados a clientelismos entre otros, y esto ha generado la aparición de fenómenos emergentes.

Como ya se ha demostrado Colombia buscó de manera fuerte unirse a las políticas neoliberales, partiendo de la creación de un sistema de leyes, para la apertura comercial y las alianzas público privadas dentro de la modificación de su esquema de contratación de la infraestructura vial partiendo desde cero, lo que le ha traído varios problemas territoriales, producto de crear un sistema que no soluciona los problemas locales sino que busca la privatización de las carreteras del país, a costa de ahorrar dinero, (o eso es lo que se pensaba) sin embargo la participación del Estado en las concesiones de infraestructura han tenido nuevas formas de acción, dentro de las cuales podemos mencionar las siguientes.

Existen por ejemplo casos donde el Estado contrata a un privado sus servicios de construcción y destina recursos públicos para pagar la construcción de infraestructura. No obstante el recaudo de las ganancias producto de la construcción termina en manos del privado por los años que dure el contrato, (pudiendo durar décadas a raíz de los atrasos), argumentando que dicho

recurso cubre el costo de mantenimiento del proyecto. Este formato se conoce como BLT (construir arrendar transferir), (Ramirez, 2015).

Un ejemplo de la anterior forma de contratación del Estado con el privado se ve en el proyecto ruta del sol (amparada por la ley 1508 del 2012²⁴), donde el Estado ha desembolsado los dineros públicos e incluso ha comprometido las vigencias futuras pero por acciones de corrupción llevan a congelar los proyectos mientras se realiza el proceso judicial, dejando una obra ya pagada pero inconclusa, con el agravante que no se puede reactivar ya que el tiempo de concesión no se ha vencido y no hay sentencia que revoque a la concesionaria que pone al Estado en el papel de subsidiador.

Una segunda forma de acción del Estado, se presenta cuando la compañía privada es la que pone el capital para la construcción de una vía, a cambio del cobro de peajes por un tiempo determinado; aquí el estado pasa a ser un supervisor y regulador del proyecto en cuanto a tarifas y cobros. El nombre técnico que se le da a esta forma de contrato se conoce como iniciativas privadas sin recursos públicos o BOT (construir operar y transferir) (Ramirez, 2015).

Ejemplos de esta forma de construcción tenemos la propuesta de una tercera calzada Bogotá Girardot, y la ampliación de la salida al norte de Bogotá²⁵. En este segundo caso los recursos aparecen por medio de la creación de consorcios empresariales, y asociaciones temporales apoyados por la banca. El objetivo es la reinversión de capitales financieros para obtener recursos en el tiempo.

Con el anterior ejemplo se ha visto que la compañía privada es la beneficiada en el negocio de la construcción de la infraestructura, sin embargo el mismo Estado se ha encargado de modificarse con el fin de permitir que la construcción de infraestructura se vuelva un negocio en el cual la Burocracia pueda obtener beneficios. Dicho fenómeno se explicará a continuación.

²⁴ Según la ley, en estos contratos se retribuirá la actividad con el derecho a la explotación económica de esa infraestructura o servicio, en las condiciones que se pacte, por el tiempo que se acuerde, con aportes del Estado cuando la naturaleza del proyecto lo requiera.

²⁵ Los respectivos números de constato de estos proyectos **VJ-VE-APP-IPV-002-2016/VJ-VE-APP-IPV-SA-008-2016 y VJ-VE-APP-IPV-007-2015/VJ-VE- APP-IPV-SA-004-2016 se pueden consultar en la página de <https://www.contratos.gov.co>**

3.5 La transformación del Estado en beneficio del Burócrata y su impacto en el desarrollo Regional producto de la construcción de infraestructura vial.

Para el Estado colombiano, la llegada del nuevo siglo trajo consigo cambios estructurales en su política en general. Con la llegada del expresidente Álvaro Uribe Vélez comienza un cambio en las estructuras ejecutivas del Estado colombiano, prueba de ello es la directiva presidencial número 10 del año 2002, en las que se ordena como parte del proyecto establecido en su PND²⁶ la reestructuración fusión y eliminación de diferentes instituciones estatales, con el fin de reducir el gasto público, conforme a la imposición del neoliberalismo y el encogimiento de una parte del Estado, como ya se ha explicado en el apartado anterior.

La justificación inicial de esta directiva radica, en que según el diagnóstico del Departamento Nacional de Planeación (DNP) existe un fuerte incremento en el gasto de gobierno, por medio del aumento del número de entidades estatales, estas entidades (según el DNP) fomentan la corrupción, es por esto que se recomendó la eliminación o fusión de algunos ministerios y la creación de otros tantos.

Dentro de las propuestas de la directiva presidencial 10, existe un empeño fuerte por la reestructuración en su totalidad de las instituciones del Estado, con miras a la creación de un sistema ejecutivo más centralizado. La lógica del gobierno establece que entre menos instituciones haya, menos corrupción emerge²⁷, pues lo que crearía un vacío institucional que posteriormente pasaría a ser llenado por instituciones privadas. En consecuencia con lo anterior se emite la ley 790 del año 2002, la cual dio el poder al presidente de eliminar o crear las instituciones que su Gobierno creyera conveniente.

²⁶ El plan nacional de desarrollo 2002-2006 establece la creación de un “estado comunitario” el cual se compone de tres visiones para el estado: un estado participativo en el cual el ciudadano haga parte activa de las instituciones públicas y sirva como veedor proponente y consumidor de los servicios del estado, un estado gerencial que regule el gasto público y que sea funcional a las necesidades sociales que presenta el país en materia de conflicto social, narcotráfico, desempleo y déficit fiscal para posteriormente convertirse en un estado descentralizado y adquirir legitimidad frente a los colombianos. (Roldan, 2003).

²⁷ Según el CONPES 3248 (2003), existen entidades, programas o unidades ejecutoras, que se crearon para apoyar políticas sectoriales de un determinado Ministerio, (...). Estas entidades, una vez han cumplido su misión, buscan mantenerse modificando su radio de acción, pese a que los objetivos que se perseguían con su creación ya se cumplieron, perdieron vigencia o no tuvieron la efectividad esperada es por ello que se requiere de la reestructuración de las entidades estatales.

Dentro de los cambios que se empezaron a notar desde el año 2003, se creó el Instituto nacional de concesiones (INCO) eliminando a ferrovías y a la empresa colombiana de vías férreas. El INCO²⁸ es producto del decreto 1800 del 2003, y se estableció como la única entidad encargada del sistema de concesiones en Colombia.

Con la creación de una única entidad que se encargara de la contratación de vías en el país, agregando que en la junta directiva del INCO se encontraban los ministros de turno²⁹ quiénes tenían en sus manos el otorgamiento de los contratos de concesión. Así pues, fue evidente la aparición del pago de favores políticos (por ejemplo a multinacionales), la existencia de contratos a “dedo” y corrupción en varias obras de construcción que se adelantaban en el país. Conforme con esto la reciente institución terminó sumergida en un sinnúmero de casos de corrupción haciendo que en un periodo de 8 años cambiara de director más de 14 veces y en su mayoría salientes por escándalos con los contratos (Revista semana, 2011).

En el análisis que se puede hacer con respecto a la creación de esta institución, se aprecia que la responsabilidad de todo el esquema de las concesiones en Colombia, quedó en manos de directivos burocráticos, lo cual se prestaría para corrupción (pago de coimas, y cuotas políticas). Haciendo de la construcción de obras un negocio. Con ello se puede afirmar, que el Estado Colombiano se reestructuró con el fin de dar participación a los monopolios de la construcción, dentro de los proyectos infraestructurales.

²⁸ Decreto 1800 (2003), el Instituto Nacional de Concesiones posterior a la liquidación de empresas como ferrovías y la empresa colombiana de vías férreas, además de la restructuración de otras entidades.

²⁹ sumando además que el artículo 4 de este decreto propone que la dirección y administración del inco estará a cargo de un consejo directivo y un gerente general quien será el representante legal. Dicho consejo directivo se conformará por los ministros de transporte, hacienda y ambiente, vivienda y desarrollo territorial, el director del DNP el viceministro de transporte y un representante de la presidencia de la república. La gerencia tendrá voz pero no voto (artículo 6).

Dentro de las funciones más relevantes de la gerencia general se encuentra la celebración de contratos y convenios necesarios para el cumplimiento de los objetivos y funciones del instituto, “Proponer al Ministerio de Transporte, previa aprobación del Consejo Directivo, las tarifas de peajes y tasas a cobrar por el uso de la infraestructura de transporte a desarrollar con vinculación de capital privado, de acuerdo con las normas legales vigentes y las políticas del Ministerio de Transporte, Proponer al Ministerio de Transporte, previa aprobación del Consejo Directivo, la instalación de las casetas de peaje y otros puntos de cobro de acuerdo con las normas vigentes y las políticas del Ministerio para los proyectos a su cargo”. (Decreto 1800 de 2003).

Esto nos abre paso a un debate mayor con respecto a la existencia de corrupción dentro de la economía Colombiana, pues esta no surge solamente de las instituciones públicas, como lo exponía la directiva presidencial 10, sino que también se da entre los sectores privados. Por consiguiente es un proceso inherente al manejo institucional. O dicho de otro modo, podríamos considerar la directiva presidencial 10 como un pretexto para la venta de activos estatales porque corrupción ha existido en ambos sectores.

A manera de conclusión de este segmento el Estado Colombiano ha sido permisivo en la creación de un sistema de leyes centralizado que da prioridad a la compañía privada, y esto ha provocado demoras atrasos y sobrecostos que han beneficiado a estas compañías privadas y a algunos burócratas colombianos. Sin embargo este esquema se contradice con las intenciones (también Estatales) de conectarse con el mercado internacional por medio de la mejora de las vías



Imagen 9: la "maldición del inco tomado de (revista semana, 2011)

pues la intención del estado neoliberal es mejorar su interfaz de infraestructura para el comercio internacional.

La implementación del esquema de concesión en favor del privado o en favor del mercado internacional trae consigo malestar en la comunidad, bien sea por la privatización de espacios para el establecimiento de peajes y pasos, la instauración de empresas multinacionales, el extractivismo

en los esquemas de concesión. O también la aparición de elefantes blancos, obras inconclusas o robo del dinero de las poblaciones.

Una vez establecido el esquema de contratos por concesión en Colombia, se van a destacar dos casos concretos con el fin de demostrar con ejemplos al Estado negociador, e inversor de las carreteras nacionales

3.5.1 Megaproyecto Autopistas Para La Prosperidad

Este megaproyecto emerge de las iniciativas de la implementación de las políticas del expresidente Juan Manuel Santos. Y se inscribe en los denominados proyectos de cuarta generación, que se encuentra reglamentado por en CONPES 3770 del año 2013, adscrita al Plan Nacional de Desarrollo 2014-2018.

Como marco jurídico de este proyecto se establece que se había planteado en el Conpes 3413 del 2006 el cual expone la necesidad de priorizar once obras de infraestructura como importancia estratégica para la nación, se retoma en el Conpes 3770 del 2013 para su posterior análisis y realización, con la diferencia que este se encuentra adscrito al nuevo marco para las asociaciones público privadas plasmado en la ley 1508 de 2012, y los decretos 1467 del 2012, 100 del 2013 y 1610 del 2013, además de la resolución 3656 del 2012.

Es una modificación de un proyecto anterior llamado autopistas de la montaña, con el criterio adicional, que pasa a convertirse en un proyecto de importancia estratégica nacional, lo que le permite ser financiado mediante las vigencias futuras³⁰.

El megaproyecto tiene como objetivo consolidar una red vial dentro del departamento de Antioquia, que una los centros de producción y consumo con respecto a los principales puertos del

³⁰, esta estrategia permite al proyecto ser financiado con recursos , lo que posibilita su realización en periodos más largos que los presidenciales, para ello la ley define el límite anual para comprometer las vigencias futuras

país y zonas de frontera (Gobernación de Antioquia; Universidad de Antioquia; Universidad pontificia Bolivariana , 2015).

Se desarrolla mediante el esquema de alianzas público privadas por medio de tramos concesionados, a raíz de la magnitud del proyecto. Se encuentra estructurado por medio de dos grupos, el grupo 1 cuenta con un total de 5 proyectos en concesión que ya cuentan con estudios técnicos para su realización. El grupo 2 cuenta con 4 proyectos aún carentes de estudios (COMPES 3770, 2013).

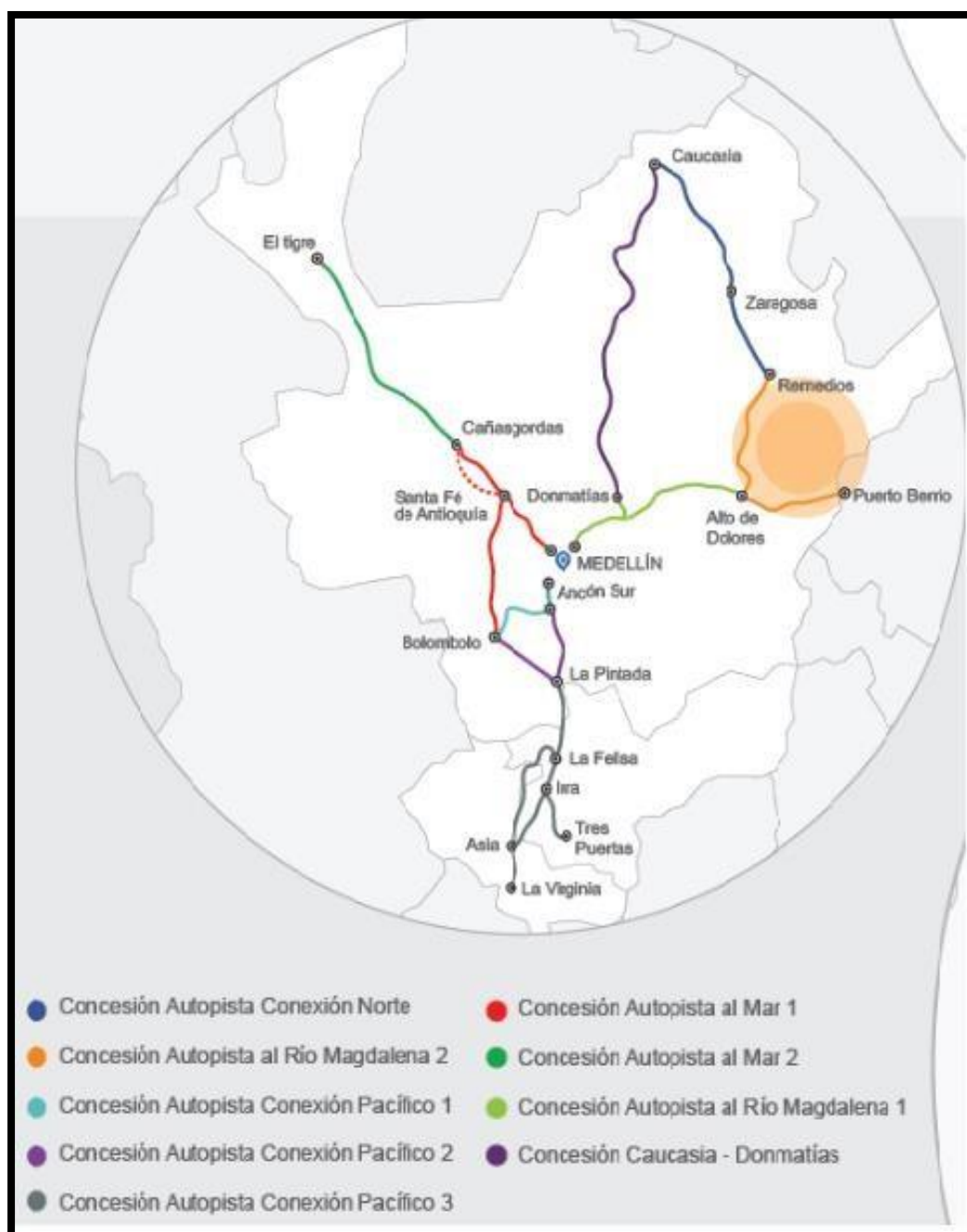


Imagen 10: Fuente Agencia Nacional de Infraestructura ANI

Dentro del primer grupo se han clasificado los siguientes proyectos:

1. Concesión autopista conexión del norte: conecta a Medellín con los departamentos de Córdoba y Sucre así como el acceso a los puertos del caribe colombiano.
2. Concesión Autopista al Río Magdalena 2: conecta los departamentos de Córdoba y Sucre, así como los departamentos de Santander, Cundinamarca, Tolima, a través de la conexión ruta del sol y por el modo fluvial hasta Cartagena y Barranquilla.
3. Concesión autopista Pacífico 1: es una parte de infraestructura local para el departamento de Antioquia con una conexión entre Ancón sur y Bolombolo.
4. Concesión autopista pacífico 2: permite la conexión entre la pintada Bolombolo y Ancón sur hace parte de las infraestructuras locales.
5. Concesión autopista pacífico 3: conexión del eje cafetero con el interior del país mejorando la conectividad del departamento hacia el pacífico colombiano.

Cabe destacar que en la presentación hecha por el Conpes se establece que los proyectos conexión pacífico 1,2 y 3 conservan el mismo propósito general aunque dos de ellos se establezcan en proyectos más de índole regional.

