

**Producción social del espacio local alrededor de dos megaproyectos
de infraestructura de transporte.**

Los casos de Maceo (Antioquia) y Aguachica (Cesar)

Trabajo de investigación para optar al título de
Magister en Estudios Socioespaciales

Julián de Jesús Pérez Ríos

Antropólogo

julianperezrios@gmail.com

Asesor:

Alejandro Pimienta Betancur

Doctor en Educación

Co-asesora:

Elizabeth Arboleda Guzmán

Magister en Hábitat

Universidad de Antioquia
Instituto de Estudios Regionales –INER–
Medellín
2015

A mi hermano.

Resumen

Se acude a la producción del espacio como vía de análisis para comprender la incidencia de los actores a escala global, estatal-nacional y local, sobre dos espacios afectados por megaproyectos de infraestructura de transporte en Colombia, a saber, los municipios de Maceo (Antioquia) y Aguachica (Cesar). Mediante una estrategia teórica y metodológica de análisis escalar, se buscó comprender al espacio local en la complejidad de sus relaciones, lo cual permite plantear que:

Desde la escala global, la ideología neoliberal, los tratados de libre comercio y la presencia de las multinacionales se configuran como instancias desde las cuales los actores globales, que representan a grandes poderes económicos, inciden en el futuro de los espacios locales direccionando las políticas de infraestructura en función del enlace entre los centros de producción del país con los puertos, en tanto conexiones con el comercio internacional, subordinando el desarrollo local aun cuando es allí donde se sufren grandes transformaciones socioespaciales.

A su vez, el Estado nacional asimila las directrices globales que implican un modelo de desarrollo “hacia afuera”, justificadas por medio de la ideología neoliberal, y adoptando estrategias de intervención del espacio por medio de dispositivos técnico-normativos como las alianzas público-privadas, las concesiones de tercera y cuarta generación y las licencias ambientales, los cuales generan dinámicas de intervención del espacio a escala local, escala que el Estado central no alcanza a gestionar a pesar de las implicaciones negativas de los grandes proyectos de infraestructura.

Finalmente, en la escala local se generan experiencias en torno a la construcción de megaproyectos de infraestructura, las cuales muestran la forma como la población se organiza para enfrentar las transformaciones de su espacio vital, generando procesos que emergen de su condición de ciudadanos mediante los cuales se busca proteger y resarcir el espacio local frente a las afectaciones de un gran proyecto vial. Esto, confrontado mediante el “espacio vivido” configurado ante la inminente construcción de un megaproyecto de infraestructura en transporte en una localidad que espera grandes transformaciones del espacio, conociendo tras la llegada de una multinacional minera algunas de las implicaciones sociales y ambientales que los grandes proyectos de intervención del espacio pueden generar.

Contenido

Resumen	3
Índice de ilustraciones	6
Índice de tablas	8
Agradecimientos	9
A modo de introducción: el punto de partida y la configuración de la propuesta.....	10
El proyecto de investigación	13
1. Necesidades Globales. Producción del espacio local desde la escala global	28
1.1. El neoliberalismo: incidencia de actores globales sobre la transformación del espacio	33
1.2. Los Tratados de Libre Comercio y su incidencia en la transformación del espacio por medio de las infraestructuras de transporte	35
1.3. Las multinacionales como actores globales	37
1.4. Sobre la incidencia de los actores globales sobre el espacio local.....	38
2. Acciones estatales de producción del espacio local a través los megaproyectos de infraestructura en transporte	43
2.1. El Estado-nación como referente ideológico	43
2.2. El concepto de territorio: la propuesta integradora de Rogerio Haesbaert.....	45
2.3. El territorio: entre una versión clásica y una propuesta integradora	48
2.4. La ideología en la escala Estatal	49
2.5. Las alianzas público-privadas: el modelo actual de gestión del desarrollo en infraestructuras	52
2.6. Concesiones de 3ª y 4ª generación: acciones técnico-normativas para delegar poder sobre el espacio	54
2.7. Las licencias ambientales: un dispositivo para la producción del espacio concebido.....	57
3. Los casos de Maceo (Antioquia) y Aguachica (Cesar): relaciones alrededor de la producción del espacio local	63
3.1. Experiencia, expectativa y producción de Espacio.....	66
3.2. El caso del municipio de Maceo (Antioquia): expectativas y representaciones frente al anuncio de la construcción de una vía de orden Nacional	72
3.2.1. Configuración socioespacial del municipio de Maceo	72
3.2.2. La expectativa en Maceo frente al proyecto Autopistas para la Prosperidad (concesión Río Magdalena 2). Espacio local, representaciones del futuro y relaciones espaciales	84
3.3. El caso del municipio de Aguachica (Cesar). Experiencia de producción del espacio local alrededor de la construcción de un megaproyecto de infraestructura en transporte.....	100
3.3.1. Aguachica: configuración territorial y relaciones socioespaciales	101

3.3.2. El espacio-tiempo de coyuntura: efectos y respuestas socioespaciales alrededor de la construcción de un megaproyecto de infraestructura sobre el territorio local. El caso de Aguachica (Cesar)	109
3.3.3. La experiencia: el caso de Aguachica	118
4. Conclusiones: la investigación como experiencia.....	162
Anexos.....	170
Anexo 1. Formato de consentimiento informado empleado en la investigación.....	170
Anexo 2. Esquema de entrevistas con actores sociales, municipio de Maceo.....	172
Anexo 3. Esquema de entrevistas con actores sociales, municipio de Aguachica.....	176
Anexo 4. Lista de entrevistados, municipio de Maceo.....	182
Anexo 5. Lista de entrevistados, municipio de Aguachica.....	183
Anexo 6. Referencias sobre un estado del arte sobre vías y desarrollo.....	184
Referencias bibliográficas.....	186