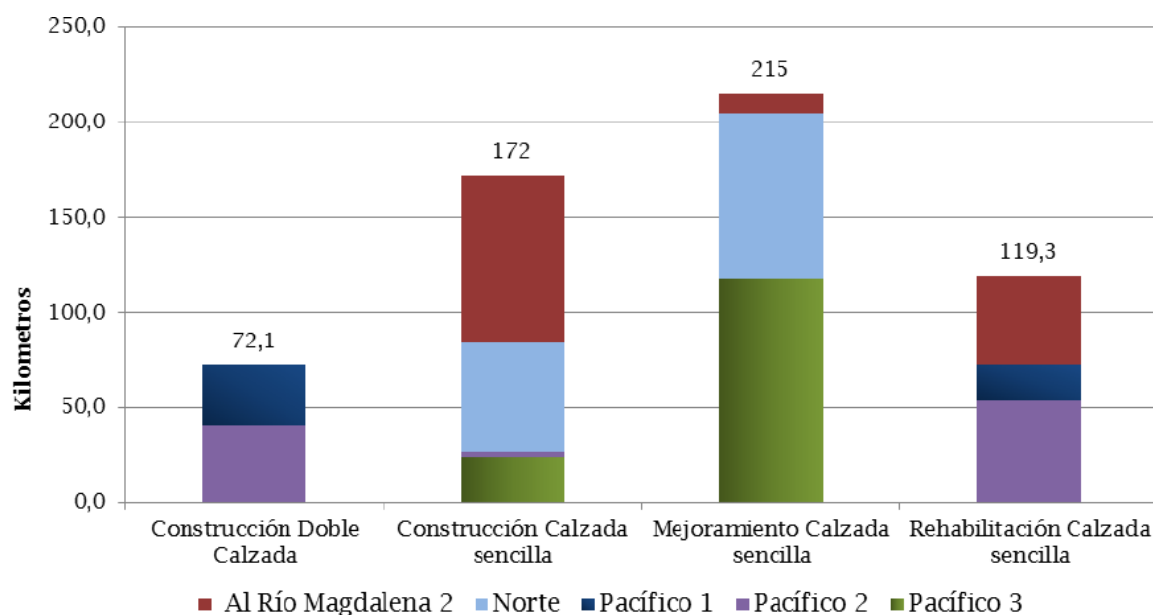


Imagen 11: tipo de intervención en los proyectos autopistas para el progreso 1 Fuente conpes 3770.

Dentro de la anterior tabla se puede evidenciar que dentro de toda la fase 1 de la construcción de autopistas para la prosperidad más del 50% (CONPES 3770, 2013), de la inversión

se realiza en cuanto al mejoramiento y rehabilitación de la calzada sencilla, además que la construcción nueva de calzadas dobles responde más al proyecto pacífico 1 y pacífico 2 los cuales tienen un fin más local beneficiando a la ciudad de Medellín frente a los caminos de tránsito interdepartamentales.

No obstante hay un avance en la consolidación de red intersectorial al construir la calzada correspondiente a la concesión Río Magdalena, sin embargo para estar hablando de un megaproyecto de infraestructura de interés nacional, no se resalta la construcción sino el mantenimiento.

En cuanto al proyecto de autopistas para la prosperidad grupo 2 hay que destacar que tres de los 4 proyectos se encuentran en desarrollo teniendo en cuenta los aspectos legales, técnicos y financieros. Pues en esta segunda parte busca desarrollar vías primarias que se conecten a otro megaproyecto llamado la transversal de las américas que conecta la costa caribe colombiana. La financiación para todo el proyecto se encuentra en 12.76 billones distribuidos en un plazo de 15 años, aunque la ANI y MINTRANSPORTE proponen que el plazo se extienda con el fin que pueda entrar el gasto en el monto máximo anual que comprometen las vigencias futuras.

Según el Conpes 3413 al cual se acopla en megaproyecto se ha propuesto que se opte por el esquema de concepto de valor presente de los ingresos esperados, a un concepto de ingreso esperado para establecer el plazo a la concesión, en otras palabras aumentar el plazo a concesionar de acuerdo a la inflación anual. En cuanto al aporte social de este proyecto se deja claro mediante la presentación del megaproyecto (Gobernación de Antioquia; Universidad de Antioquia; Universidad pontificia Bolivariana, 2015) que la concesionaria debe preparar los instrumentos de gestión social, plan de reasentamientos, compensaciones socioeconómicas y plan de seguridad social y ambiental.

3.5.2 Megaproyecto Ruta Del Sol

Este megaproyecto de infraestructura en Colombia consta de una vía en doble calzada que conecta el centro del país con la costa caribe; desde el municipio de Villeta en el departamento de Cundinamarca, se extiende a lo largo de valle de río magdalena hasta ciénaga en el departamento de magdalena, atravesando ocho departamentos y 39 municipios con una longitud total de 1071 km. Está catalogado como un proyecto de tercera generación y es una de las obras infraestructurales más representativas del país con una inversión aproximada de 2600 millones de dólares según la CAMARA COLOMBIANA DE LA INFRAESTRUCTURA, CCI (2013). Al igual que el anterior

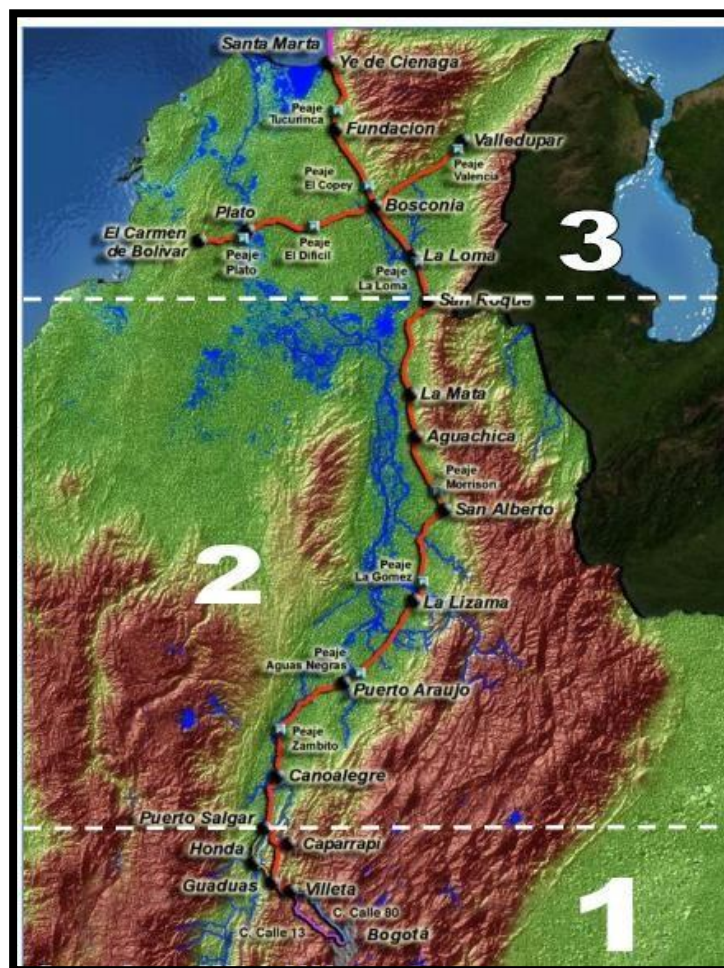


Imagen 12: Ruta del sol Fuente conpes 3571 del 2009

proyecto, debido a su magnitud se ha dividido en tres sectores como se observa en la imagen (imagen 12).

El sector 1 denominado por Villeta –el Koran, está conformado por una longitud total de 97,9 kilómetros en concesión, está dividida a su vez en tres secciones: La primera sección correspondiente al tramo entre Villeta y San Miguel la cual cuenta con una extensión de 21.6 km, está diseñado en la medida que la velocidad en trayecto se dé a 80 km/h. La segunda sección correspondiente entre San Miguel - San Ramón bajo con una extensión de 30.1 km y una velocidad promedio entre 80 y 90 km/h. Y la tercero y última compone a San Ramón Bajo con el municipio de el Koran con una extensión de 27.0 km y una velocidad promedio de 90km/h.

El primer tramo de la ruta del sol se encuentra adjudicada al consorcio Helios, y en este proyecto es donde se encuentra la mayor parte de construcción de calzada nueva en toda la obra infraestructural. Este proceso por lo general ha traído complicaciones debido a la adquisición de predios, y el otorgamiento de licencias ambientales, causas comunes que fomentan el atraso en las obras de infraestructura y que son muestra de la lucha de las comunidades por defender su territorio ante el progreso desarrollista.

En este caso la licencia ambiental corresponde al tramo comprendido entre Tobia Grande y puerto salgar debido a que afecta la zona forestal de la cuenca hidrográfica del río San Francisco. De hecho el diseño parte en dos la reserva forestal, creando un impacto ecológico fuerte en la región. La solución por parte del consorcio por lo general se centra en la sustracción legislativa de la zona comprendida relacionada con el proyecto cambiando su interés, en este caso retirar mediante leyes la zona que afecta la infraestructura del término reserva forestal. Petición que fue negada por la ANLA, lo que obligó a cambiar la ruta y a generar retraso en las obras a cambio de la lucha de la comunidad por la defensa de sus recursos.

El tramo 2 de la Ruta del sol recibe el nombre de Puerto Salgar-San Roque, se encuentra adjudicado a la concesionaria ruta del sol, la cual tiene una composición accionaria conformada por la multinacional Brasileña Odebrecht S.A en un 62% y el restante en otras constructoras, posee

una longitud concesionada total de 528 km, y se encuentra financiado mediante el programa de vigencias futuras para el 2011.

Se buscaba en este tramo la construcción de dobles calzadas en todos los poblados que atraviesa la vía. Por la longitud del mismo se ha distribuido en 7 secciones:

1. Puerto salgar-caño alegre con una longitud de 47 km
2. Caño Alegre-Puerto Araujo con una longitud de 114 km
3. Puerto Araujo-La Lizama con una longitud de 88 km
4. La Lizama-San Alberto con una longitud de 91 km
5. San Alberto-Aguachica con una longitud de 65 km
6. Aguachica-La Mata con una longitud de 35 km
7. La Mata-San Roque con una longitud de 88 km

El principal inconveniente existente en estas vías, se relaciona con la construcción de la variante a Aguachica, en la cual el concesionario argumenta que se han presentado inconvenientes con la comunidad a raíz de bloqueos que perjudican el avance de las obras. (CCI, 2013). Existe una fuerte problemática relacionada con el traslado de las redes de servicios, pues argumenta que estas compañías son las que deben trasladar y hacerse cargo de las operaciones relacionadas en los servicios en el transcurso de la vía, principalmente en lo relacionado con tendido eléctrico, y comunicaciones.

El tercer tramo del proyecto corresponde a la concesionaria Yuma S.A.S, y lleva consigo el nombre de sector 3 San Roque-Yé de Ciénaga; Carmen de Bolívar-Valledupar. Tiene una

longitud de 465 km y consisten en el mejoramiento y rehabilitación de toda la calzada existente y la construcción de la segunda calzada, este tramo de la vía se encuentra dividido en 9 secciones:

1. San Roque- La Loma con 38 km
2. La Loma- Bosconia con 50 km
3. Bosconia- Fundación con 70 km
4. Fundación- Ciénaga con 60 km
5. Carmen De Bolívar- Zambrano con 34 km
6. Zambrano- El Difícil con 71 km
7. El Difícil- Bosconia con 43 km
8. Bosconia- Valledupar con 91 km
9. Anillo Vial Bosconia con 12 km

Esta parte del proyecto ha tenido retrasos por la ausencia de licencias ambientales, aunque se avanzó en la rehabilitación de la calzada existente, a su vez existieron problemas con las comunidades debido a la falta de consultas previas, debido a que este tramo tiene un impacto directo en 18 municipios y tres departamentos, con un agravante fuerte y es el impacto a comunidades étnicas en la zona como los Arahucos ubicados en la variante de Bosconia afectando una parte de territorio sagrado para esta cultura.

La redefinición del proyecto a raíz de dicha problemática impulsó los sobrecostos y las demoras en el proyecto a realizar. Para acentuar aún más la problemática de dicha carretera se suma la falta de gestión predial y social en la zona por la existencia de unidades sociales residentes y productivas en zonas de interés público de la nación.

La ruta del sol además de ser estratégica para la nación responde claramente a los intereses de la corrupción colombiana y es la puesta en marcha de las políticas de centralización del poder y de lo grave que puede ser el no tener una claridad con respecto a políticas encaminadas a la

concesión, pues es a raíz de estas formas que se presenta el escándalo más grande de corrupción en américa latina y del cual esta mega obra estuvo involucrada.

La Ruta Del Sol Y El Caso Odebrecht

El contrato de adjudicación de la ruta del sol es el megaproyecto más costoso en la historia de la nación, (Semana, 2019) dicho proyecto está manchado por el pago de sobornos por parte de la empresa multinacional Odebrecht a funcionarios del gobierno colombiano, con el fin de salir beneficiada en el proceso licitatorio. hay que tener en cuenta que esta empresa se hace cargo del tramo 2 de la ruta del sol, bajo el nombre de concesionaria Ruta del Sol, tramo en el cual también se encuentra una importante conexión hacia Venezuela y que hace parte del gran proyecto de integración regional conocido como IIRSA y en el cual Odebrecht tiene también inversiones.

La adjudicación del contrato se hace por licitación pública del instituto nacional de concesiones, posteriormente reemplazado por la agencia nacional de infraestructura ANI. Odebrecht admite haber pagado sobornos en Colombia por más de 11 millones de dólares y 788 millones en 12 países más.

Para el tramo 2 de la ruta del sol, la multinacional carioca pagó 5,5 millones de dólares al director encargado para el año 2010, Gabriel García Morales entonces viceministro de transporte (CNN, 2017). con el fin de quedarse con el contrato. Posterior a esto para la adjudicación de la vía Ocaña Gamarra se adiciona un otrosí firmado por el director de la ANI Luis Fernando Andrade para este se pagó un monto total de 4,6 millones US.

Capítulo IV

4.1 Efectos de la infraestructura vial en contextos regionales

Es importante reconocer que las dinámicas que emergen, producto de las diferentes formas en cómo se manifiesta la construcción de la infraestructura vial, impactan de alguna manera a las poblaciones aledañas a las carreteras. Con respecto a lo anterior, este capítulo pretende hacer la caracterización de la vía construida entre las ciudades de Ibagué y Armenia, con el fin de resaltar las obras asociadas a la construcción del proyecto de infraestructura denominado Túnel de la Línea. Con el objetivo de demostrar cómo aquellos fenómenos y dinámicas que han emergido en una escala internacional y nacional presentados en capítulos anteriores, tiene un impacto en las poblaciones que se asientan a los costados de las vías en Colombia.

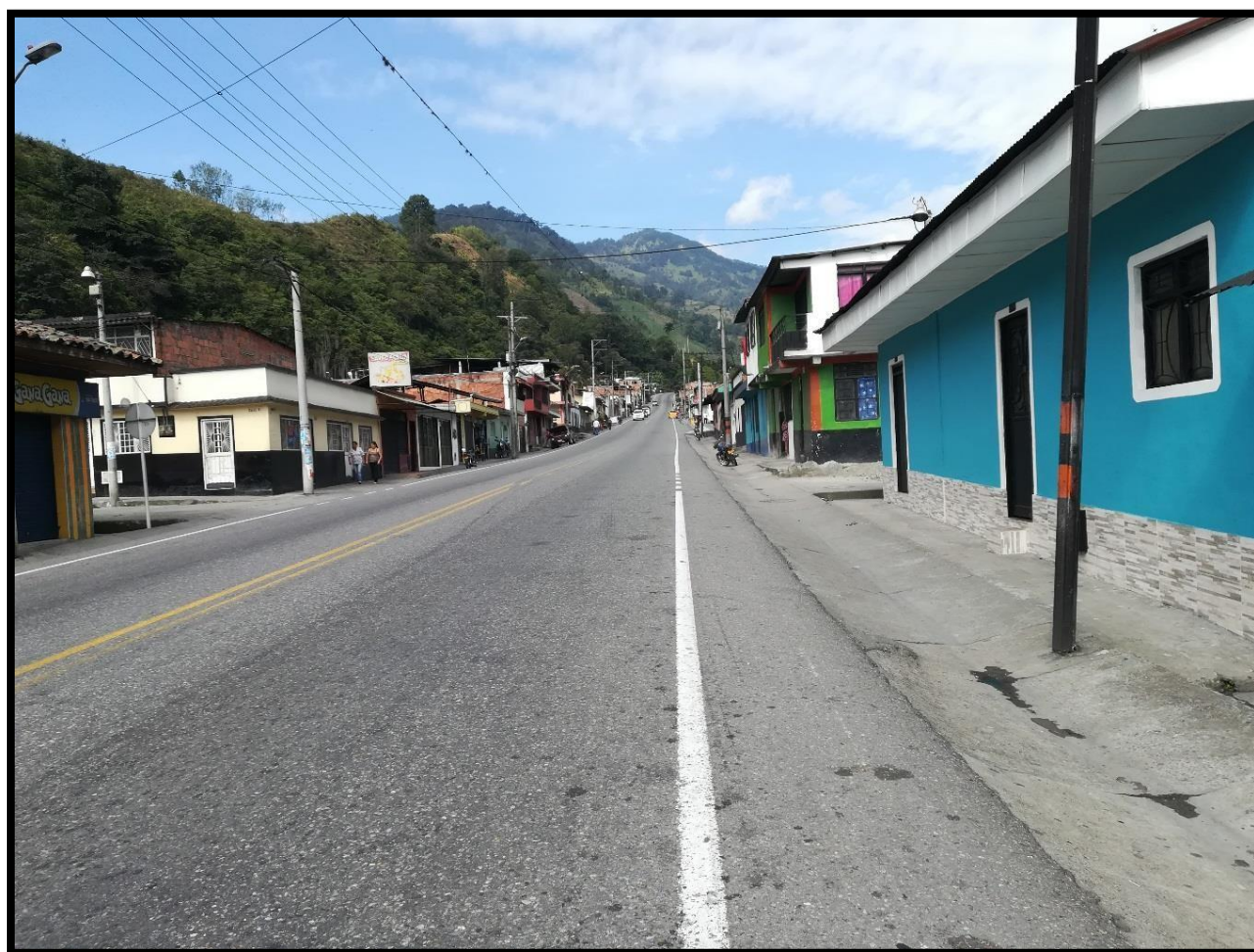


Imagen 13: Cajamarca Tolima Fuente: elaboración propia

Para dicho cometido, es importante decir que la zona estudiada en cuestión, responde a los intereses internacionales, en la medida que es una mega obra de alta prioridad para la iniciativa de integración de la infraestructura regional suramericana IIRSA, adicional a eso, la obra es geoestratégica para la nación ya que por ahora se convierte en la conexión más rápida entre la ciudad capital y el principal puerto hacia el Océano Pacífico. Y a nivel regional es clave ya que conecta metrópolis importantes y es una de las zonas predominantes en cuanto a materia de desarrollo de la agricultura.

4.2 Caracterización de la zona de Estudio.

El corredor entre Buenaventura y Cúcuta se constituye como uno de los proyectos infraestructurales más importantes de índole nacional, ya que conecta el puerto de Buenaventura con el interior del país, lo que permitiría mejorar ampliamente el flujo de carga hacia Bogotá. Hace parte del Eje Andino, establecido por el megaproyecto de integración regional IIRSA, que lo cataloga como un proyecto perteneciente a la agenda de proyectos prioritarios de integración dentro de la cartera de proyectos de Cosiplan (API) (IIRSA.ORG, 2019). El interés sobre este tramo radica en que permite la integración de ciudades capitales como Bogotá y Caracas de manera directa y establece además, por medio de la conexión multimodal al río Orinoco en anclaje a los proyectos carreteros en Brasil.

Es por ello, que el análisis del fenómeno se sitúa sobre esta importante vía, ya que materializa las reflexiones realizadas en la presente investigación. Esto gracias a que esta carretera conlleva no solamente la presión de los actores internacionales, sino que también se encuentra al orden del día de los proyectos con mira nacional, generando en ella un choque de poderes en los cuales se afectan fuertemente las comunidades locales.

O dicho de otro modo, la presión internacional busca culminar los megaproyectos infraestructurales, con el fin de mejorar la interfaz de conexiones por medio de redes en el mundo; por otro lado las élites políticas colombianas y de empresarios se benefician de los rendimientos,

producidos por las demoras atrasos y sobrecostos de los proyectos a construir. Se puede suponer que la balanza se inclina dependiendo del interés particular ya que por ejemplo en el caso del túnel de la línea es un proyecto que depende ciegamente de la voluntad política de los mandatarios, lo que lleva a avances lentos y costos elevados.

Sin embargo, Según la agenda del IIRSA ha habido amplios avances en la mayoría de los tramos en cuanto a la construcción y el mejoramiento de las calzadas correspondientes, pues dentro del plan establecido, se encuentra en ejecución los tramos correspondientes a Buenaventura- Buga, una parte del corredor Buga- La Paila hasta Loboguerrero y la doble calzada entre Cajamarca Calarcá. En general el resto de los proyectos ya se encuentran concluidos (IIRSA.ORG, 2019).

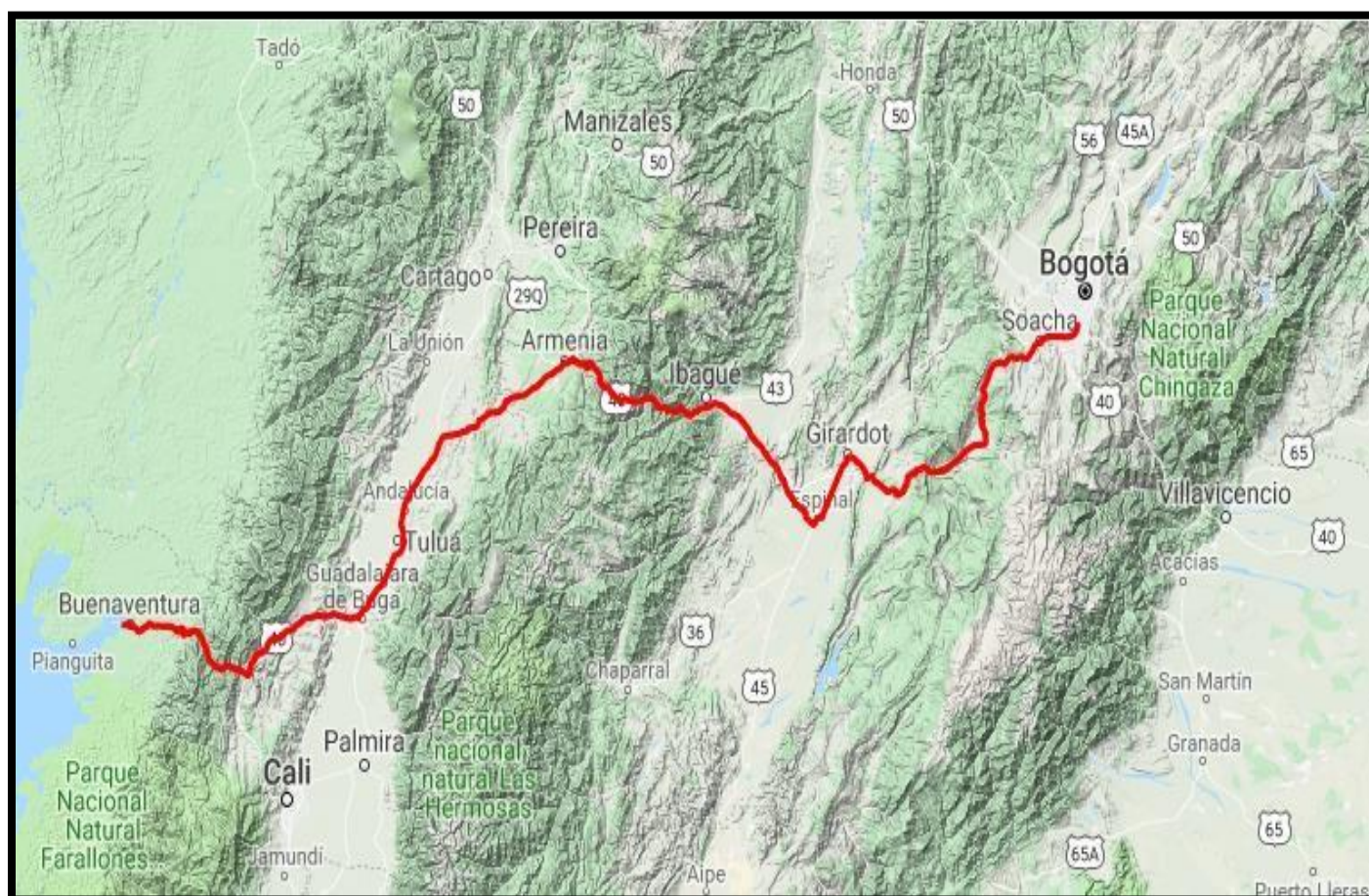


Ilustración 4: corredor vial Buenaventura-Bogotá fuente: http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=52

4.2.1 Descripción Del Tramo Vial Ibagué-Armenia

Dentro del gran corredor vial que articula el pacífico con el centro del país, se estudió una sección que hace parte de la ruta nacional 40³¹, la cual conecta la ciudad de Buenaventura con la ciudad de Villavicencio. Dentro de esta, el segmento escogido para el análisis, es el tramo vial Ibagué - Armenia. Para el gobierno nacional, dentro del sistema de Red Nacional de Carreteras, esta es sin duda una de las redes viales más importante del país, ya que a través de ella se genera una conectividad con el sur occidente Colombiano, y los países vecinos al sur de la nación.

Desde hace varias décadas, dicho corredor permite la interacción con zonas portuarias y otras vías arterias para la nación. Por su condición de importancia para el Estado, esta vía no depende de entes regionales, sino que se encuentra bajo el control directo del gobierno nacional por medio del Instituto Nacional de Vías INVIAS.

El cruce de la cordillera central, parte desde climas templados y llega a alcanzar elevaciones que superan los 3000 msnm, comunicando los departamentos del Tolima y el Quindío. (Castellanos Borero, 2008), en la siguiente imagen (Ilustración 5). podemos establecer la ruta correspondiente, los centros urbanos involucrados, la cantidad de peajes y el número de kilómetros en cuestión.

Su relevancia radica además, en que maneja una conexión directa con el Eje cafetero, por lo tanto es una arteria comercial importante, que transporta los productos de los departamentos de Risaralda, Antioquia y Caldas hacia la ciudad capital.

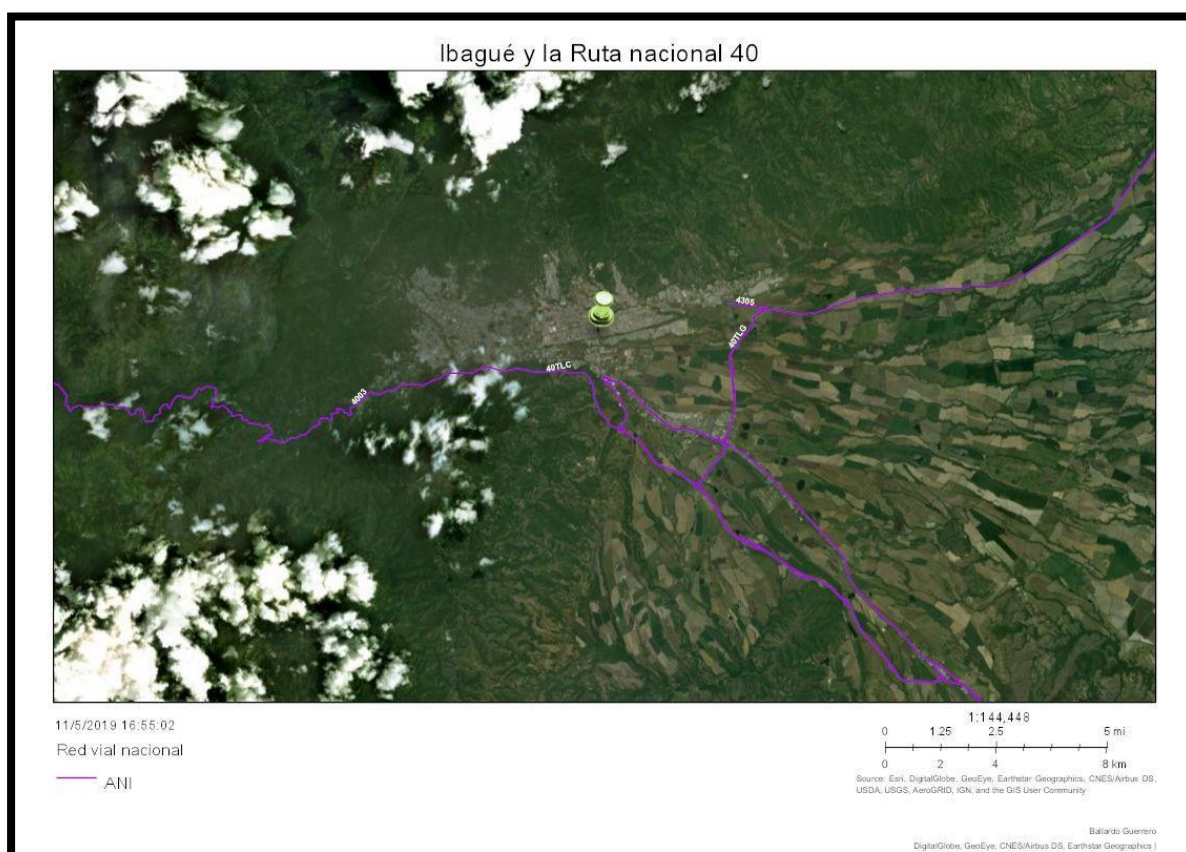
Atravesando la Cordillera Central, el tramo vial de Armenia a Ibagué presenta una variedad amplia de pisos bioclimáticos y zonas fértiles, (asociadas a la consolidación montañosa ígnea y metamórfica característica de esta región del país).

En la siguiente imagen se puede apreciar el tramo escogido en su totalidad:

³¹ En general, La ruta nacional 40 cumple con el requisito para convertirse en transversal, ya que une a capitales de departamento, y además es una obra clave para las relaciones comerciales con gobiernos extranjeros a raíz de su conectividad. Es también llamada trasversal Buenaventura Villavicencio y consta de 724 kilómetros.



Ilustración 5: perfil de la ruta Ibagué Armenia fuente: [https://wiki2.org/es/Ruta_Nacional_40_\(Colombia\)](https://wiki2.org/es/Ruta_Nacional_40_(Colombia))



*Ilustración 6: elaboración propia con información del Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras – SINC
Fuente satelital: Digital Globe, GeoEye, CNES, Airbus DS, EarthStarGeographic.*

La imagen anterior ilustra el inicio del recorrido que se realizó dentro del tramo vial escogido, con respecto a la ciudad de Ibagué en el departamento del Tolima. A su costado derecho se puede apreciar las zonas planas contiguas al valle del Magdalena, mientras que a su lado izquierdo se hace notar el inicio de la pendiente correspondiente a la Cordillera central colombiana.

Continuando con el recorrido, sobre los 1814 msnm se encuentra el municipio de Cajamarca Tolima, conocido como la despensa agrícola de Colombia, este es uno de los puntos clave en la presente investigación, debido al fuerte impacto que ha tenido para esta región la existencia de una zona de explotación minera a cargo de la multinacional Anglo Gold Ashanti. Esta empresa ha traído consigo un impacto en la vida de los pobladores. Es importante el estudio de este municipio debido a la relación existente entre la infraestructura y las multinacionales.

Así pues, se resalta durante el recorrido, la presencia de nuevos actores que entran a darle dinamismo a la vía en cuestión. El campesinado, las multinacionales, el estado e incluso los flujos de mercancía, son determinantes a la hora de detallar las características particulares de esta región, pues la carretera aquí trae consigo todo un esquema de actividades económicas y sociales articuladas a la vía y determinadas por los nodos que esta conecta.

Por último, ya en el departamento de Quindío, se aprecia el municipio de Calarcá el cual ha tenido una renovación en infraestructura, asociada a su conexión con el proyecto de cruce de la Cordillera Central³². Se encuentra entre los 1593 msnm y es el segundo municipio más importante para el departamento del Quindío.³³ Y luego, 4 kilómetros más adelante, se encuentra la ciudad de Armenia, la cual es uno de los polos de desarrollo en el occidente del país, y es la puerta de entrada al Valle del Rio Cauca.³⁴

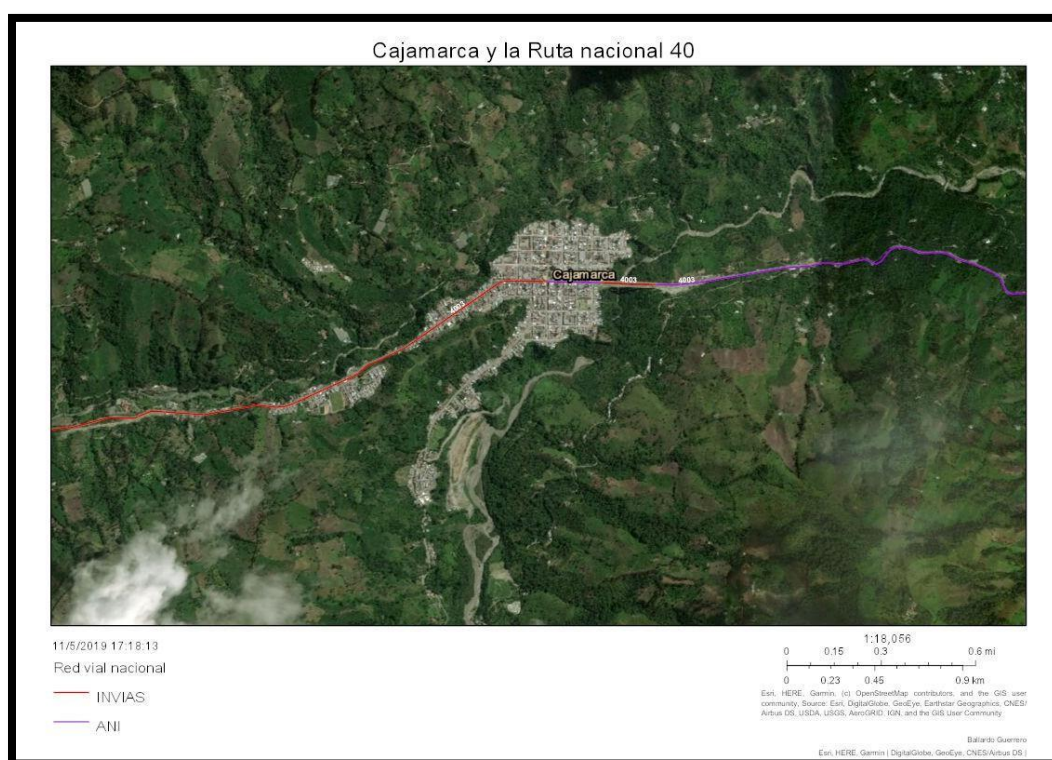
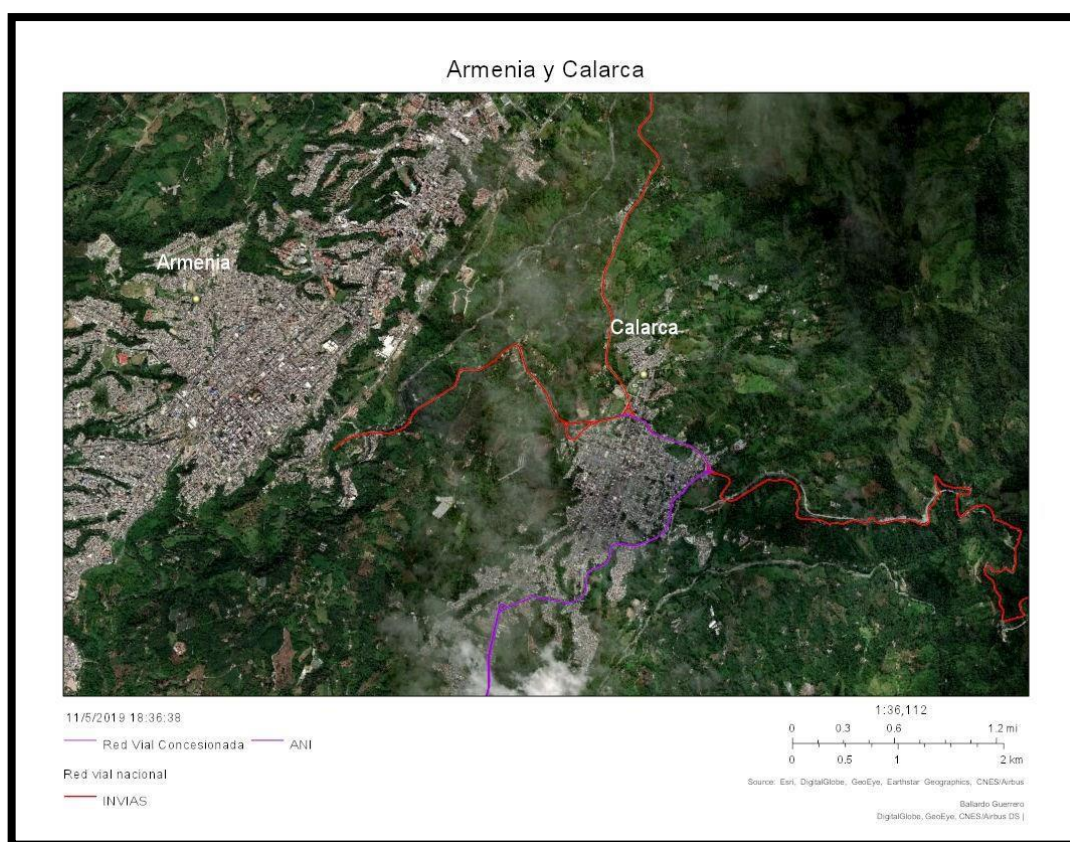