Índice de ilustraciones

Ilustración 1. Esquemas de geografía tripartita como alternativa de análisis escalar	30
Ilustración 2. Relaciones escalares alrededor de la producción del espacio local en el marco de la construcción e implementación de megaproyectos de infraestructura en transporte en Colombia.	31
Ilustración 3. Acuerdos comerciales de Colombia a 2014.	35
Ilustración 4. Subordinación del Estado ante los organismos multilaterales.	39
Ilustración 5. Ruta del Sol a su paso por Aguachica.....	53
Ilustración 7. Autopistas para la Prosperidad.....	57
Ilustración 8. Producción del espacio local a partir de las acciones de actores a escala global, estatal-nacional y local.	65
Ilustración 9. Calle "El Plan", municipio de Maceo.	73
Ilustración 10. Ubicación del municipio de Maceo.....	76
Ilustración 11. Muestra de gestión social de la empresa Cémex en el municipio de Maceo. Fútbol con Corazón.....	80
Ilustración 12. Casco urbano y paisaje desde la colina ubicada en la finca "La Coqueta", municipio de Maceo.....	82
Ilustración 13. Trazado de la vía Concesión Río Magdalena 2 Autopistas para la Prosperidad.....	87
Ilustración 14. Cabecera municipal de Maceo, calle "El Plan"	92
Ilustración 15. Corregimiento La Floresta del municipio de Maceo. Servicios de Carretera.....	97
Ilustración 16. Corregimiento Puerto Nus, municipio de Maceo. Servicios de carretera.....	99
Ilustración 17. Ubicación del municipio de Aguachica.....	103
Ilustración 18. Bosque del Agüil, lavadero comunitario, pulmón urbano del municipio, antiguo lugar para la fiesta y lugar de protección para la fauna.	108
Ilustración 19. Obras de la Ruta del Sol bloqueadas a la altura de Los Columpios, Aguachica.....	119
Ilustración 20. Fachada de la concesionaria Consol en Aguachica, que devela las relaciones con la población local al momento de la realización del estudio.	121
Ilustración 21. Cerro de La Campana, tráfico y uso del espacio por conductores de transporte pesado... ..	124

Ilustración 22. Corregimiento de Norean.....	127
Ilustración 23. Variante de Aguachica.....	128
Ilustración 24. Tractomulas en parqueaderos del corregimiento La Campana o Cerro de los Chivos.....	131
Ilustración 25. Cartel que muestra la situación de desprotección estatal en la cual se han sentido los "desplazados" por la Ruta del Sol, y otras problemáticas.	133
Ilustración 26. "Señor Muerte" y manifestaciones alegóricas sobre la incidencia negativa de la Ruta del Sol.	134
Ilustración 27. Marcha carnavalesca en protesta por exclusión de trabajadores y propietarios del corregimiento La Campana o Cerro de los Chivos, 2013.,	135
Ilustración 28. Marcha frente a alteraciones espaciales en el corregimiento La Campana.....	136
Ilustración 29. Parador Rojo, competencia de la Ruta del Sol frente a servicios tradicionales en la zona. .	141
Ilustración 29. Parador Rojo, competencia de la Ruta del Sol frente a servicios tradicionales en la zona..	143
Ilustración 30. Parador Rojo, infraestructura de servicios operada por el concesionario que entra en competencia con los servicios tradicionales de la zona.....	143
Ilustración 31. Estación de servicio Biomáx, parte del negocio del concesionario Ruta del Sol, en competencia con los expendedores de combustible locales.	144
Ilustración 32. Municipios con actores sociales movilizados frente a las implicaciones de la construcción de la Ruta del Sol, todos alrededor de la vía 45 Troncal de Oriente o del Magdalena Medio.....	153
Ilustración 33. Desagüe, solución de movilidad de la Ruta del Sol ante la necesidad de un puente peatonal.	154
Ilustración 34. Relaciones entre los factores que integran la tríada espacial de Lefebvre (1974).	165

Índice de tablas

Tabla 1. Esquema de tercera y cuarta generación. Contraste entre algunas características.....	55
Tabla 2. Matriz conceptual que define la perspectiva de la investigación sobre la triplicidad del Espacio.....	69
Tabla 3. Dinámica poblacional del municipio de Maceo de acuerdo a los 6 últimos censos.....	78
Tabla 4. Dinámica poblacional del municipio de Aguachica de acuerdo a los 6 últimos censos.....	105
Tabla 5. Consolidado de Actividades económicas que dependen de la interacción entre comerciantes y prestadores de servicios con los usuarios de la Troncal de Oriente en el corregimiento La Campana, Municipio de Aguachica.....	129
Tabla 6. Muestra de afectaciones locales en la zona vinculada a la conciencia colectiva.....	151
Tabla 7. Esquema metodológico para el estudio de los efectos socioespaciales de los megaproyectos de infraestructura.....	168

Agradecimientos

Esta investigación fue posible gracias al apoyo de la Estrategia de Sostenibilidad 2012-2014 del Comité para el Desarrollo de la Investigación de la Universidad de Antioquia.

Agradezco al equipo de investigadores y docentes del Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia, acompañantes en este camino cuya meta es nuevamente un punto de partida, y especialmente al profesor Carlo Emilio Piazzini, por su interlocución como coordinador del Grupo de Investigación Estudios del Territorio y como docente de la maestría. A Vladimir Montoya, director del Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia, por su disposición al diálogo frente a las dificultades que planteó la investigación, y a Claudia Puerta Silva, ex directora del Instituto, por su acompañamiento en diferentes momentos de mi carrera profesional, desde la época del pregrado. Gracias por creer en un proyecto de vida alrededor del mundo académico, un elogio a la locura como capacidad de asumir los retos de la existencia.

A mis compañeros de la Maestría en Estudios Socioespaciales, por ser los pares que permitieron ponderar mis puntos de vista y ofrecieron la posibilidad de producir espacios de diálogo alrededor del debate sobre la producción del espacio, y como un entorno de socialización cuando las obligaciones académicas nos sustrajeron de la vida social.

A Sofía Botero Páez, docente del departamento de Antropología de la Universidad de Antioquia, por su interlocución permanente a través del tiempo. La amistad alimenta al pensamiento, soporta los días aciagos y celebra al compartir los logros que plantean los retos que asumimos al hacernos una vida en el medio académico.

A mis asesores Alejandro Pimienta y Elizabeth Arboleda, por confrontar mi ansiedad con la realidad a partir de su experiencia, la cual me fue brindada para construir mi propio camino. Se aprende entonces de la experiencia ajena.