Ilustración 7: elaboración propia con información de: Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras – SINC Fuente satelital: Digital Globe, GeoEye, CNES, Airbus DS, EarthStarGeographic

³² Puente helicoidal que hace parte de la cartera de proyectos cruce de la cordillera central.

³³ posee una temperatura promedio de 20° C y una humedad de 85%.

³⁴ Armenia al igual que Ibagué presenta suelos de tipo montañosos escarpado y llano además de un temperatura promedio de 22°C



Una vez descrita la zona que se trabajó, es importante hacer mención acerca del proyecto de construcción infraestructural que se ha venido adelantando y en el cual se evidencian las relaciones entre la geografía, la política, la economía y la sociedad, fin último de esta investigación.

4.2.2 Proyecto Cruce De La Cordillera Central

Este es el nombre que se le da al complejo de obras de infraestructura adelantadas para el tramo mencionado, su establecimiento, desarrollo e importancia para la nación se visualiza a través de los documentos CONPES 3084 del 2000, 3550 del 2001, 3396 del 2005, 3435 del 2006, 3485 del 2017, 3511 del 2008, 3795 del 2013, y 3846 del 2015.

Ilustración 8: Recorrido entre el municipio de Calarcá y la ciudad de Armenia elaboración propia con información de: Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras – SINC Fuente satelital: Digital Globe, GeoEye, CNES, Airbus DS, EarthStarGeographi.

Es financiado mediante el programa de vigencias futuras, lo que le ha permitido desbordar los tiempos comprendidos en los mandatos presidenciales; los cuales como se había mencionado con anterioridad, son un mecanismo que permite a un proyecto, ser financiado con dineros que el estado pueda adquirir a futuro con la venta de sus productos lo que le permite perdurar en el tiempo y que no pueda ser interrumpido por cambios de administraciones.

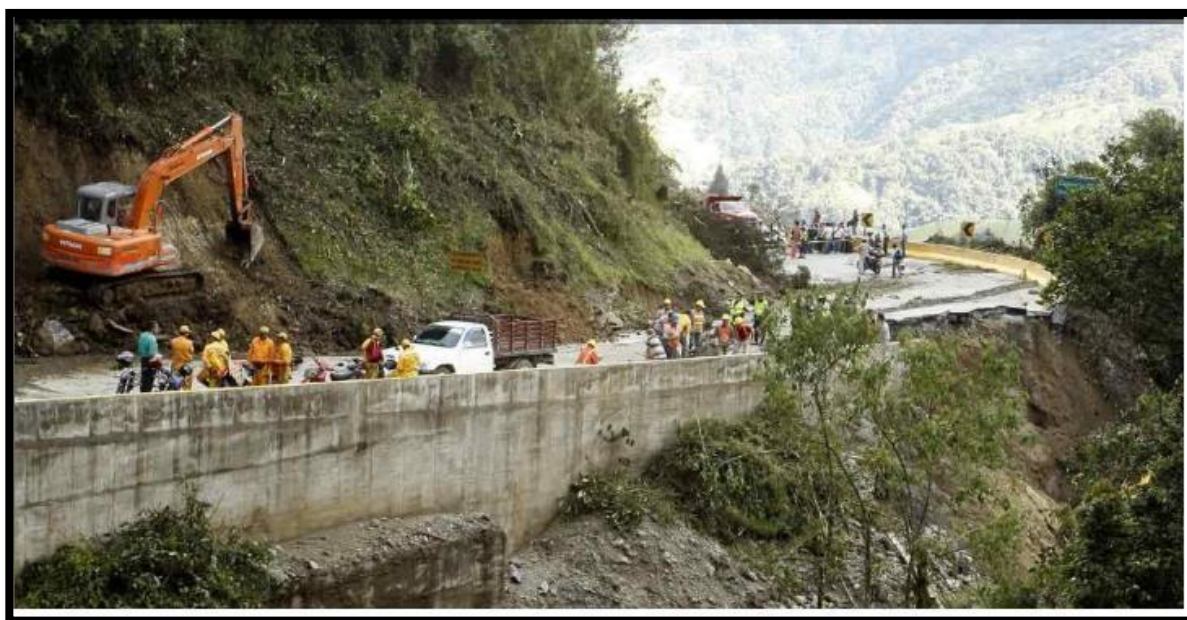


imagen 14: Javier Nieto Álvarez (2020) Recuperado de https://www.eltiempo.com/Multimedia/galeria_fotos/colombia2/derrumbe-en-el-alto-de-la-linea-deja-incomunicado-al-occidente-de-colombia_10805164-5

Para la realización del proyecto se ha propuesto un plan de trabajo compuesto por tres etapas, las cuales conformaría la totalidad de las obras adelantadas:

- Etapa 1: Excavación de un túnel piloto, el cual es un acceso para el túnel principal denominado Túnel de la Línea. Este primer túnel piloto permitiría adelantar estudios sobre riesgos geológicos en la zona.
- Etapa 2: Construcción del primer túnel unidireccional, el cual incluye el soporte de estructura, revestimientos, pavimento y obras anexas como viaductos y túneles secundarios por el tramo de la vía.

También en esta etapa se plantea la construcción de la segunda calzada entre Calarcá y el intercambiador Américas. Así mismo, en el departamento del Tolima, se plantea la construcción

de la doble calzada entre Cajamarca y el intercambiador Bermellón, conjunto con las obras de conexión con la carretera existente.

- Etapa 3: construcción de un segundo túnel unidireccional para completar la obra.

Se aprecia entonces, que este proyecto no corresponde solamente a la construcción de un túnel (ampliamente publicitado por la opinión pública), sino que incorpora toda una agenda de proyectos, entre los que se encuentran la construcción de calzadas sencillas, dobles calzadas, mantenimiento vial, instalación de redes y suministros eléctricos. Además la construcción de un sistema de túneles y viaductos creando de manera conjunta una transformación territorial aledaña a la carretera.

A continuación se presentara una imagen en la cual se puede observar todo el sistema carretero que se ha venido adelantando en el tramo Ibagué - Armenia y la incorporación del sistema de redes de telecomunicaciones transportes y servicios.

4.3 Contexto Histórico Del Túnel De La Línea

Proyecto Cruce Cordillera Central – Túneles del II Centenario (Túnel de la Línea)

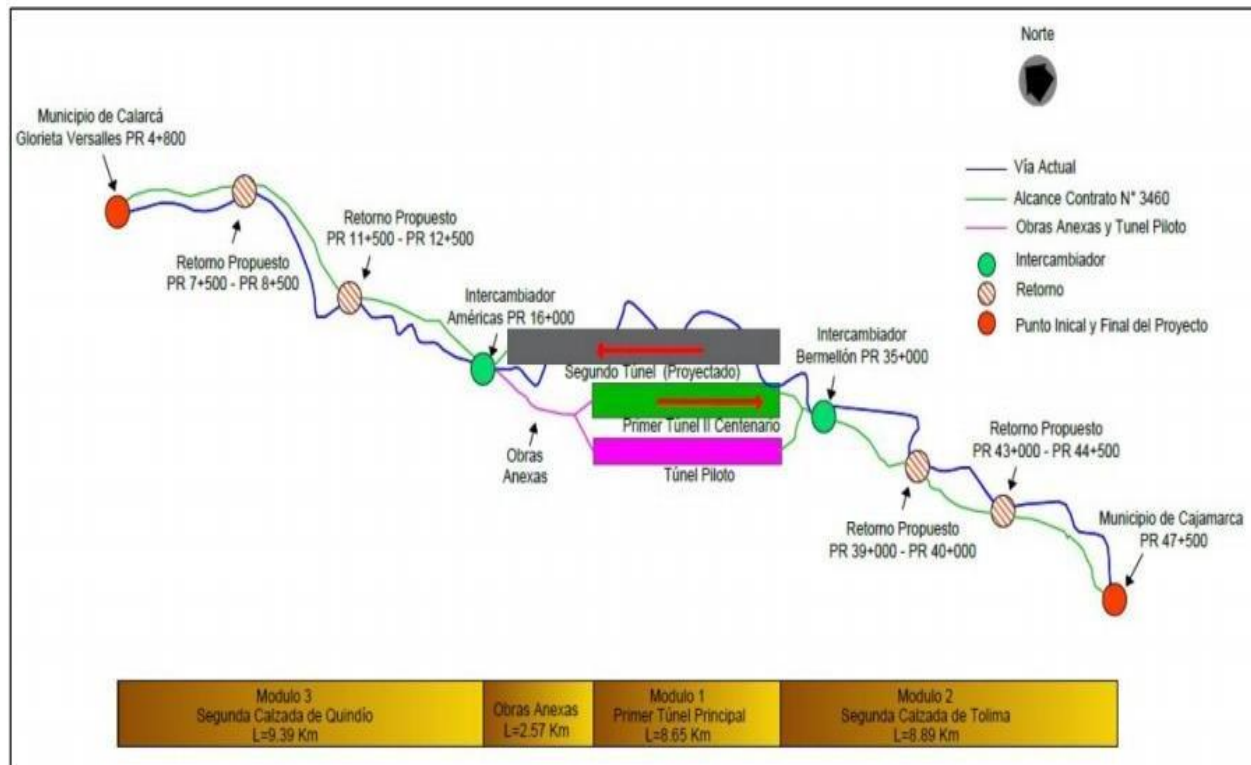


Ilustración 9: cruce de la cordillera central tomado de <http://www.camara.gov.co/sites/default/files/2017-08/INFORME%20EJECUTIVO%20TUNEL%20DE%20LA%20LINEA.pdf>

Para poder tener una idea clara del alcance de las dinámicas de la construcción de la infraestructura vial en Colombia, podemos tomar como ejemplo la historia del Túnel de la Línea. La cual, es una idea que se comienza a desarrollar a inicios del siglo XX, pero que por diversas circunstancias ha sido emblema de la ineficiencia de la institucionalidad Colombiana.

Por lo general, con los cambios de mandatos presidenciales, se presenta la interrupción de los proyectos adelantados, en muchos casos debido a la posición política de los gobernantes, los intereses económicos de los encargados de la construcción, o las prioridades en otros proyectos de los cuales se abandera la nueva administración, que con tal de no atribuir obras a gobiernos anteriores, deciden emprender desde cero y con nuevos estudios proyectos que tendrían el mismo fin que su antecesor. Esta especie de individualismo gubernamental no permite la continuidad de las obras, lo que genera un fuerte atraso en materia de infraestructura.

Para el caso del Túnel de la Línea, estos tipos de problemáticas no fueron la excepción. En la siguiente imagen se puede observar los diferentes procesos que ha tenido que superar este proyecto para ser llevado a cabo y cómo un proyecto que se mencionaba a inicios del siglo XX no se ha concretado después de la primera década del siglo XXI.

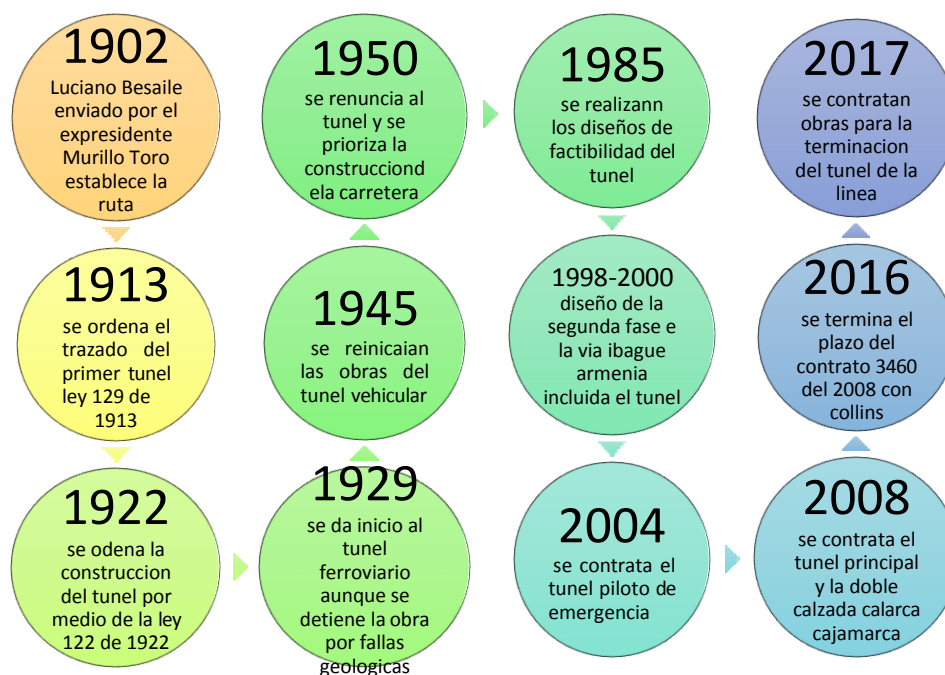


Ilustración 10: Línea del tiempo del túnel de la línea Elaboración propia con datos de www.dinero.com

Dentro de las últimas administraciones presidenciales, el túnel ha cobrado una mayor importancia, es por ello que desde el año 2000 se ha reactivado nuevamente la construcción del mismo con diseños actualizados.

Por ejemplo en el caso del túnel principal, el (CONPES 3084, 2000) propuso dos alternativas para su construcción; en la primera (Alternativa A) un túnel principal para el tránsito en dos direcciones acompañado de un túnel paralelo a este, que se utilizaría en emergencias y rescate con una calzada de 8 m de ancho (dos carriles cada uno de 4m).

La segunda alternativa (Alternativa B) era la construcción de dos túneles gemelos paralelos para cada dirección, cada túnel con una calzada de 7.5 m de ancho para albergar dos carriles de 3.75m³⁵.

³⁵ Inicialmente se había optado por la alternativa A y para los años 2001 y 2002 el Instituto Nacional de Vías - INVIAS, adelantó tres procesos licitatorios para contratar el “Diseño, Construcción, Operación y Mantenimiento del Túnel de la Línea y Obras

Para el año 2007 se contempló de mejor forma la alternativa B que es la que se encuentra en ejecución actualmente, sin embargo, al abrir los procesos licitatorios ninguna de las empresas oferentes quiso hacer una propuesta. De nuevo se había declarado desierta la licitación poniéndole freno la obra. En este caso, los argumentos de los inversionistas privados fueron, que el presupuesto que la nación destinaba para el proyecto de 212.000 millones, no era suficiente para la culminación de la obra. Además que no se tenía los estudios geológicos definitivos en una zona de alta montaña, lo que generaba incertidumbre entre los contratistas. (Caicedo Ferrer, 2016).

Esta es una evidencia más, que permite ver la falta de planeación Estatal frente a los proyectos de infraestructura vial en la construcción de la carretera. De hecho, dentro del aparato estatal se contempló la necesidad de fraccionar la obra en concesiones más pequeñas, con el fin de tener más concesionarias a cargo; aunque esto implicaba más peajes y el fraccionamiento del tramo vehicular.

Por tanto se abrió un nuevo proceso licitatorio para el año 2008 en el cual el concesionario II centenario se hizo cargo del proyecto, en cabeza de su representante legal Carlos Collins.

Entonces, para el 14 de abril del año 2009 se daba inicio al contrato del túnel de 8,5 km, 26 viaductos, 20 túneles pequeños y 18 km de vías, en un plazo de 70 meses. Se entregó en ese entonces concesionado a Carlos Collins por un valor de 647.554 millones (Revista Dinero, 2019). No obstante a pesar que se acercaron los tiempos de entrega del contrato por parte de Collins, las obras no avanzaron lo esperado.

Adicionalmente, las obras que se habían construido tenían deficiencias estructurales graves, es por ello que se decide contratar un estudio de la compañía Ingetec³⁶, quien arrojó los resultados que obligaron a la cancelación del contrato con Collins.

A raíz de esto el Estado demanda a Collins, el cual regresa la demanda argumentando que a través de los funcionarios Estatales, hubo sobrecostos en los equipos eléctricos que se instalaron en el túnel.

Anexas”, los cuales fueron declarados desiertos por falta de proponentes (CCI, 2011) esto generó que nuevamente el proyecto quedara estancado como lo había hecho durante todo el siglo.

³⁶ El estudio de Ingetec argumentaba: En cuanto a túneles cortos, hacía falta la construcción de uno nuevo y la reparación de 16 por fisuras, además de la terminación de otros tres. En cuanto a viaductos se necesitaban construir 4, repotenciar 3 y reparar 10. (Revista Dinero, 2019)

Luego de esto, mientras que se hicieron las respectivas investigaciones, las obras quedaron suspendidas, generando que los avances realizados comenzaran a deteriorarse nuevamente, cómo se puede observar en la siguiente imagen.



Imagen 15: fuente propia tras el abandono de la obra se ha deteriorado ampliamente lo ya construido.

4.3.1 ¿Por qué falla la infraestructura en el país? “Llave En Mano”. Causas de atraso y sobre costo en los Contratos.

Como ya se mencionó, en la construcción del megaproyecto Túnel de la Línea, se han presentado un sinnúmero de razones por las cuales se han tenido que detener las obras. Más sin

embargo, una de las razones de mayor peso que produjo está parálisis infraestructural, se dio por el tipo de contrato que realizó el Estado con la concesión Collins³⁷.

El contrato denominado “Llave en mano” es un contrato donde el Estado paga el monto total de la obra y la constructora debe mostrar de manera periódica los adelantos realizados (CCI, 2011). Como consecuencia a esta forma de contratación, la constructora de Carlos Collins pudo cobrar por partes del proyecto que aún no se habían realizado (Revista Dinero, 2019), generando unos resultados visibles pero a su vez no funcionales dentro de lo esperado. Es decir, que la vía en su conjunto, se encuentra llena de proyectos, túneles, y viaductos que no conectan con nada y no se dirigen a ninguna parte. Además de otras tantas que presentan problemas estructurales debido a su abandono, tal y como lo muestra la siguiente imagen:



imagen 16: sistema de túneles abandonados fuente elaboración propia

En esta imagen podemos observar algunas zonas sin terminar.

³⁷ El contrato con Collins de tipo “Llave en mano” se firmó el 24 de diciembre de 2009



imagen 17: secciones en el talud para evitar deslizamientos Fuente elaboración propia

Ahora bien, en términos generales la construcción de carreteras en Colombia, han tenido que sufrir atrasos por diversas razones. Clavijo (2011) expone que los obstáculos que mayoritariamente detienen la construcción de vías en el país son los siguientes:

- Problemas con la adquisición de predios.

Existe la necesidad de encontrar a varios de los dueños originales, además de la discusión sobre el establecimiento del valor de los predios y la negociación entre el gobierno y el propietario

- La coordinación entre los proyectos y las compañías de servicios públicos.

El problema radica, en que existe un vacío legal en cuanto a quién debe hacerse cargo de los costos de traslado, en caso que las dos obras se obstaculicen mutuamente.

- La obtención de licencias ambientales.

La agencia nacional de licencias ambientales (ANLA) es la encargada de proveer los permisos para la construcción o explotación de una zona. Sin embargo, constantemente los proyectos se planean sobre zonas protegidas lo que los obliga a modificarse.

- La relación con las comunidades étnicas.

Constantemente las comunidades que podrían oponerse a algún proyecto de esta clase. Sobre todo si afecta de manera significativa sus condiciones materiales de existencia (agua, fauna, jurisdicción etc.).

- La inversión en tecnología y logística para los proyectos.

El costo en cuanto a estudios de factibilidad y la dificultad para la implementación e importación de tecnologías, no ha permitido la optimización de los tiempos para construcción generando atrasos.

Además, como ya se había mencionado, existe una fuerte contradicción en cuanto a la construcción de infraestructura vial en Colombia. Pues por un lado, Colombia ocupa uno de los últimos lugares en materia de infraestructura en todo Latinoamérica, (Clavijo, 2011) y a raíz de esto se han hecho esfuerzos gigantes por mejorar en materia de inversión en vías. No obstante, así exista la inversión, también se reproduce el fenómeno de la corrupción atado a problemas de índole burocrático. Este choque de poderes dentro del aparato Estatal, la compañía privada y la corrupción.

Otras de las causas del entorpecimiento de las construcciones se puede atribuir a la existencia de otro negocio que obstaculiza la obra (establecimiento de redes, tendidos eléctricos y servicios, además de contratación de tecnología), y la disputa con comunidades (adquisición de predios, licencias ambientales, intervención en los territorios). De lo anterior se puede suponer que tanto las compañías multinacionales como las personas de una región determinada, pueden tener diversas perspectivas sobre la construcción de las obras de infraestructura. Por ejemplo para las multinacionales la construcción de la infraestructura puede ser una valiosa herramienta para

potenciar sus economías sea de manera legal o ilegal como lo veremos más adelante, de esta manera, los atrasos o sobrecostos se encuentran contemplados (planificados) con el fin que estos generen lucro con el tiempo; como para las comunidades puede ser el piedra angular que transformaría sus condiciones materiales de existencia lo que los obliga en muchos casos a oponerse a los proyectos.

De todas formas, hay que tener en cuenta que los proyectos siguen manteniendo su naturaleza de corte neoliberal, por tanto son proyectos creados con el fin de generar lucro entre sus inversores y que además de esto permitir la instalación y desarrollo de otras industrias y sistemas productivos a gran escala. Por ejemplo, la minería, la instalación de multinacionales, que generan conexiones entre el extractivismo, los megaproyectos en construcción y la infraestructura ya existente.

Para tener esta idea un poco más clara, se hace pertinente el análisis de dos compañías existentes en el tramo local estudiado.

4.4 Actores Territoriales Que Resultan Potenciados Por La Construcción De Proyecto Túnel De La Línea.

4.4.1 Anglo Gold Ashanti y el proyecto minero la Colosa

Una de las formas en cómo se puede establecer una multinacional a los costados de la carretera, se da por medio de la creación de zonas de parqueo, establecimiento de cascos urbanos y campamentos para sus trabajadores, zonas de depósito o extracción de residuos, y zonas de tratamiento del material extraído. La ubicación estratégica, hace que los costos de todas estas actividades disminuyan, por lo tanto la compañía privada se ve altamente beneficiada dependiendo de su cercanía a las redes Viales.

Conforme a lo anterior, y paralelo al proyecto vial Túnel de la Línea, se adelanta La Colosa. La cual es un proyecto minero de gran envergadura que se ha empezado a desarrollar en el municipio de Cajamarca Tolima, que consiste en el desarrollo de una mina a cielo abierto ubicada en zona cordilleral por la concentración aurífera, y que es promovida por la empresa Anglo Gold Ashanti (AGA).

Esta empresa de carácter multinacional³⁸ es una de las mayores extractoras de oro en el mundo. Cotiza en la bolsa de valores en Sudáfrica, y tiene a su cargo minas a cielo abierto en países como Ghana, la república democrática del Congo y Colombia.

Sobre la empresa, se puede decir que ha sido demandada en varias ocasiones por ONG y grupos en la defensa de los derechos humanos, por prácticas que atentan contra la conservación ambiental y generar degradación en el tejido social.

La compañía llega a Colombia en el año 1999 y solo hasta el 2003 comienza a hacer exploración (colombian solidarity campaign, 2011). Cabe resaltar que en este año ya se había posesionado Álvaro Uribe como presidente de la república, el cual como ya lo hemos referenciado en capítulos anteriores, realiza reformas que permitieron dar facilidades a la empresa extranjera en cuanto a la obtención de los recursos nacionales. Dentro de esta fase exploratoria, AGA³⁹ descubre una veta de oro en el municipio de Cajamarca.

Consecuencia de la dispersión del oro dentro de las capas de la tierra, no permite la extracción total del mineral mediante explotación por socavón. Por tanto hay que retirar la cobertura vegetal de una zona considerada reserva forestal, lo que muy seguramente cambie y modifique el entorno, transformando una región mayoritariamente agrícola y fundamental para la seguridad alimentaria del país, a una zona desierta y sin posibilidad de cultivo.

³⁸ Es producto de la fusión de dos compañías anglo Gold y Ashanti Godfield, posee cerca de 62.046 empleados y unas reservas de oro totales a 71.2 millones de onzas. Cuenta con un total de 21 operaciones en 4 continentes (Idarraga, Anglo Gold Ashanti caracterización y la amenaza, 2010)

³⁹ Anglo Gold Ashanti

Además del daño ocasionado producto de la explotación, también afecta a las comunidades desde otros frentes. La compañía es altamente reconocida por la utilización de las fuerzas militares para poder asegurar el cumplimiento de su agenda de operaciones, lo cual conlleva al desplazamiento de población el asesinato de opositores a los proyectos mineros y el fomento de la violencia en estas regiones (Idarraga, 2010).

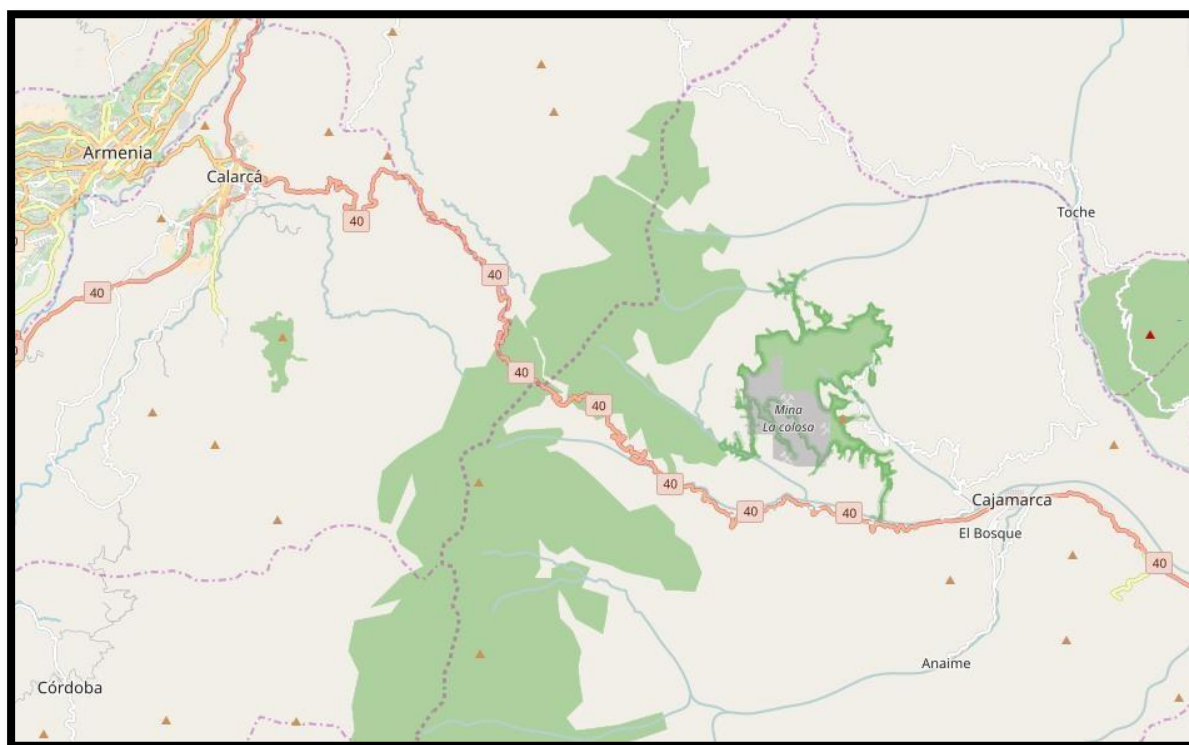


Ilustración 11: mina la Colosa y ruta nacional 40 elaboración propia con fuente: Sistema Integral Nacional de Información de Carreteras – SINC

La relación entre el Estado colombiano y las compañías mineras también es inaceptable, según (colombian solidarity campaign, 2011). Colombia es un país altamente vulnerable en el tema de legislación referente a lo ambiental. Esto atado a el otorgamiento de licencias ambientales sin la debida revisión del impacto producto de la burocracia corrupta, ha hecho que estas compañías gocen de total impunidad⁴⁰.

⁴⁰ por ejemplo se dictaminen medidas como la ley 1382 del 2010 que permite que zonas protegidas como en el caso de la Colosa una reserva forestal pueda ser “sustraída” de su naturaleza para poderla usar como zona de vocación minera. Por otra parte, la **Fuente especificada no válida**. argumenta que la exención de impuestos al sector energético es considerablemente alta en comparación con las regalías que se obtienen por la explotación, pues por ejemplo de la extracción de oro la nación recibe en regalías solamente el 3.2% Esto combinado con la legislación, ha provocado que en el 2007 Colombia exportara productos de este sector por 7.344 millones de dólares, en 2009 la cifra aumento a 18.035 millones y para el 2021 se estima que llegaría a 54.149 millones de dólares” (pag.1)

Idarraga, Muñoz, & Velez (2010) Complementan la anterior idea, denunciando que existen pruebas de cómo AGA ha intercedido en la formulación de políticas para su beneficio tanto en lo regional como en el orden nacional.

Padilla (2010) Por su parte expone que las alianzas comerciales de los países traen consigo estrategias que blindan a las empresas en caso de la imposición de normas estatales que benefician la conservación ambiental⁴¹.

En cuanto al proyecto minero la Colosa, del mismo modo que en la compañía AGA, las estrategias que se emplean en él, muestran un panorama preocupante. El proceso de extracción del mineral trae consigo la utilización de grandes cantidades de agua, las cuales se contaminan con cianuro, químico usado para la separación de minerales dentro del proceso extractivo. Por ser un proceso de extracción en una zona de montaña, existe una alta probabilidad de la contaminación de fuentes hídricas que alimenten al municipio de Cajamarca e incluso a la ciudad de Ibagué.

Teniendo en cuenta que Cajamarca se considera una de las despensas agrícolas de Colombia, la utilización del agua para la minería traería un impacto en las poblaciones dedicadas a la agricultura (la mayoría de ellas conectada al servicio de agua a través de quebradas y cañadas) afectando el potencial agrícola y productivo de la zona.

4.4.2 Smurfit Kappa.

La articulación entre la infraestructura y las empresas permite la reducción de los costos de operación y traslado, facilita la implementación de procesos tecnológicos en las áreas de trabajo de las compañías, conecta de manera más eficaz los centros de producción con los de consumo.

En la anterior afirmación se aprecia las ventajas de establecer las compañías multinacionales en zonas que permitan la conexión de redes de transporte, facilitando el proceso de distribución, elemento fundamental en todo proceso económico.

⁴¹ una compañía podría demandar a un estado con la excusa que obstaculiza sus ganancias si por ejemplo el estado aplica provisiones legales para regular los desechos tóxicos producidos por la minería. Además tiene derecho a demandar si consideran que sus derechos como inversionistas se han visto vulnerados por ejemplo a raíz de una protesta social o una consulta a las comunidades; por su parte el estado se muestra impetuoso al atacar todo tipo de manifestación que se encuentre en contra de dichas compañías.

Al igual que AGA, Smurfit Kappa es una compañía de extracción maderera que también tiene presencia en la región estudiada y se encontraría altamente beneficiada en caso de culminarse el proyecto cruce de la cordillera central.

Smurfit Kappa es de origen irlandés pero con accionistas colombianos⁴², es considerada la papelería más grande del mundo, llega a Colombia en el año de 1969 y adquiere una gran cantidad de terrenos a bajo costo con el objetivo de la extracción producto de la madera tropical existente.

En sus inicios la compañía trabajaba bajo un esquema de subsidiarios donde los dueños de los territorios cortaban los árboles y la empresa se encargaba del proceso de transformación de la materia.

Este modelo permitió la expansión de la compañía hasta el punto de adquirir una gran cantidad de terrenos, pues por ejemplo para 1974 la compañía había adquirido bajo un esquema de concesión 120.000 hectáreas, contrato que abandonaría antes de cumplirse el tiempo establecido por el acuerdo, debido a que desde ese mismo año la empresa se apuntaló a la compra de 30.000 hectáreas en un plazo de 15 años. Ya a los 40 años de su presencia en Colombia, la compañía contaba con 67.900 hectáreas (Alzate, 2017).

Su zona de impacto se sitúa entre la cordillera occidental y la cordillera central colombiana debido a la facilidad de obtención del recurso hídrico, muy importante para el cultivo de madera.

Sin embargo la compañía decidió eliminar la tala de la madera nativa para dedicarse a la plantación de cultivos de eucalipto y pino, árboles que poseen un alto consumo de agua y que contribuyen a la acidificación del suelo.

⁴² Grupo Carvajal



imagen 18: plantaciones de pino en el municipio de Calarcá; contraste con pequeños cultivos de plátano Fuente: elaboración propia

Esto ha provocado que las fuentes de agua disminuyan afectando fuertemente a poblaciones como Sevilla, Riosucio, Pereira, Dagua, Salento y Calarcá.