A los líderes sociales y comunitarios del municipio de Maceo, por su disposición para hacer parte de esta investigación, respondiendo con generosidad al llamado a la reflexión sobre el futuro de su pueblo.

A William Quiroz, y a los demás actores sociales que en el municipio de Aguachica compartieron conmigo su experiencia frente a la gran transformación de su espacio que ha representado la construcción e implementación de la Ruta del Sol. Los múltiples documentos y testimonios de resistencia frente a la falta de inclusión, permitieron comprender las dimensiones del problema y la demanda de soluciones por parte de unos actores sociales comprometidos con el devenir de su pueblo.

A mi familia, padre y madre, hermano, hermanas, tías y sus propias familias, gracias por darle valor, ejemplo y apoyo a mi proyecto de vida.

A modo de introducción: el punto de partida y la configuración de la propuesta

Durante la presentación de los avances del megaproyecto de infraestructura vial *Autopistas para la Prosperidad* en Santa Fe de Antioquia, el día 22 de julio de 2014, el entonces Presidente de la República Juan Manuel Santos resaltaba las bondades técnicas del proyecto, constituido como una obra de ingeniería equiparable a las infraestructuras del “primer mundo”:

Y hace cuatro años, un poco más, pensaba: ¿Por qué nosotros en Colombia tenemos que resignarnos a tener una infraestructura de tercer mundo? ¿Por qué no podemos tener una infraestructura del primer mundo? ¿Acaso no tenemos los ingenieros y las capacidades para construir los mismos túneles que se construyen en Suiza? ¿O los viaductos que se construyen en Estados Unidos? ¿Qué nos impide hacer eso? (República de Colombia, Presidencia de la República, 2014).

Y además, resaltando la cifra de inversión que en el momento superaba los 26 billones de pesos aprobados por el Confis¹, el Presidente de la República mostraba las repercusiones positivas de este gran proyecto de infraestructura, el cual generaría un estímulo económico general al departamento de Antioquia y un mejoramiento permanente en las condiciones de movilidad por carretera para el departamento y para el país:

Solamente durante la construcción se va a generar un crecimiento adicional en Antioquia cercano al 2 por ciento. Eso es bastante, muchísimo. Se van a generar cerca de 20 – 21 mil empleos cada año, eso es también muy importante. Pero para el país, una vez termine la construcción de estas autopistas, de esta inversión, se va a generar un crecimiento adicional de cerca del 0,7 al 1 por ciento, de por vida, porque vamos a ser más competitivos, vamos a ser más eficientes. Les voy a dar unos ejemplos de lo que va a cambiar, solamente el tiempo de manejar de una ciudad a otra: entre Medellín y Cali, los tiempos se van a reducir de 15 a 8 horas; de Medellín a Urabá, el cálculo es de 10 a 4 horas; de Medellín a Cartagena, de 24 a 18 horas; eso por supuesto reduce costos, reduce todo tipo de factores de falta de competitividad, que hace que la economía pueda crecer más rápido. (República de Colombia, Presidencia de la República, 2014).

Esta visión superlativa de conectividad y crecimiento económico hace parte del discurso oficial que presenta a las Autopistas para la Prosperidad como una suerte de redención económica para Antioquia, para el país, y para municipios ubicados en el área de influencia, como Maceo. No obstante, mediante intentos de regulación como el de las fallidas “licencias ambientales express”² (Bermúdez, 24 de septiembre de 2014), el gobierno nacional dejó ver la otra cara del asunto: el espacio local, en su complejidad y con sus dinámicas sociales y ambientales, se constituye en un obstáculo para la construcción e implementación de las Autopistas. De esta manera, pareciera que la construcción de obras como las del “primer mundo”, implica en Colombia realizar una intervención del “tercer mundo” sobre las poblaciones y el medio ambiente locales, lo cual hace

¹ Consejo Superior de Política Fiscal.

² Proyecto que buscaba reducir tiempos y trámites para el otorgamiento de licencias ambientales, tema que abordará en el capítulo 2.

parte de los reclamos de la población involucrada en las repercusiones de los megaproyectos de infraestructura que, como la Ruta del Sol (estudiado en esta obra), muestran que este tipo de obras no han integrado de la mejor manera a las poblaciones locales, resultando para ellos un “desarrollo del subdesarrollo”, de acuerdo a lo planteado por Andre Gunder Frank (1967). En este trabajo se trata entonces de comprender cómo las nuevas condiciones socioespaciales provocadas por la construcción e implementación de los grandes proyectos de infraestructura en transporte, generan tensiones entre los actores globales, nacionales y locales que configuran la producción social del espacio local, evidenciando relaciones de poder.

Las relaciones de poder son constitutivas de la sociedad y de las relaciones humanas en general. Por ello, Michel Foucault dirige sus dardos más allá del poder en sí mismo, cuestionando las relaciones de dominación, las cuales incluyen a las hegemonías: “*no se trata de liberar la verdad de todo sistema de poder, lo cual sería una quimera porque la verdad es en sí misma poder, sino de separar el poder de la verdad de las formas de hegemonía (sociales, económicas, culturales)*” (Foucault, 1994, en Castro, 2004: 539). La hegemonía remite entonces a unas relaciones de poder naturalizadas, a una normalización de la dominación (Foucault, 1994).

Entendiendo entonces las relaciones hegemónicas como relaciones de dominación naturalizadas y normalizadas, se vinculan a esta definición dos hechos que se constataron para los estudios de caso que se presentan en esta tesis:

- 1) El Estado busca establecer una relación hegemónica con la población por medio de un aparato técnico, ideológico, normativo y administrativo, para facilitar la construcción e implementación de los grandes proyectos de infraestructura en transporte, ejecutados como recomendaciones de los organismos multilaterales que actúan en la escala internacional-global, proyectos dirigidos por empresas privadas a las cuales el Estado les confiere poder para que actúen sobre el espacio local.
- 2) Las profundas transformaciones del espacio físico y la afectación de las relaciones socioespaciales ocurridas a escala local, no son recibidas por la población de manera pasiva, sino que motivan una serie de sentimientos, de acciones, de construcción de tejido social, de gestión³ de los derechos, de discursos, que constituyen una forma de territorialidad, una entre múltiples formas de espacialidad producida por diferentes actores a diversas escalas. Se trata de una manera de contestar los intentos de establecer relaciones hegemónicas, una vindicación del poder ciudadano.

³ Se usará repetidas veces las diversas formas del verbo “gestionar” en una acepción amplia, como sinónimo de administración, es decir, de asumir responsabilidades sobre un asunto y tomar decisiones sobre el mismo: “*Hacer diligencias conducentes al logro de un negocio o de un deseo cualquiera*” (Real Academia Española, 2014), lo cual significa que hay una relación de poder ejerciéndose entre el actor social y un asunto dado.

De esta manera, se entiende a la conciencia colectiva movilizada frente a la construcción del megaproyecto⁴ de infraestructura en transporte “Ruta del Sol 2”, como un movimiento social que ha buscado participación, ejercicio de la ciudadanía, inclusión y equilibrio en las relaciones de poder con el Estado y con la empresa constructora, relaciones que se generan en un tejido que involucra en todas sus puntadas al espacio local, obteniendo logros políticos, contrarrestando prácticas hegemónicas, acudiendo a la movilización e implementando estrategias de comunicación, todo lo cual deviene en prácticas de resistencia.

Sin embargo, lo que está sucediendo en Aguachica (Cesar) y lo que está sucediendo en Maceo (Antioquia) no constituyen un modelo que se replicaría en cada caso de implementación de proyectos, sino que se trata de dos estudios de caso que pueden servir como referencia, como punto de partida para el análisis y como laboratorio para la producción de un ejercicio metodológico que sirva como referente para abordar casos similares, incluso, en el campo de otro tipo de megaproyectos que impliquen grandes alteraciones del espacio (como infraestructura energética y minería principalmente). Los casos de Maceo y Aguachica son relevantes para la investigación sobre infraestructuras, en la medida que representan tanto diferentes tipos y formas de afectación, como la forma en que la población responde a estas afectaciones, actuales o futuras. La ubicación estratégica de Maceo en los proyectos Autopistas para la Prosperidad, y la movilización social en Aguachica se convierten entonces en criterios básicos para la elección de los casos.

Sobre el origen de la propuesta de investigación, esta afloró en el marco de un proyecto para generación de políticas públicas frente a la implementación de las Autopistas para la Prosperidad. Liderado por el Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia, el proyecto “*Análisis de las implicaciones sociales y económicas de las Autopistas para la Prosperidad en el departamento de Antioquia*”⁵ generó la necesidad de conformar un equipo de investigación, con lo cual, al poner en consideración mi hoja de vida, permitió mi vinculación como estudiante en formación, lo cual significó realizar actividades para el proyecto macro “Autopistas” (con mayúscula, forma simplificada que se usará con frecuencia, a diferencia de la “autopista” genérica), las cuales alimentaron también mi proceso de investigación en la maestría.

⁴ El término “megaproyecto” se usa para designar a las grandes intervenciones del espacio que demandan, así mismo, grandes inversiones de capital y que tienen una gran incidencia en la vida económica y social de una región o país. De esta manera, autopistas, hidroeléctricas, minería a cielo abierto, grandes puertos, entre otros, se consideran como megaproyectos.

⁵ Se trató de un proyecto de investigación que involucró a decenas de personas, entre investigadores, asesores y administrativos de la Universidad Pontificia Bolivariana y la Universidad de Antioquia. Con una orientación economicista y el uso de modelos que producen salidas de información tales como cartografías de análisis espacial, este proyecto buscaba identificar las implicaciones de la construcción e implementación de las Autopistas para la Prosperidad, con el fin de generar lineamientos de política pública para aprovechar las oportunidades y mitigar los riesgos. Esto, como muestra de la forma como el Estado, a través de los expertos, genera modelos de actuación para la gestión del territorio y la población. De alguna manera, entonces, yo participé de la producción del espacio concebido.

Es pertinente aclarar que mi proyecto de tesis tiene un énfasis y una especificidad respecto al proyecto macro de Autopistas, y que si bien el acceso a la información y las labores realizadas de alguna manera son subsidiarias de mi proyecto, lo que el lector encuentra en esta páginas es un producto original, independiente y de carácter académico, que en nada compromete al equipo de investigación ni los resultados obtenidos en ese otro proceso. También es conveniente señalar que he usado de manera ética la información a la que accedí, en su mayoría pública, y que aquí no se usa ningún dato ni información restringida que comprometa los resultados del proyecto macro. Lo consignado en esta tesis está amparado por la normativa vigente de participación de estudiantes de posgrado en proyectos de investigación.

Los planteamientos que direccionan esta propuesta se nutren de diferentes perspectivas, configurándose como un producto del análisis socioespacial que, dada la ubicuidad del espacio, permite establecer relaciones con múltiples lecturas de la realidad afines, siendo fundamental, metodológicamente, identificar qué relaciones espaciales median, condicionan o hacen parte de la existencia o comportamiento de un fenómeno. Se trata, en suma, de identificar las relaciones espaciales como punto de partida y referente de síntesis.

El proyecto de investigación

Una de la labores que asumí dentro del proyecto Autopistas fue la de aportar a la elaboración del estado del arte, lo cual permitió claridad para para ajustar al propuesta de tesis, su alcance y pertinencia. Así, en el abordaje de múltiples documentos sobre la relación entre autopistas y desarrollo, como puede observarse en el anexo número 6, se destacó la perspectiva de Francesca Governa (2007) sobre la relación entre infraestructura y territorio, y los aportes bibliográficos de la tesis doctoral de Obregón (2008). También resultó importante para una visión histórica del problema (que no hace parte del núcleo argumentativo de la presente investigación) la obra "*La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*", en la cual, Álvaro Pachón y María Teresa Ramírez muestran la incidencia directa del desarrollo vial colombiano sobre los procesos de industrialización, migración, poblamiento, desarrollo de la frontera agrícola e integración del territorio colombiano.