Según Alzate (2017) Smurfit para el año 2015 poseía 67.926 hectáreas sembradas, emplea a 2500 operarios sobre el terreno y posee su planta principal en yumbo (Valle del Cauca), el volumen de producción anual se encuentra en 830.000 toneladas de madera lo que significa que cada día entra a su planta principal 300 camiones cargados de pinos y eucaliptos.

Es importante en esta parte señalar que el modelo de estas compañías no incentiva la generación de empleo pues es un proceso muchas veces mecanizado o como en este caso de tiempo para corte y siembra, esto conlleva a aumentar procesos migratorios de los campesinos que se asociaban a esta compañía.

Es curioso ver en estos dos casos, la estrecha relación existente entre las empresas multinacionales y la clase política colombiana pues, siguiendo con Alzate (2017) existe una fuerte alianza entre la compañía y la clase política, pues según denuncia, el grupo Carvajal accionistas de la multinacional ha donado dineros a las campañas de Álvaro Uribe y Juan Manuel Santos, además que la empresa ha salido beneficiada por medio de una alianza para recibir dineros del Estado mediante una figura de incentivo forestal que recibió el gremio de los cultivadores de pino.

De igual manera la empresa también se ha visto envuelta en denuncias a raíz de irrespeto a los derechos humanos de aquellos que se oponen a su operación, dentro de los casos documentados existe una relación entre homicidios, amenazas a líderes sociales y presión de grupos paramilitares a campesinos que enlodan a la compañía (Alzate, 2017).

Dentro de los más destacados tenemos el asesinato de German Mejía, Gloria Zapata Hernando Duque y la desaparición de Sandra Cuellar todos líderes opositores al negocio forestal. Aunque en el caso de AGA y Smurfit Kappa ha habido intentos fuertes por penetrar en las comunidades bajo la consigna de progreso para las regiones, ha existido siempre la desconfianza y la preocupación en estas compañías, pues los estudios y el impacto de sus actividades son más fuertes que la construcción de un colegio el reparto de mercados o la financiación de las fiestas populares.



imagen 19 escuela donada por Smurfit Kappa en el alto de la línea y su posterior deterioro Fuente: elaboración propia

Smurfit no solamente está destruyendo las fuentes hídricas también está destruyendo el tejido social ya que elimina la vocación agrícola y reduce la figura del campesino, también acaba con la biodiversidad al sembrar plantas foráneas que consumen y acidifican el suelo y por ultimo tiene un fuerte impacto en el latifundio ya que en sus prácticas depredadoras se hace propietaria de cada vez más extensiones de tierra.

Mediante la instauración de las dos compañías se pudo observar el fuerte interés en la zona donde se planea construir el túnel de la línea, pues en la cordillera central colombiana se dan las condiciones óptimas para sus respectivas operaciones, por un lado es una zona altamente rica en material minerales debido a su origen ígneo y metamórfico, lo cual posibilita los las vetas de metales como el oro, por otra parte es una zona de formación de estrellas de agua, pendientes de

buena inclinación, esto permite que plantas como el pino y el eucalipto se desarrollen a velocidades que no se ven en ninguna parte del mundo⁴³.



Imagen 20: cultivos de pino paralelos a la construcción del proyecto cruce de la cordillera central Fuente: elaboración propia.

4.5 El Impacto negativo del proyecto

Tal y como se había argumentado antes, en la construcción de la infraestructura vial convergen un sinnúmero de intereses y actores que generan las dinámicas regionales. Ahora corresponde ver, al que al parecer es el más impactado de este entramado de relaciones sociales

⁴³ El árbol de pino se encuentra en su etapa de corte entre los 16 y 18 años mientras es eucalipto se encuentra en 7 en algunas partes del mundo el tiempo puede ser incluso el doble (Alzate, 2017).

que giran a partir de la construcción de la infraestructura vial; los actores locales en el territorio de la cotidianidad.

Por actores de la cotidianidad nos referiremos a las personas que viven y consiguen su sustento bien sea por las actividades contiguas a la carretera, como de las actividades que la carretera misma ha forjado bien sea de manera planificada o espontánea.

Planificada en la medida que el trabajador de la cotidianidad se integra a las prácticas de las empresas que se instalan en la carretera⁴⁴ (casetas de peajes, obreros en la construcción, restaurantes, estaciones de servicio, empresas multinacionales, entre otras).

Por otro lado, los que han generado su sustento económico de manera espontánea por medio de las condiciones que establece la vía (lavado de vehículos, venta de bebidas y comidas, mecánicos empíricos, paleteros viales, etc.)

Esta parte de la investigación hará un particular énfasis en los segundos, pues estos se ven directamente afectados en caso que se presenten cambios en la infraestructura. La presencia de estas personas en la carretera se remonta a la falta de oportunidades, la excesiva acumulación y sobreacumulación de tierras en manos de compañías multinacionales, la pérdida de la competitividad agrícola en los mercados internacionales a raíz de los TLC, el conflicto armado, además del abandono y lumpenización del campesino. Es por ello que han tenido que recurrir a prácticas económicas que emergen de los procesos de construcción y establecimiento de carreteras.

Estas personas se han asentado en la vía con el fin de adquirir un sustento. Sus actividades informales permiten obtener los recursos para la alimentación. Sus viviendas están construidas con maderas y poli sombras desgastadas, aunque no tienen que pagar arriendos, ya que se construyeron sobre terrenos del Invías. No cuentan con los servicios básicos necesarios como Alcantarillado, o luz de hecho en palabras de Cristóbal cubillos uno de los habitantes de la Línea:

⁴⁴ esto se puede evidenciar en la entrevista que se le hace a Marinelly Londoño en la revista (EnRutaDos, 2013) la cual hacía parte de la empresa Odebrecht y sus concesionarias. En el relato ella argumenta que ha salido de su vereda porque la constructora le prometió una casa en el pueblo, como parte de los beneficios de los programas que adelantaba la multinacional en Colombia.

“Para cargar los teléfonos celulares le pedimos a uno de los muchachos que baje hasta donde están haciendo la construcción del túnel y pida el favor, por allá se queda todo el día y luego cuando nos los trae, pues a ahorrar la carguita, uno no sabe alguna emergencia que se presente o si algún varado necesita llamar”. (Cubillos, 2019)

La conexión a servicios de agua, se hace por medio de tuberías hechas a ríos y cañadas, además que viven en una zona de ladera lo que produce que constantemente tengan que desplazar su vivienda y reconstruirla gracias a la inestabilidad de los terrenos.



Imagen 21: Casa de Cristóbal Cubillos Fuente: elaboración propia

Una porción de la población que allí habita son adultos mayores, los cuales llevan viviendo de la vía por más de 10 años. La actividad con la cual la mayoría se gana el sustento consiste en dar aviso y paso a los camiones que se acercan a las curvas cerradas con el fin de evitar choques, a cambio de las monedas que arrojan los que por allí transitan. Sin embargo esta es una actividad

que conlleva varios riesgos, pues “*hay mucho accidente y poca señalización además que no hay luz*” (Bustos, 2019) Lo que complementa José Santiago Cucuru (habitante de la zona) quien da su testimonio:

“Una vez casi se me va una mula encima de la casa, hace como cuanto le digo yo, hace como unos 10 años, ella quedo sin dirección entonces el más no pudo obrarla ni nada sino cuando llegó y se la pegó, entonces había una defensa y el alcanzo a sostenes y a mandar el freno o si no le cuento que yo no estaría contando el cuento porque quedo a medio metro de la entrada de la pieza” (Cucuru, 2019)

“mi esposo ha estado mucho en peligro por trabajar en la curva, porque las mulas se quedan sin frenos y yo hace unos cuatro años o cinco pedía monedas en una recta más arriba de donde él y los carros se quedaban sin frenos y me tenía que subir hasta el barranco y a lo último dejé de pedir las monedas y me quede en la casa mejor que a peligrar la vida” (Marulanda, 2019)

Ejemplos como estos se escucharon a lo largo de las 12 entrevistas que se realizaron a los habitantes de la región, en la siguiente tabla se mencionan las familias entrevistadas y se describe las condiciones de la población en lo concerniente a salud educación y vivienda.

cuadro de carcterísticas de la poblacion encuestada en el proyecto Tunel de la linea							
Familia	tiempo de Residencia (años)	actividad economica	personas a cargo	nivel de estudios	servicios de salud	agua	luz electrica
Buitrago	20	vendedor sobre la via	6	primaria	si	cañada	no
Bustos	1	ayudante de vehiculos	4	bachillerato	si	cañada	no
Cubillos	11	ayudante de vehiculos	0	primaria	si	cañada	no
Cucuru	25	ayudante de vehiculos	1	primaria	si	cañada	no
Marin	27	ayudante de curvas	4	no tiene	si	cañada	no
Marulanda	22	ayudante de curvas	2	primaria	si	cañada	no

Tabla 4: caracterización de la población encuestada Alto de la línea: fuente: elaboración propia

Otras formas de sustento de estas personas consisten, en prestar ayuda a los vehículos varados, los lavaderos, proveen agua a las máquinas recalentadas por la pendiente a causa de los

constantes bloqueos producidos por las construcciones que se adelantan. Y por supuesto la instalación de tiendas pequeñas que proveen bebidas calientes para la zona de alta montaña.



imagen 22: tiendas de venta sobre la carretera Fuente: elaboración propia



imagen 23: apreciación del paso de camiones en las curvas cerradas, al fondo Ligia Marulanda Fuente elaboración propia

Una de las dinámicas que han desarrollado los habitantes de la región y que más ha llamado la atención, consiste en la recolección de elementos y objetos que se caen de los vehículos con el fin de venderlos como repuestos.



Imagen 24: venta de artículos encontrados por la carretera Fuente: elaboración propia

Estas personas viven al día con los recursos que la carretera les provee. Sin embargo con la reactivación de los proyectos de infraestructura, su forma de ganarse el sustento se ha visto afectada. Estas poblaciones se asientan en la zona más alta de la cordillera central, por lo que, de construirse el túnel se reducirá o eliminara a futuro el tránsito de vehículos. Aquellos vehículos que dan el sustento a estas familias, lo que les trae incertidumbre con respecto a su futuro.

La mayoría de los habitantes son conscientes de su problemática pues saben que *“por unas partes es bueno el túnel porque para los conductores (...) es mucha economía en combustible, pero pa’ los que vivimos a bordo de carretera no (...) porque ya dando la vía por el túnel, esta carretera y nosotros quedamos sin de que vivir”*. (Marulanda, 2019).



Imagen 25: Ligia Marulanda en su curva: Fuente elaboración propia

Estas personas han dejado de trabajar el campo, debido a sus avanzadas edades, argumentan que no hay quien les dé trabajo a los viejos, y muchos de ellos tienen serios problemas de salud.

Estas poblaciones mantienen la esperanza que el estado les reconozca algún dinero para reubicarse, aceptan de golpe que cuando el Túnel de la Línea se habilite, deben abandonar sus hogares y en un sentido más optimista *“hacer la Casita más abajito”* (Marin, Bustos , Marulanda, & Cubillos, 2019) Por ello cuando se les preguntó acerca de que piensan hacer cuando se construya el túnel la respuesta estuvo llena de peticiones al Estado de tipo asistencialista, por ejemplo: *“yo les pediría pues de que nos pagaran las propiedades para comprar en el pueblo una casita, y pues allá uno vive y con la plata poner una revertería y así se sobrevive”*. (Marin, Bustos , Marulanda, & Cubillos, 2019)

No hay pertenecía o apego a sus territorios, sienten que no es tierra de ellos y hay que irse no pueden hacer nada. Sienten que el avance de la infraestructura en lugar de conectarlos y facilitarles la vida los ha perjudicado enormemente y no hay nadie que se preocupe de su situación.

Por todo lo anterior, es claro que dentro de la multiescalaridad de las carreteras en Colombia esta vía no fue hecha en beneficio de estas poblaciones, esta carretera es vista bajo los ojos del neoliberalismo y la desigualdad que este contrae.

Conclusiones.

Dentro de los resultados que arrojó la presente investigación con respecto a la transformación espacial que produce la infraestructura vial, se pueden resaltar las siguientes reflexiones:

1. Las redes de infraestructura no se manifiestan solamente como construcciones con el fin de unir puntos, sino que son formas de contracción espacial, que trae consigo transformaciones políticas económicas e ideológicas, consecuencia de la necesidad de los seres humanos por establecer relaciones con el fin de crear comunidades y solucionar las necesidades que su espacio geográfico no puede solucionar.

2. Las carreteras construidas desde el inicio del siglo son infraestructuras creadas bajo la lógica neoliberal, por tanto tienen una carga económica y políticamente están diseñadas para conectar únicamente centros de producción y consumo, lo que crea una contradicción importante. En donde no hay comercio no se desarrollara infraestructura moderna y donde no haya infraestructura no llegarán los mercados (Sanchez F. , 2008), esto le daría el carácter económico y político a las obras y justificaría las propuestas geopolíticas de los proyectos de integración regional.

3. La aplicación de mejoras tecnológicas y renovación de la infraestructura se activa solamente en zonas estratégicas y conforme con la escala que dirige la intervención en la infraestructura

4. La infraestructura puede tener actores que deciden sobre su intervención, pero que no habitan el territorio en la que esta interviene, sin embargo, sí pueden ser beneficiados con los rendimientos productos de su construcción.

5. Con respecto a los proyectos de integración regional, estos plantean uniones de infraestructura multinacionales que alteran la soberanía y la libre determinación de los pueblos al incentivar y dirigir una infraestructura con fines de control geopolítico además de la extracción de recursos naturales. Por lo general son proyectos creados con fines de una economía de corte liberal y de comercio exterior, restándole importancia a las economías nacionales, pues a su vez incorporan en las naciones transformaciones en sus sistemas de leyes e implementando tratados de libre comercio.

Con respeto a la escala nacional se puede concluir lo siguiente:

1. Existe una fuerte contradicción estatal, pues por un lado, el Estado se puede beneficiar de los dineros que otorgan las compañías internacionales y organismos multilaterales si desarrolla la infraestructura que cumpla con objetivos macroeconómicos. Sin embargo también existe un enriquecimiento de los burócratas del estado, producto de los sobrecostos, el favorecimiento en la adjudicación de los contratos y en general la corrupción, a costa de generar demoras y atrasos.

2. Aunque la privatización proveniente del modelo neoliberal argumenta que la corrupción se daba por la burocracia del estado de bienestar, se demostró que en el esquema privado también se presenta corrupción incluso se puede asegurar que inmediatamente se establece el esquema de concesiones en Colombia y ante la centralización de poderes que trajeron las modificaciones legales, la corrupción ha emergido paralelamente al esquema de asociación público privada.

3. Por último, en la escala local se puede resaltar que: la infraestructura no siempre crea unión o disminuye los trayectos, pues en la zona del alto de la Línea, ante la eventual inauguración del túnel, la infraestructura se encargaría de desconectar poblaciones que previamente conectadas por las obras anteriores al proyecto cruce de la cordillera central.

4. La infraestructura vial, a pesar de desarrollarse en zonas rurales, puede despojar de su condición al campesinado, pues la infraestructura trae consigo la instauración de industrias que absorben mano de obra en algunos casos, o en otros la misma infraestructura ofrece nuevos modos de obtener las condiciones materiales de existencia para sus pobladores.

Lista de referencias.

- Acosta , M., & Alarcon, P. (2017). *Trabajo de Grado ANÁLISIS DE LA CANTIDAD Y EL ESTADO DE LAS VÍAS TERCIARIAS EN COLOMBIA Y LA OPORTUNIDAD DE LA INGENIERÍA CIVIL PARA SU CONSTRUCCIÓN Y MANTENIMIENTO*. Bogota: Universidad Catolica de Colombia.
- adriana madrid, I. m. (2005). *analisis y sintesis en cartografia algunos procedimientos*. bogota: universidad nacional de colombia.
- Ahumada, C. (1996). *El modelo Neoliberal y su impacto en la sociedad Colombiana*. Bogotá: Ancora.
- Alzate, C. (14 de Febrero de 2017). *Prensa colombia Pural*. Obtenido de <https://colombiaplural.com:https://colombiaplural.com/carton-devora-colombia-smurfit-kappa/>
- Arenas, M. A. (2015). *el tratado de libre comercio entre colombia y estados unidos y sus posibles impactos en las tendencias del comercio internacional colombiano*. santiago de cali: universidad del valle .
- Arriola, J., Córdova, E., & Granillo, R. (2014). *Centroamerica: Inversión en la Infraestructura de transporte, ambiciones corporativas e intereses Geoestrategicos*. San Salvador.
- arrizola, j., granillo, R., & cordova, e. (14 de mayo de 2014). *centroamerica: inversion en infraestructura de transporte, ambiciones corporativas e intereses geoestrategicos*. san salvador, El salvador.
- Associació d'Amistat amb el Poble de Guatemala. (2004). *El Plan Puebla Panama en: Cuadernos de Guatemala*. Barcelona.
- Banco Mundial. (2009). *informe sobre el desarrollo mundial una nueva geografia economica*. Washington D.C.: Banco Mundial.
- Bustos, A. (15 de junio de 2019). (Entrevista), *Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construccion de la infraestructura vial tramo Ibagué-Armenia*. (B. Guerrero, Entrevistador)
- Caicedo Ferrer, J. M. (12 de diciembre de 2016). *Los pecados del tunel de la linea*. Obtenido de El Tiempo.com: <https://www.eltiempo.com/economia/sectores/historia-de-la-construccion-del-tunel-de-la-linea-28313>
- Camacho, R. (2005). *El proceso global como transformador espacial, el caso de la carretera TLCAN en Mexico*. Mexico D.F.: UANM.
- Camara Colombiana de la Infraestructura . (2011). *informe visitas tecnicas direccion tecnica corredor de comercio exterior Bogota-Buenaventura: cruce de la cordilera central: Tuneles del II centenario-tunel de la Linea y segunda calzada Calarca-Cajamarca* . Bogota : Camara colombiana de la infraestructura.