Esta exploración bibliográfica permitió, en síntesis, encontrar varios elementos relevantes o comunes en varios de los autores consultados, alrededor de las relaciones espacio-infraestructura-sociedad. En primer lugar, se puede concluir que las carreteras en sí mismas no producen desarrollo, siendo condición fundamental pero no suficiente para ello, ya que su aporte al mejoramiento de las condiciones de vida de la población está supeditado a la gestión del Estado sobre los territorios, a las características territoriales de los espacios por los que transcurre y a las iniciativas de agentes sociales públicos y privados que aprovechen estos nuevos recursos económicos y socioespaciales. En segundo lugar, si bien la integración regional o a nivel de localidades no es una prioridad en los grandes proyectos de infraestructura, ésta es fundamental para potenciar el recurso constituido por las

nuevas o mejoradas vías de comunicación. Esta posible y necesaria incidencia local entra en tensión con las evidencias del efecto de “nudos” y “segmentos”, lo cual indica que el mejoramiento o apertura de nuevas vías puede incidir en la consolidación de los desequilibrios territoriales intra-regionales (Governa, 2007). De esta manera, la cuestión de la integración local y regional entra en tensión con el tema de la accesibilidad y la conectividad como unos de los principales atributos de las infraestructuras de transporte. En tercer lugar, también resulta de interés la perspectiva que plantea el problema de las infraestructuras de transporte como cuestión territorial y escalar, en la cual juegan los intereses del comercio internacional, de los Estados como mediadores y decisores, y de lo regional y local como escala de afectación in situ (Governa, 2007). En cuarto lugar, se hace visible la función de las infraestructuras de transporte como estructurantes del territorio, aunque queda claro que esta estructuración no se da con la sola construcción de la infraestructura, sino a través de las iniciativas de movilidad y de proyectos socioeconómicos público-privados, estatales, regionales y locales. Finalmente, en quinto lugar, destaca el papel de lo político como determinante de la implementación de proyectos de infraestructura, por cuanto las inversiones y la escala de los proyectos responden no sólo a las necesidades de conectividad sino a intereses políticos y/o electorales que ven en los megaproyectos un bastión para afianzar o ampliar una base social que respalde los intereses de los actores del poder (Mejía, Botero y Rodríguez, 2008).

De esta manera, se hace importante caracterizar a las infraestructuras de transporte terrestre tanto desde sus implicaciones positivas, como mejoramiento de la movilidad, la conectividad y la estructuración del territorio, como desde su incidencia negativa sobre las poblaciones y los ecosistemas, todo ello, de acuerdo a las relaciones previas y resultantes entre espacio, infraestructuras y población. Con todo, de acuerdo con Harvey (2003), las autopistas se han convertido en íconos de la cultura contemporánea, al lado del coche y los proyectos de urbanización pública, pudiendo calificarse como cimientos de la acumulación del capital. Harvey (2003) muestra también cómo las dinámicas del capitalismo implican tanto una incidencia como una instrumentalización del espacio, de manera que los sistemas de transporte y comunicaciones juegan un papel fundamental en cuanto la jerarquización del espacio, la concentración de actividades productivas, los usos diferenciales del suelo y otros factores espaciales se han constituido en base de los procesos de acumulación de capital.

En el marco de estas reflexiones, el proyecto macro de Autopistas para la Prosperidad buscaba *“Analizar las implicaciones sociales, económicas, territoriales e institucionales de la construcción de las autopistas de la prosperidad en el territorio antioqueño, para determinar lineamientos de política pública, mediante las cuales los gobiernos departamental y nacional puedan potenciar el bienestar social y promover el emprendimiento económico y el desarrollo urbano y regional de los territorios y poblaciones impactados por esta obra”* (Gobernación de Antioquia, 2014). Así, la participación en el equipo de investigación, más exactamente en el componente socio-demográfico, me permitió también conocer directamente aspectos importantes de la vida cotidiana, las fortalezas, las oportunidades y las dificultades que enfrentaban diez municipios y dos corregimientos dentro del área de influencia de este conjunto de proyectos. Además, accedí a información sobre otros

municipios de manera indirecta mediante la socialización y la sistematización de la información por parte de otros investigadores, y mediante el análisis de entrevistas, labor que se configuró como un aprendizaje metodológico en tanto permitió comprender la aplicación y los principios básicos de la “teoría fundada”, la cual se implementó en el análisis de la información que sustenta esta tesis. No obstante, sólo algunos de los datos producidos en la investigación de “Autopistas” han sido utilizados en esta investigación.

Esta alusión a la forma de sistematizar la información permite continuar con los aspectos más importantes de la metodología planteada en el proyecto de investigación, cuyos resultados presenta este escrito, y los cuales fueron implementados para obtener y procesar la información que condujo a lograr los objetivos propuestos. En primer lugar, el proceso de investigación contó con el acompañamiento del sociólogo Alejandro Pimienta, investigador y docente del Instituto de Estudios Regionales de la Universidad de Antioquia, Doctor en Educación con amplia experiencia en investigación social; por la asesora antropóloga Elizabeth Arboleda, Magister en Hábitat experta en temas de ordenamiento territorial, docente del departamento de Antropología de la Universidad de Antioquia y líder del componente sociodemográfico de la investigación *Autopistas* de la Gobernación de Antioquia; y por quien escribe estas líneas, con una experiencia cercana a los 7 años en investigación social cualitativa, y con una perspectiva holista acorde con mi formación en antropología.

Las metodologías de investigación y análisis implementadas se corresponden con un cuerpo teórico estructurante que refleja la influencia de diferentes lecturas de la realidad, coherentes con los resultados de la investigación. Estos referentes teóricos se desplegarán a lo largo de la exposición, de entre los cuales los que estructuran el análisis son: a) el análisis escalar propuesto por Peter Taylor (2002), que implica las escalas Global, Estado-nación y Localidad; b) la crítica de David Harvey al Neoliberalismo y a la Globalización por medio de conceptos como “desarrollo geográfico desigual” (1998, 2003 y 2007); c) la producción del espacio a partir de la dialéctica o triplicidad del espacio de Henri Lefebvre (1974)⁶; y d) la propuesta de análisis de Reinhart Koselleck basada en la experiencia y la expectativa (1993, 2001), la cual, a pesar de pertenecer al ámbito de la historia, podría calificarse como socioespacial debido a sus implicaciones en la producción del espacio. Esta

⁶ Se considera, a partir de la consulta de diferentes obras de Henri Lefebvre que aparecen en las referencias bibliográficas y de otras que no hacen parte de este trabajo, que dicho autor no es lo suficientemente claro y concreto en su propuesta sobre la producción del espacio, considerándose tal propuesta como sugerente y reveladora, pero a la vez incompleta en su formulación, lo cual es positivo en la medida en que tales condiciones mueven a resignificarla, interpretarla y complementarla. A demás, tales características no le restan fuerza explicativa la propia idea de “producción del espacio” y su tríada conceptual, antes bien, permite analizar y comprender la intervención de diferentes actores que producen diferentes espacialidades. Por tanto, a partir del análisis de la propia propuesta de Lefebvre, y de las interpretaciones hechas a la misma por parte de autores como Edward Soja, David Harvey, Arturo Escobar y Ulrich Oslender, se presenta en el numeral 3.1. una propuesta de interpretación propia que, más que resignificar los conceptos, amplía sus significados permitiendo la interpretación de la realidad evidenciada en los estudios de caso y en los diferentes actores, escalas y ámbitos que intervienen en la producción del espacio local.

perspectiva teórica se expresa un gráfico que denota relaciones de jerarquía, de contención y de subordinación, ubicando en cada escala los correspondientes actores, la dimensión que representan (realidad, ideología y experiencia, según Taylor y Flint, 2002) y la instancia de producción del espacio que les corresponde, de manera que el espacio vivido asociado a la escala local permite la posibilidad de subvertir la arbitrariedad y las pretensiones hegemónicas de la realidad global y el Estado, manifiestas en la producción del espacio concebido, tal y como se muestra en la ilustración 2 (página 31).

Frente a esta propuesta, cabría preguntarse entonces, ¿Qué es lo socioespacial? En este escrito, con la categoría “socioespacial” se hace referencia a la urdimbre de relaciones que es posible identificar entre dos dimensiones de la realidad humana: el espacio como condición de la existencia, como estructurante de la experiencia humana, como elemento constitutivo de la realidad y como producción social (Lefebvre, 1974); y lo social como forma compleja de múltiples relaciones que definen el lugar y el contexto del sujeto y los grupos humanos en la sociedad. Así, la ubicuidad del espacio y la condición de lo social se convierten en vía de análisis para comprender las relaciones complejas que inciden sobre el devenir de la sociedad.

Se considera pertinente acudir a los planteamientos de Lefebvre, en la medida en que dicho autor considera al Estado como productor del espacio nacional a través de la delimitación de fronteras y la construcción de infraestructuras (1978). Se hará referencia de manera continua a las categorías que emplea Lefebvre para comprender la producción del espacio, las cuales estructuran el análisis de este escrito en tanto corresponden a diferentes escalas, momentos y relaciones al rededor del espacio: el espacio percibido, espacio histórico y de la práctica espacial; el espacio concebido, el de los técnicos, científicos y planificadores del espacio, donde se ubica también al Estado; y el espacio vivido, acciones territoriales y visiones del futuro que contestan al poder con pretensiones hegemónicas. Una exposición más clara de estas categorías y sus implicaciones se hará más adelante, incluso en el capítulo 3, donde será fundamental para comprender las diferentes relaciones espaciales.⁷

Y específicamente, sobre el espacio, se considera a este como producto (y productor) de las relaciones sociales, de las representaciones, de las interacciones, de las relaciones de producción y de reproducción (Lefebvre, 1974). Producción, concepto clave en la propuesta de Lefebvre, tiene su origen en los planteamientos de Karl Marx sobre las mercancías, relacionado directamente con concepto trabajo:

Como vemos, en el *proceso de trabajo* la actividad del hombre consigue, valiéndose del instrumento correspondiente, transformar el objeto sobre que versa el trabajo con arreglo al fin perseguido. Este proceso desemboca y se extingue en el *producto*. Su producto es un

⁷ Para mayor claridad sobre la tríada de análisis socioespacial de Lefebvre y sobre su visión del espacio capitalista, véase también Lefebvre (1976).

valor de uso, una materia dispuesta por la naturaleza y adaptada a las necesidades humanas mediante un cambio de forma. (Marx, 1964: 133, cursivas en el original).

En esta referencia, Marx condensa elementos que resultan clave para comprender el concepto de producción. Por un lado, las acciones que denotan trabajo y producción implican directamente la idea de transformación (cambio de forma). Producir significa transformar, darle valor de uso a lo estático, a lo quieto, transmitiendo energía mediante acciones, que como productivas, devienen en trabajo. Valor de uso y valor de cambio se encuentran en el producto, el espacio, que en juego capitalista terminan por convertirse en una mercancía y a la vez en un recurso. En términos espaciales, la producción implica la transformación del entorno, no sólo desde lo físico, sino desde lo simbólico, llenando de significados al espacio. Mediante las acciones productivas el espacio y los objetos, como forma de espacialidad, se materializan, es decir, se convierten en realidad, se transforman en fracciones de la realidad interpretadas y concretas.

Por otra parte, sobre el universo de estudio, se cumplió lo planteado en el proyecto, el cual contemplaba abordar el caso de Maceo en cuanto a la expectativa y el de Aguachica en tanto experiencia, buscando aplicar estas categorías propuestas por Koselleck (1993) como formas de gestionar el espacio teniendo en cuenta el pasado, el presente y el futuro, en suma, como forma de conocimiento histórico y socioespacial. Se asumen como estudio de caso y no como estudio comparado, en tanto el interés estuvo puesto en conocer la singularidad de la localidad como lugar:

En cierto sentido, lo que estudiamos en realidad es la variación; cada lugar es único. Esto es algo que también se había perdido en el debate de las ciencias sociales de los últimos años, debido a la búsqueda de leyes generales, a la dominación intelectual de ciertas formas de estructuralismo de «arriba-abajo», y al (bastante correcto) deseo de relacionar el acontecer individual con las causas generales. (Massey, 2012: 111).