- Castells, M. (2000). *The information Age: Economy, Society and Culture*. Madrid: Alianza.
- CEPAL. (2012). *El Papel del transporte con relacion a los objetivos de desarrollo del milenio*. Santiago de Chile: Naciones Unidas.
- Chanona, A. (2003). procesos de integracion en el marco del plan puebla panama. En E. Sandoval Forero, & R. Salazar Perez , *Lectura critica del plan puebla panama* (pág. Sp). Mexico: insumos latinoamericanos .
- Clavijo, S. (28 de noviembre de 2011). *Obstaculos el Desarrollo de la Infraestructura en Colombia*. Obtenido de anif.co: <http://anif.co/sites/default/files/uploads/Nov28-11.pdf>
- colombian solidarity campaign. (2011). *La Colosa: busqueda del Dorado en Cajamarca Colombia*. Londres.
- CONPES 2775. (26 de Abril de 2005). PARTICIPACION DEL SECTOR PRIVADO EN INFRAESTRUCTURA FISICA. Bogota D.C, Colombia.: Consejo Nacional de Politica economica y Social.
- CONPES 3045. (2009). Bogotá D.C, Colombia: Consejo Nacional de Politica Economica y Social.
- CONPES 3084. (2000). MODIFICACIÓN AL CONPES 3396 DEL 28 DE NOVIEMBRE DE 2005 PROYECTOS ESTRATÉGICOS DEL INSTITUTO NACIONAL DE VIAS - INVIAS. Consejo Nacional de Politica Economica y Social.
- Cortes, N. (Sf). *Trabajo de grado Ensayo IMPACTO SOCIAL DE LAS 4G DE CONCESIONES VIALES EN LA ACTIVIDAD*. Bogota: Universidad Militar Nueva Granada.
- Cubillos, C. (15 de junio de 2019). (Entrevista), Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construccion de la infraestructura vial tramo Ibagué-Armenia. (B. Guerrero, Entrevistador)
- Cucuru, J. (15 de junio de 2019). (Entrevista), Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construccion de la infraestructura vial tramo Ibagué-Armenia. (G. Ballardo, Entrevistador)
- De la Torre, J. (10 de 04 de 2020). (*infografia*) *Los Tentaculos de Odebrecht*. Obtenido de <https://www.semana.com/>: <https://www.semana.com/on-line/multimedia/infografia-los-tentaculos-de-odebrecht/518560>
- Delgado Mahecha, O. (2003). *Debates sobre el espacio en la geografia Contemporanea*. Bogotá: Universidad Nacional de Colombia.
- EnRutaDos. (2013). *Revista EnrutaDos*.
- Fernandes, B. (2011). Territorios, teoria y politica. En G. Calderon, & E. Leon , *Descubriendo la espacialidad social en America Latina*. Mexico: Itaca.

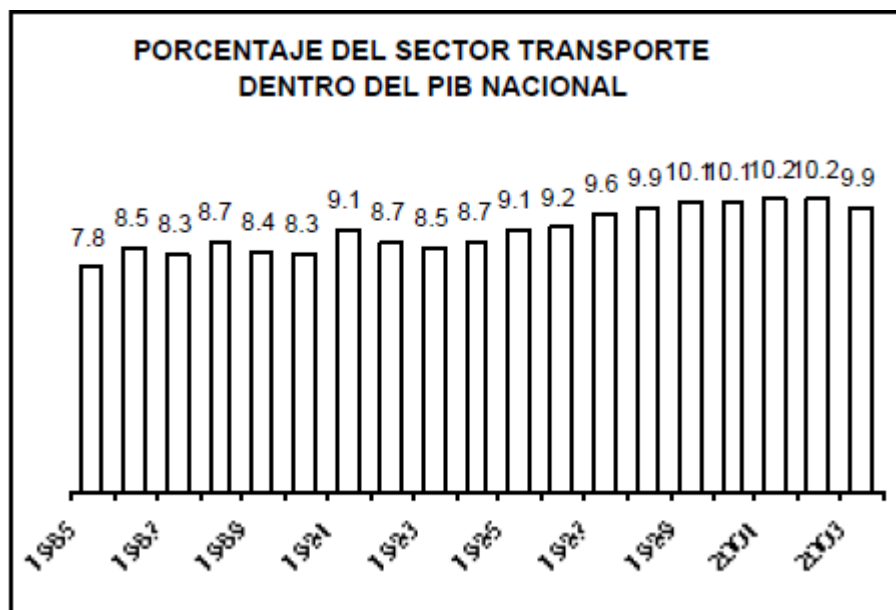
- Florido, B. (2015). *Tesis de Grado Evaluación del impacto ambiental en la construcción de la doble calzada Girardot-Ibagué sobre la avifauna en el Municipio de Ibagué Tolima*. Bogota: Pontificia Universidad Javeriana .
- Gintrac, C. (2014). las aportaciones de la geografía radical y la geografía crítica anglosajona a la teoría urbana . *Urban*, 53-61.
- Gudiño, M. E. (2008). *Geografía de las redes: impacto en la reconfiguración escalar del territorio latinoamericano*. mendoza.
- Gutierrez, O. (2015). la carretera Bogotá Villavicencio, su impacto sobre el ordenamiento territorial y el ecosistema. *Luna Azul*(40), 277-292. Obtenido de <http://lunazul.ucaldas.edu.co/index.php?option=content&task=view&id=1012>
- Harvey, D. (2007). *Espacios del Capital*. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2013). *Ciudades Rebeldes del derecho a la ciudad a la revolución urbana* . Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2018). La dialéctica. *Territorios*, 245-272.
- Idarraga, A. (2010). Anglo Gold Ashanti caracterización y la amenaza. *semillas*, 22-27.
- Idarraga, A., Muñoz, D. A., & Velez, H. (2010). *conflictos socioambientales por la extracción minera en Colombia, casos de la inversión Británica*. CENSAT agua viva.
- IIRSA.ORG. (18 de 05 de 2019). *Ficha de proyecto corredor vial Bogotá Buenaventura*. Obtenido de http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=52:
http://www.iirsa.org/proyectos/detalle_proyecto.aspx?h=52
- Lefebvre, H. (2013). *La Producción del espacio*. Madrid, España: Capitán Swing.
- Lenin, V. (7 de Noviembre de 1919). *DISCURSO EN LA REUNIÓN CONJUNTA DEL CEC DE TODA RUSIA, DEL SOVIET DE DIPUTADOS OBREROS Y SOLDADOS DE MOSCÚ, DEL CONSEJO CENTRAL DE LOS SINDICATOS DE TODA RUSIA Y DE LOS COMITÉS DE FÁBRICA, CONSAGRADA AL SEGUNDO ANIVERSARIO DE LA REVOLUCIÓN DE OCTUBRE*. Recuperado el 20 de 02 de 2020, de www.marxists.org: <https://www.marxists.org/espanol/lenin/obras/1919/noviembre/07b.htm>
- Ley 105. (30 de Diciembre de 1993). Por la cual se dictan disposiciones básicas sobre el transporte,. Bogotá D.C, Colombia: Congreso de la República de Colombia.
- Ley 80. (28 de Octubre de 1993). Por la cual se expide el Estatuto General de Contratación de la Administración Pública. Bogotá D.C, Colombia: Congreso de la República de Colombia.
- Lopez, C., Ramirez, J., & Sanchez, F. (1997). *Impacto de la ayuda externa en América Latina*. Bogotá: Tercer Mundo S.A.

- Manzanal, M. (2008). *Desarrollo territorial e integracion nacional ¿convergencia o Divergencia? en Jose Nun y Alejandro Grimson (comp.) Territorios identidades y federalismo* . Buenos Aires: Edhasa.
- Marin, N., Bustos , a., Marulanda, I., & Cubillos, C. (15 de junio de 2019). (Entrevista), Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construccion de la infraestructura vial tramo Ibagué-Armenia. (g. Ballardo, Entrevistador)
- Marulanda, L. (15 de Junio de 2019). (Entrevista), Dinamicas territoriales emergentes a partir de la construccion de la infraestructura vial tramo Ibagué-Armenia. (G. Ballardo, Entrevistador)
- Mendez, R. (1998). *Geografia Economica*. Barcelona: Ariel.
- Mendez, R., & Molineros, F. (1998). *Espacio y Sociedades*. Barcelona: Ariel.
- Mirralles, C. (2002). *ciudad y transporte el binomio imperfecto*. Barcelona: Ariel.
- Montañez, G. (1998). *Montañez, G. Delgado, O espacio, territorio y región: conceptos básicos para un proyecto nacional*. Bogotá, : universidad Nacional de Colombia .
- Muñoz, W. (2002). Concesiones viales en Colombia, historia y Desarrollo. *Tecnura*, 21.
- Nisbet, R. (1979). La Idea De Progreso. *Literature of Liberty*, II(1).
- Padilla, C. (2010). expansion minera, politicas de estado y respuestas comunitarias en America Latina. *Semillas*, 3-9.
- Pardo, O. (2005). *Recursos Naturales e infraestructura Situacion y Perspectiva de la mineria metalica en Argentina*. Santiago: CEPAL.
- Ramirez Millan, J. (2000). *Teoria del estado*. Mexico D.F: UAEM.
- Ramirez, A. (2015). *(Proyecto de Grado) Inversion en Infraestructura vial y su impacto en el desarrollo económico un analisis al caso colombiano 1993-2014*. Medellin: Universidad Nacional De Colombia.
- Repetto, A. (s.f). *El acuífero guaraní, lucha por el agua. Interés del pentágono EE.UU, recuperado de: https://historiaybiografias.com/guerra_agua/*. Santa Fe: Planeta sedna.
- Revista Dinero. (01 de enero de 2019). Tuel de la Linea una Decada de fallas. *Revista Dinero*.
- Revista semana. (25 de junio de 2011). *Semana.com*. Obtenido de <https://www.semana.com/enfoque/articulo/la-maldicion-del-inco/242044-3>
- Rojas, D. (2016). *Trabajo de Grado “DESARROLLO VIAL EN COLOMBIA Y EL IMPACTO DE LAS VIAS DE CUARTA GENERACION*. Bogota: Universidad Militar Nueva Granada.

- Roldan, D. (2003). el plan de desarrollo 2002-2006 "hacia un estado comunitario": algunas implicaciones para el conuunto de la economica y su proyeccion al campo colombiano. *Sociedad y economia*, 77-100.
- Rosas, P., & Sanchez, R. (2004). *Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*. Santiago: CEPAL.
- salazar perez, R., & sandoval forero, e. (2003). *lectura critica del plan puebla panama*. mexico: libros en red.
- Saldivar, A. (2003). *El plan Puebla panama: una Locomotora sin Vagones de Segunda en: Lectura critica del Plan Puebla Panama*. LibrosEnRed.
- Sanchez, D. (Julio de 2012). Tesis Doctoral. *Progreso y Desarrollo a la luz de la Teoria de la Evolucion*. Madrid, España: Universidad Complutense de Madrid.
- Sanchez, F. (2008). Elementos para una Geopolitica de los megaproyectos de infraestructura en America Latinay Colombia. *Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía*, vol. 21, núm. 1, enero-junio, 7-21 .
- Santana, D. (2012). Reseña de "Globalización y metamorfosis urbana en América Latina" de Mattos, Carlos. *Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía*, vol. 21, núm. 1, enero-junio, 163-167.
- Santos, J. M. (2010-2014). *Plan nacional de desarrollo*. Bogotá: Congreso de Colombia.
- Santos, M. (2000). *La naturaleza del Espacio Tecnica y Tiempo, Razón y Emoción*. Madrid: Ariel.
- Somarribas, L. (2008). HACIA UNA GEOGRAFÍA DE REDES: UN NUEVO PARADIGMA DE ANÁLISIS ESPACIAL ALTERNATIVO AL ENFOQUE REGIONA. *Revista Geografica de America Central*, 1(41), 1-34.
- Stiglitz, J. (2002). *El malestar de la Golabilización*. Bogotá: Taurus.
- Stiglitz, J. E. (2002). *El malestar de la Globalizacion*. Bogotá: Taurus.
- Valcárcel, M. (2006). *Genesis y evolución del concepto y enfoques sobre el Desarrollo*. Lima: Pontificia univerisdad Catolica del Perú.
- Vargas, N. (2006). Reseña de la Gestión publica en las concesiones viales de Colombia y su impacto economico. Bogota D.C, Colombia: E.S.A.P.
- vasco, c. (1990). tres estilos de trabajo en las ciencias sociales . *CINEP*, 12-13.
- Vasco, C. (1990). *Tres estulos de trabajo en las ciencias sociales* (5 ed.). Bogotá D.C: CINEP.
- Villegas Nava , P. (sf). *Geopolitica de la carreteras y el saqueo de los recursos naturales*. Cochabamba Bolivia: CEDIB.

Anexos.

Anexo 1: IMAGEN DEL PORCENTAJE DE INVERSION EN EL SECTOR TRASNPORTE EN EL PIB DE MEXICO (Camacho, 2005)



Fuente: INEGI 2003

Anexo 2: CUADRO DE CREACION DE PROYECTOS INDEPENDIENTES A LOS PLATEADOS EN EL PROYECTO MESOAMERICA inversión en infraestructura de los países centroamericanos para el año 2012 elaboración propia. Con datos de (arrizola, granillo, & cordova, 2014)

PAIS	DESCRIPCION DEL PROYECTO	COSTO APROXIMADO
GUATEMALA	Proyecto carretero que conectaría los puertos de Santo tomas de castilla en Izabal (atlántico) con el puerto Quetzal en Escuintla (pacífico) 372 km de largo abarca 46 municipios en 7 departamentos	\$ 7.000 millones de US

CONEXIÓN GUATEMALA CON MEXICO, EL SALVADOR	Carretera CA-12	\$ 650 millones US
HONDURAS	Carretera de inter-conector del atlántico (Honduras) con el corredor del pacífico (El Salvador)	\$ 100 millones US
EL SALVADOR	Pacto de FONMILENIO I para el mejoramiento de la infraestructura norte del país y la construcción de la carretera Longitudinal del Norte	\$ 460.9 millones US
NICARAGUA	Construcción del canal interoceánico	\$ 40.000 millones US
PANAMA	Ampliación del canal interoceánico	\$ 5.000 millones US

Anexo 3. Diferencias entre la primera y la segunda generación de infraestructura vial en Colombia

PRIMERA GENERACIÓN	SEGUNDA GENERACIÓN
Estudios Fase II	Estudios Fase III
Estudios de Tráfico insuficientes	Estudios de Tráfico más profundos
No se establecían fechas máximas para la adquisición de predios y licencias ambientales	Plazo máximo de adquisición de predios y licencias ambientales durante la etapa de preconstrucción
Plazos cortos de licitación	Mayores plazos de licitación
Contratos no detallados, con algunos vacíos jurídicos	Contratos mucho más completos, claros y transparentes que tratan de introducir todas aquellas variables que pueden afectar a las partes
Repartición de Riesgos poco clara	Repartición de riesgos más clara y sustentada
Criterios de evaluación de propuestas que producen distorsiones en la adjudicación	Calificación de "Pasa o no Pasa" para los criterios de experiencia y capacidad. Evaluación centrada en aspectos económicos con pocas variables
Poco énfasis en la promoción	Gran énfasis en la promoción de los proyectos
Gran incertidumbre por el manejo presupuestal de la entidad	Disminución de la incertidumbre del manejo presupuestal por parte de la entidad (vigencias futuras)
Garantías de tráfico durante toda la vida del proyecto sobre el tráfico estimado	Garantía de ingresos limitada en monto y plazo, tomando como referencia el cubrimiento de la deuda del proyecto
Garantías sin mecanismos de liquidez	Instrumentos para darle liquidez a las garantías
Plazo fijo de la concesión	Plazos variables de concesión

fuentes conpes 304

Anexo 4 Características de las redes elaboración propia con información de (Somarribas, 2008)

<i>CARACTERÍSTICA DE LA RED</i>	<i>EXPLICACIÓN DEL AUTOR</i>
<i>UBICUIDAD</i>	Hace referencia a que las redes en la actualidad están presentes en todas partes, por tanto al tomarlo como sujeto de estudio permite el establecimiento de generalidades
<i>INSTANTANEIDAD</i>	Hace referencia a que su velocidad y efectividad tiende a un constante mejoramiento a partir de los avances tecnológicos. Por tanto expone que la red tiende transformarse, ampliarse o contraerse.
<i>INMEDIATEZ</i>	Hace referencia al potencia de los habitantes en el acceso a una red, es característico de la red el conectar a de diferentes maneras todos los habitantes de una región
<i>FLUIDEZ</i>	Establece que la fluidez no es una categoría técnica sino una entidad socioeconómica y hace referencia a objetos construidos para el mejoramiento de la capacidad de los flujos
<i>ADAPTABILIDAD</i>	Hace alusión a las posibilidades que tiene la red de modificarse según su entorno, necesidades y relaciones sociales.
<i>VIRTUAL O REAL</i>	Según el autor toda red es virtual y solo se convierte en real en el momento cuando es utilizada en un proceso de acción, cuando maneja objetivos de creación claros.
<i>LOCAL O GLOBAL</i>	Aunque la red tiende a tener un enfoque global, nace a partir de las relaciones y necesidades regionales y locales

Anexo 5 Formato de entrevistas, elaboración propia

UNIVERSIDAD PEDAGOGICA NACIONAL
LICENCIATURA EN CIENCIAS SOCIALES
LINEA DE INVESTIGACION EN GEOGRAFIA

Dinámicas territoriales emergentes a partir de la construcción de la infraestructura vial tramo
Ibagué-armenia.

FORMATO ENCUESTA

NOMBRE _____ EDAD _____

PREGUNTAS PARA ENTREVISTA ESCRITA.

1. HACE CUANTO TIEMPO HABITA EN SU DOMICILIO ACTUAL

2. CUAL ES SU ACTIVIDAD ECONOMICA (DETALLE)

3. CUANTAS PERSONAS TIENE A SU CARGO Y CUANTOS VIVEN CON USTED (DETALLE)

4. QUE OTROS INGRESOS MANEJA EL NUCLEO FAMILIAR

 Escaneado con CamScanner

5. POSEE DE MANERA SATISFACTORIA LOS SEVICIOS BASICOS (SALUD, EDUCACION, AGUA Y ALCANTARILLADO OTROS)

6. NIVEL DE ESTUDIOS DEL NUCLEO FAMILIAR

PREGUNTAS PARA ENTREVISTA AUDIOVISUAL.

1. CONSIDERA QUE LA CONSTRUCCION DEL PROYECTO TUNEL DE LA LINEA ES BUENO O MALO Y POR QUE
2. ES USTED UNA PERSONA QUE SE ENCUENTRA AFECTADA POR LA CONSTRUCCION DEL PROYECTO TUNEL DE LA LINEA
3. SI PUDIERA CONTACTARSE CON LOS ACTORES ENCARGADOS EN LA CONSTRUCCION DEL PROYECTO TUNEL DE LA LINEA QUE RECOMENDACIONES LES HARIA
4. QUE ESPERARIA OBTENER USTED EN CASO QUE RESULTARA AFECTADO POR LA CONSTRUCCION DEL TUNEL DE LA LINEA
5. CONOCE SITUACIONES O CASOS EN LOS QUE SU VIDA O SU INTEGRIDAD SE HALLA PUESTO EN JUEGO POR CULPA DE LOS ACTORES VIALES
6. A QUE SE DEDICARIA SI TUVIERA QUE DEZPLAZARSE DE LA ZONA PRODUCTO DE LA CONSTRUCCION DEL TUNEL DE LA LINEA
7. CUAL ES SU OPINION CON RESPECTO A LAS DOS EMPRESAS QUE SE ESTBLACIERON EN LA ZONA ANGLO GOLD ASHANTI Y SMURFIT KAPPA.
8. DESEA AGREGAR ALGO A LA ENTREVISTA.

ENTREVISTAS

Entrevista No 1. Habitante Alto de la Línea Norma Jaqueline Marín ayudante en la curva 15 de junio 2019

Entrevistador: *¿hace cuánto tiempo vive en su domicilio actual?*

Norma Jaqueline Marín: 27 Años.

Entrevistador: *¿Cuál es su actividad Económica?*

Norma Jaqueline Marín: pidiendo monedas

Entrevistador: *¿cuantas personas tiene a su cargo y que viven con usted?*

Norma Jaqueline Marín: somos cinco (5)

Entrevistador: *¿quiénes son?*

Norma Jaqueline Marín: Mi papá, Mi hija, El niño, Mi hermano y Mi persona.

Entrevistador: *¿posee sistema de servicios básicos: salud, educación, Agua y alcantarillado?*

Norma Jaqueline Marín: No tenemos. Agüita si tenemos por conexión cañada.

Entrevistador: *considera que la construcción del proyecto Túnel de la Línea es bueno o es malo y por qué*

Norma Jaqueline Marín: No, es bueno, son buenas personas le ayudan a uno.

Entrevistador: *¿Es usted una persona que se encuentra afectada por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?*

Norma Jaqueline Marín: No señor,

Entrevistador: *¿y cuando pase el túnel?*

Norma Jaqueline Marín: No pues hay que hacer la vivienda más abajito.

Entrevistador: *¿Qué espera obtener en caso que usted resulte afectado por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?, en caso tal que ellos dijeran- Vamos a cumplir sus exigencias.*

Norma Jaqueline Marín: que nos compre. (Hace referencia a las viviendas).

Entrevistador: *¿A qué se dedicaría si tuviera que desplazarse a otro lugar debido al problema del Túnel?*

Norma Jaqueline Marín: Me pongo a vender arepas, yo no me varó.

Entrevistador: ¿Cuál es su opinión con respecto a las dos empresas que se establecen en la zona Anglo Gold Ashanti y Smurfit Kappa?

Norma Jaqueline Marín: No, Bien.

Entrevista No 2. Habitante Alto de la Línea Cristóbal Cubillos Rincón ayudante vial 15 de junio 2019

Entrevistador: Don Cristóbal que edad tiene

Cristóbal Cubillos Rincón: 59 años

Entrevistador: considera que la construcción del proyecto Túnel de la Línea es bueno o es malo y por qué

Cristóbal Cubillos Rincón: Pues pa la vía por unas partes puede ser bueno pero para nosotros es malo, pues por que por aquí los carros ya no vuelven a pasar, no hay en que trabajar.

Entrevistador: ¿Es usted una persona que se encuentra afectada por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?

Cristóbal Cubillos Rincón: Afectado si, por que donde abran el túnel eso quedamos por aquí sin de que vivir.

Entrevistador: si usted pudiera contactarse con los actores encargados de la construcción del proyecto, ¿Qué recomendaciones les haría?

Cristóbal Cubillos Rincón: la recomendación seria que nos reubicaran.

Entrevistador: ¿Qué espera obtener en caso que usted resulte afectado por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?, en caso tal que ellos dijeran- Vamos a cumplir sus exigencias.

Cristóbal Cubillos Rincón: pues así que resulte ser afectado que nos reubicaran

Entrevistador: Conoce Situaciones o casos en las cuales su vida se haya puesto en juego por culpa de los actores viales de la carretera.

Cristóbal Cubillos Rincón: pues si por acá hay mucha cantidad de accidentes, carros que se vienen a uno encima, a tumbarle la ranchita a uno.

Entrevistador: ¿A qué se dedicaría si tuviera que desplazarse a otro lugar debido al problema del Túnel?

Cristóbal Cubillos Rincón: *a que me dedicaría, a la mecánica de todas maneras.*

Entrevistador: *¿Cuál es su opinión con respecto a las dos empresas que se establecen en la zona Anglo Gold Ashanti y Smurfit Kappa?*

Cristóbal Cubillos Rincón: *pues las dos empresas, pues ninguna nos colabora tampoco aquí con nada, pues que digo yo, lo que sí están es perjudicando el agua, el terreno pues provocan derrumbes por la tumbada de los árboles.*

Entrevistador: *¿desea agregar algo más a la entrevista?*

Cristóbal Cubillos Rincón: *no pues dejar esto aquí por lo pronto*

Entrevista No 3. Habitante Alto de la Línea Ligia Marulanda Morales ayudante en la curva 15 de junio 2019

Entrevistador: *considera que la construcción del proyecto Túnel de la Línea es bueno o es malo y por qué*

Ligia Marulanda Morales: *pues por unas partes es bueno porque para los conductores y todo es mucha economía del combustible y todo, pero pá los que vivimos a bordo de carretera no.*

Entrevistador: *¿Es usted una persona que se encuentra afectada por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?*

Ligia Marulanda Morales: *pues si porque ya dando vía por el túnel esta carretera, quedamos nosotros sin de que vivir.*

Entrevistador: *si usted pudiera contactarse con los actores encargados de la construcción del proyecto, ¿Qué recomendaciones les haría?*

Ligia Marulanda Morales: *pues a los que construyen el túnel, la recomendación que yo les daría sería que nos tuvieran en cuenta a todos los que estamos por acá, que somos gente ya de tercera edad, que ya no nos dan trabajo, gente discapacitada y todo.*

Entrevistador: *¿Qué edad tiene usted?*

Ligia Marulanda Morales: 66

Entrevistador: *¿Qué espera obtener en caso que usted resulte afectado por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?, en caso tal que ellos dijeran- Vamos a cumplir sus exigencias.*

Ligia Marulanda Morales: *pues yo les pediría pues de que nos pagaran las propiedades para comprar en el pueblo, una casita para ya uno vive y con lo que nos den de plata pues uno la tasa, pone una revueltería bueno lo que sea y ya uno sobrevive.*

Entrevistador: *Conoce Situaciones o casos en las cuales su vida se haya puesto en juego por culpa de los actores viales de la carretera.*

Ligia Marulanda Morales: *si mi esposo ha estado mucho en peligro ahí porque las mulas se quedan sin frenos, y yo ahora hace como unos cuatro años o cinco, pedía en una recta más arriba de donde él y los carros se quedaban sin frenos y yo me tenía que subir hasta el barranco. A lo último deje de pedir las monedas ahí y me quede en la casa mejor que a peligrar la vida.*

Entrevistador: *¿A qué se dedicaría si tuviera que desplazarse a otro lugar debido al problema del Túnel?*

Ligia Marulanda Morales: *pues si me tuviera que desplazar a otra zona pues yo vería si colocaba como vuelvo y digo una revueltería que es lo que más fácil podemos manejar los ancianos*

Entrevistador: *¿Cuál es su opinión con respecto a las dos empresas que se establecen en la zona Anglo Gold Ashanti y Smurfit Kappa?*

Ligia Marulanda Morales: *pues la empresa minera, pues ahí si casi no tengo conocimiento y la de pino tampoco, porque mi esposo nunca trabajo en eso y pues uno no tiene conocimiento.*

Entrevista No 4. Habitante Alto de la Línea Albeiro Bustos Muñoz ayudante vial 15 de junio 2019

Entrevistador: *Don Albeiro considera que la construcción del proyecto Túnel de la Línea es bueno o es malo y por qué*

Albeiro Bustos Muñoz: *pues yo considero que es bueno para las grandes empresas sí, para nosotros los campesinos y los que habitamos por acá, me parece que estamos muy afectados por; por el mismo proyecto.*

Entrevistador: *¿Es usted una persona que se encuentra afectada por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?*

Albeiro Bustos Muñoz: *pues nos vemos afectados por queé, nosotros dependemos de la mecánica, dependemos de todo lo que tiene que ver con la vía. Entonces ya vamos quedar muy aparte, muy aislados del proyecto sí.*

Entrevistador: *si usted pudiera contactarse con los actores encargados de la construcción del proyecto, ¿Qué recomendaciones les haría?*

Albeiro Bustos Muñoz: *No pues que nos tuvieran en cuenta a las familias, porque hay niños ancianos, hay muchas personas que van a quedar desamparadas.*

Entrevistador: *¿Qué espera obtener en caso que usted resulte afectado por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?, en caso tal que ellos dijeran- Vamos a cumplir sus exigencias.*

Albeiro Bustos Muñoz: *Pues de pronto una reubicación, una vivienda.*

Entrevistador: *Conoce Situaciones o casos en las cuales su vida se haya puesto en juego por culpa de los actores viales de la carretera.*

Albeiro Bustos Muñoz: *Si claro, ya que hay mucho accidente, poca señalización.*

Entrevistador: *¿A qué se dedicaría si tuviera que desplazarse a otro lugar debido al problema del Túnel?*

Albeiro Bustos Muñoz: *Pues volver a la agricultura que es los inicios de lo que hemos aprendido*

Entrevistador: *Sumerced ¿Qué Cultivaba?*

Albeiro Bustos Muñoz: *papa, de todo aquí como se cultiva de todo.*

Entrevistador: *¿Cuál es su opinión con respecto a las dos empresas que se establecen en la zona Anglo Gold Ashanti y Smurfit Kappa?*

Albeiro Bustos Muñoz: *Pues respecto a esas dos empresas he, eso crea mucho desempleo hacia futuro, muy poca oportunidad para el campo, entonces en sí es un daño muy grande que nos están haciendo a nosotros los campesinos.*

Entrevistador: *¿desea agregar algo más a la entrevista?*

Albeiro Bustos Muñoz: *no, yo creo que así está bien.*

Entrevista No 5. Habitante Alto de la Línea José Santiago Cucuru mecánico 15 de junio 2019

Entrevistador: *considera que la construcción del proyecto Túnel de la Línea es bueno o es malo y por qué*

José Santiago Cucuru: *pues es malo, porque lo afecta a uno aquí y a los que estamos viviendo, los que vivimos a orillas de carretera y todo eso, porque tomo el mundo vivimos del negocio, vivimos de la mecánica, de todo mejor dicho eso nos complica a más de uno.*

Entrevistador: *¿Es usted una persona que se encuentra afectada por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?*

José Santiago Cucuru: *Afectada sí, estamos afectadas porque yo como tengo la casita ahí, ya de todas manera queda uno volando y queda uno sin recursos de nada, entonces es muy bueno que le miren a uno a ver cómo le solucionan eso.*

Entrevistador: *si usted pudiera contactarse con los actores encargados de la construcción del proyecto, ¿Qué recomendaciones les haría?*

José Santiago Cucuru: *pues yo les recomendaría, pues si bien que nos reubicaran o nos pagarán las propiedades, la propiedad donde uno vive.*

Entrevistador: *Conoce Situaciones o casos en las cuales su vida se haya puesto en juego por culpa de los actores viales de la carretera.*

José Santiago Cucuru: *a mí casi una vez se me va una mula encima de la casa, hace como unos que le digo yo, como unos diez (10) años. Ella quedo sin dirección entonces el mán no pudo obrarla ni nada sino cuando llego y se la pegó, entonces había una defensa y el alcanzo a sostener, a mandar el freno o si no le cuento que yo no estaría contando el cuento porque quedó a medio metro de la entrada a la pieza.*

Entrevistador: *¿Cuál es su opinión con respecto a las dos empresas que se establecen en la zona Anglo Gold Ashanti y Smurfit Kappa?*

José Santiago Cucuru: *la de cartón Colombia que le digo yo, es un empresa que se emplea mucho trabajo y eso pero también tiene un efecto, que es el efecto que va secando la tierra y va quedando todo sin agua, porque los pinos chupan mucha agua entonces seca la tierra. Y la vaina de la minería es otra vaina que también nos afecta esas son dos cositas, sobre todo a la minería.*

Entrevistador: *¿desea agregar algo más a la entrevista?*

José Santiago Cucuru: *no ya*

Entrevista No 6. Habitante Alto de la Línea John Jairo Buitrago administrador de una tienda 15 de junio 2019

Entrevistador: *hace cuantos años habita en su domicilio actual?*

John Jairo Buitrago: *Alguito más de 20*

Entrevistador: *¿Cuál es su actividad Económica?*

John Jairo Buitrago: *una tienda*

Entrevistador: *¿cuantas personas tiene a su cargo y que viven con usted?*

John Jairo Buitrago: *Seis (6) personas*

Entrevistador: *¿quiénes son?*

John Jairo Buitrago: *los dos hijos, la mama de ellos, mi mama y un hermano.*

Entrevistador: *Maneja otros ingresos a parte de la tienda*

John Jairo Buitrago: *No*

Entrevistador: *¿posee sistema de servicios básicos: salud, educación, Agua y alcantarillado?*

John Jairo Buitrago: *algunos, los mismos de los demás*

Entrevistador: *nivel de estudios*

John Jairo Buitrago: *sexto (6)*

Entrevistador: *considera que la construcción del proyecto Túnel de la Línea es bueno o es malo y por qué*

John Jairo Buitrago: *pues a unos los favorece y a otros los afecta, me afecta porque mi tienda ya no va a ser lo mismo, se me van a reducir mis ventas*

Entrevistador: *¿Es usted una persona que se encuentra afectada por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?*

John Jairo Buitrago: *claro y harto, porque ya los carros, ya ósea no va a ser el mismo tráfico, ya va a mermar mucho.*

Entrevistador: *si usted pudiera contactarse con los actores encargados de la construcción del proyecto, ¿Qué recomendaciones les haría?*

John Jairo Buitrago: *Que nos tuvieran en cuenta a nosotros, a todas las familias de esta vereda.*

Entrevistador: ¿Qué espera obtener en caso que usted resulte afectado por la construcción del proyecto Túnel de la Línea?, en caso tal que ellos dijeran- Vamos a cumplir sus exigencias.

John Jairo Buitrago: Pues yo digo que vivienda y algo para uno trabajar

Entrevistador: una reubicación.

John Jairo Buitrago: si yo diría que una reubicación y una ayuda económica.

Entrevistador: Conoce Situaciones o casos en las cuales su vida se haya puesto en juego por culpa de los actores viales de la carretera.

John Jairo Buitrago: Que si me consta algo de eso claro, claro he visto varios accidentes.

Entrevistador: ¿A qué se dedicaría si tuviera que desplazarse a otro lugar debido al problema del Túnel?

John Jairo Buitrago: A que me dedicaría, pues me gustaría seguir en lo mismo que yo sé hacer.

Entrevistador: ¿Cuál es su opinión con respecto a las dos empresas que se establecen en la zona Anglo Gold Ashanti y Smurfit Kappa?

John Jairo Buitrago: pues, la mina para mí sería bueno porque hay empleo, el túnel pues por una parte es bueno y por otra nos afecta a nosotros por acá.

Entrevistador: ¿desea agregar algo más a la entrevista?

John Jairo Buitrago: no señor.

Entrevista No 7. Anónimo Lugar Alto de la Línea 15 de junio 2019.

Entrevista No 8. Anónimo Lugar Alto de la Línea 15 de junio 2019

Entrevista No 9. Anónimo Lugar Alto de la Línea 15 de junio 2019

Entrevista No 10. Anónimo Lugar Alto de la Línea 15 de junio 2019

Entrevista No 11. Anónimo Lugar Alto de la Línea 15 de junio 2019

Entrevista No 12. Anónimo Lugar Alto de la Línea 15 de junio 2019