Esta aproximación al espacio local se realizó por medio de recorridos, observación, consulta de documentos sobre el ámbito local, fotografías, conversaciones con pobladores cotidianos, uso del diario de campo y entrevistas con actores sociales,⁸ a través de los cuales se buscó identificar formas de producción del espacio, en términos de lo planteado por Lefebvre (1974) y privilegiando el concepto de territorio. Para las entrevistas, el criterio usado en el caso de Maceo para elegir los interlocutores fue su calidad de representantes de organizaciones sociales y económicas locales, incluida la municipalidad, los cuales participaron por medio de entrevistas estructuradas alrededor de la posible incidencia de la construcción de Autopistas en la población local. De otra manera, para

⁸ Se asume la perspectiva clásica de Touraine (1987), para quien los actores sociales se caracterizan por hacer parte de, o conformar, un sujeto colectivo estructurado en reconocimiento de una identidad propia, que actúa de acuerdo a unos valores colectivos, y que posee e implementa un conjunto de recursos que le permiten actuar en y sobre sobre la sociedad, buscando defender los intereses de los miembros que lo componen y/o de los individuos que representa, de acuerdo a la posibilidad de responder a necesidades consideradas como prioritarias. La acción social se asume entonces como sinónimo de “agencia”, en tanto ambos conceptos implican el ejercicio del poder, de acuerdo con Guiddens (2003).

el caso de Aguachica el criterio de selección fue la pertenencia a la administración pública local, o que hubiera establecido algún tipo de relación crítica o de interlocución con el concesionario Ruta del Sol, con lo cual se buscó focalizar la búsqueda sobre las implicaciones y la transformación de las relaciones socioespaciales alrededor de dicho megaproyecto de infraestructura en transporte, mediante entrevistas abiertas que permitían a los interlocutores narrar su experiencia. Todas las entrevistas y la obtención de información a partir de actores sociales se realizaron teniendo en cuenta las consideraciones éticas propias del trabajo de campo en ciencias sociales, y con el respaldo de la comunicación e implementación del consentimiento informado. Esto será fundamental para la realización de otras investigaciones de este tipo, para lo cual, metodológicamente, las condiciones y características propias de cada localidad serán las que definan la estrategia metodológica apropiada para la selección de los interlocutores, teniendo en cuenta las condiciones del momento en la relación entre la población, su hábitat, su territorio, su espacio percibido y los grandes proyectos de infraestructura.

Por otra parte, la problematización del tema elegido en el proyecto de investigación corresponde en buena medida a lo desarrollado en la tesis, ya que se abordan en ambos documentos temas como el “espacio-tiempo de coyuntura”, la “subordinación territorial”, la dimensión escalar del proyecto, el concepto de localidad⁹, la atención sobre los efectos y respuestas locales en términos sociales y ambientales, la centralidad de los conceptos de experiencia y expectativa, las transformaciones en la producción del espacio a diferentes escalas y la relación entre actores de las escalas global, Estadonación y el espacio local.

Continuando con los aspectos metodológicos, el ejercicio de investigación se asumió como una “etnografía global” (Gille, Z. y Ó Riain, S., 2002) y “multilocal” (Marcus, G., 2001). Esto, teniendo en cuenta mi formación en antropología, lo cual me lleva a sumir cada ejercicio de investigación

⁹ La localidad es una categoría socioespacial que integra al municipio como espacialidad, al territorio, al hábitat, al lugar, a la identidad de la población con un espacio del cual se hace parte, al barrio, a la vereda, al corregimiento, al caserío, al centro poblado, a las relaciones internas (lo urbano y lo rural, lo interveredal, el uso del suelo, la concentración de la tierra), las relaciones externas (estado y uso de las vías para comunicarse con otros municipios o localidades), relaciones de intercambio de información y mercancías, demanda y prestación de servicios desde otras localidades, límites y fronteras, la división político-administrativa, la población, a las relaciones proxémicas (o de proxemia), entre otras, configurando conjuntos dinámicos de relaciones socioespaciales que distinguen a cada localidad y que conforman su carácter único. Estas relaciones suceden dentro de los límites municipales, lo cual constituye un efecto geográfico que estructura el análisis. No obstante, teniendo en cuenta además cómo las realidades regionales, nacionales y globales (en términos económicos, normativos, sociales y ambientales) inciden sobre las localidades, éstas pueden ser estudiadas buscando prever efectos sociales y ambientales, haciendo proyecciones sobre lo que pasará en determinados municipios a partir de su estado actual, de manera que el espaciotiempo exactos nos son predecibles, pero sí la probabilidad de que ocurra un evento (estadística o relativa a un estado de cosas y a los procesos de los que participa), de manera que *“Es posible predecir el porvenir, con tal de que no se quiera profetizar lo particular* (Lorenz von Stein, en Koselleck, 1993: 151). Sobre el concepto de localidad, a pesar de su continuo uso pareciera haberse naturalizado en ámbito de la investigación social “local”, de manera que en diferentes artículos como García et. al., (2014), García (2011), García (2007) y García (2004), se hace un uso relevante del concepto pero no se incluye una definición del mismo.

como un ámbito en el cual se pueden aplicar métodos, técnicas y objetivos propios de la etnografía, cuyo objetivo es la interpretación (Geertz, 1973), más allá de la cultura, buscando los significados en las acciones y discursos de los diferentes actores, a diferentes escalas y en diferentes ámbitos (político, económico, simbólico, etc.). Así, en palabras de Rizvi (2013: 5): *“nos interesa comprender la producción de un espacio que es muy local pero que tiene conexiones globales. Estamos interesados en comprender los procesos que producen esa conectividad y las consecuencias de esa conectividad. Eso es lo que llamamos “etnografía global”*.

Para sintetizar el tema de la metodología, esta podría ser resumida de la siguiente manera:

1. Fase heurística:

- a) Fichaje de documentos trabajados en los diferentes cursos de la maestría, incluyendo el material teórico que estructura la propuesta y que guía interpretación.
- b) Búsqueda de antecedentes (estado del arte) bajo el criterio “autopistas y desarrollo”.
- c) Creación de alertas en la plataforma Gmail para obtener información de la web relacionada con las Autopistas para la Prosperidad y la Ruta del Sol, básicamente, a partir de artículos periodísticos y registrándolos en una base de datos Excel.
- d) Trabajo de campo (ver página 18): interacción con los actores locales; conversación con pobladores cotidianos (taxistas, vendedoras de comida); realización de entrevistas con actores clave; recorridos urbanos y rurales; uso del diario de campo; registro fotográfico; identificación, ubicación y obtención del material bibliográfico y documental sensible para la investigación a partir de visitas a casas de la cultura y bibliotecas municipales; revisión de los libros de la personería municipal para constatar denuncias de la población (lo cual no fue posible por decisión del personero municipal de Aguachica); y obtención de material escrito, gráfico y audiovisual producido o compilado por los actores sociales locales.

2. Fase hermenéutica:

- a) Ordenamiento inicial del material bibliográfico y documental (base de datos en Excel), identificándolo por nombre, tipo, contenido, ubicación, un pequeño resumen, palabras clave y anotaciones.
- b) Generación del árbol de categorías, subcategorías y códigos que permitieron el análisis de la información. Las categorías coinciden con la propuesta teórica y cada una de ellas coincide con un capítulo de la tesis, lo cual muestra la coherencia interna de la propuesta.
- c) Generación de una base de datos en Excel que soporta todo el acervo documental compilado para la investigación, la cual incluye la referencia bibliográfica, el tipo de material (fotografía, video,

documento de texto, norma, etc.), los fragmentos de texto identificados como relevantes para la investigación, comentarios, y los espacios para las categorías, subcategorías y códigos que agrupan, analizan y sintetizan la información, siguiendo algunos de los principios de la teoría fundada, entendida aquí como estrategia de procesamiento y e interpretación de información cualitativa, adoptada a partir de su uso en el trabajo de sistematización de la información desarrollado en el proyecto *Autopistas* de la Gobernación de Antioquia. Esta base de datos se hace operativa utilizando la función de “filtro” para agrupar la información por categorías, subcategorías y códigos.

d) Creación de un “documento maestro” en procesador de texto (Word), donde se alojan todas las fichas incluidas en la base de datos en Excel y las producto del fichaje de documentos estudiados durante la maestría, lo cual lo convierte, además de un respaldo de la información, en una base de datos consultable por temas y palabras clave, la cual soporta mejor que una celda de hoja de cálculo información como cuadros, gráficos y fotografías.

e) Análisis de las entrevistas, identificando tanto los temas emergentes como los planteados previamente de acuerdo a los intereses de la investigación.

f) Cruce entre los referentes teóricos y los datos obtenidos, a partir de lo cual resulta el material analizado y sintetizado para redactar el documento de la tesis.

Se trata entonces de una metodología basada en el enfoque cualitativo, de manera que se privilegia la comprensión y el conocimiento a profundidad de un fenómeno, y no la búsqueda de generalizaciones (Sandoval, 2002), asumiendo que la realidad epistémica tiene su asiento en la realidad empírica y que, por tanto, de la investigación documental y etnográfica, y de la interacción entre el investigador y los actores sociales, se pueden obtener versiones coherentes de la realidad social. No obstante, ciertas generalidades y relaciones emergen de entre los datos, lo cual permitiría aplicar los hallazgos de esta tesis, unidos a los resultados del proyecto *Autopistas*, a la comprensión y la gestión de las implicaciones de las Autopistas para la Prosperidad en los municipios ubicados dentro del área de influencia. Esto, según lo planeado por medio de los objetivos del proyecto, los cuales fueron:

Objetivo General:

Analizar, desde una perspectiva socioespacial, los efectos y respuestas locales ante megaproyectos de infraestructura en transporte que responden a acciones público-privadas, decisiones estatales y demandas globales, a la luz de dos estudios de caso y para proponer un esquema teórico-metodológico que permita abordar fenómenos similares.

Objetivos específicos:

1. Indagar sobre la experiencia socioespacial en el municipio de Aguachica (Cesar) frente a la implementación del megaproyecto de infraestructura vial Ruta del Sol.

2. Identificar las expectativas socioespaciales generadas por el megaproyecto Autopistas para la Prosperidad en el municipio de Maceo (Antioquia).
3. Relacionar las acciones público privadas, decisiones estatales y demandas globales con la experiencia local en los dos casos.
4. Aportar criterios de análisis para la comprensión de la incidencia de las Autopistas de la Prosperidad en los municipios de Antioquia.

Sobre el objetivo general, la labor de análisis se realizó adoptando la metodología descrita en las páginas anteriores, lo cual será complementado al final del documento por un esquema de enunciación teórico-metodológica de elementos básicos a tener en cuenta para el abordaje del estudio de megaproyectos.

Sobre los objetivos 1 y 2, se logró compilar y sistematizar información que permitió comprender la experiencia y la expectativa socioespaciales a escala local, las cuales manifiestan formas de producción del espacio que implican y se complementan con la acción de actores de diferentes escalas, que también producen espacio local. El reconocimiento de estas relaciones escalares en la producción del espacio derivó en la estructura del documento, en el cual se evidencian las relaciones entre las acciones público-privadas de la concesionaria, las decisiones estatales que subordinan el territorio y afectan a la población local, y las demandas globales que privilegian el desarrollo en infraestructura para la conexión internacional con la construcción en implementación de las vías nacionales, sin considerar las relaciones locales y regionales, logrando así el objetivo número 3.

No obstante, más allá de los objetivos planteados en proyecto, como es usual en las ciencias sociales y como lo contempla la teoría fundada, durante las fases heurística y hermenéutica cobraron potencia una serie de relaciones entre los datos, los conceptos y los referentes teóricos, que terminaron por configurar este documento como un producto del análisis socioespacial, por medio del cual se pone de manifiesto la *producción social del espacio local alrededor de dos megaproyectos de infraestructura en transporte*, la cual implica la territorialidad simultánea de actores a escala internacional-global, Estatal-nacional y local. Además, se evidencia la producción del espacio percibido, concebido y vivido (Lefebvre, 1974), junto con un conjunto de otras relaciones espaciales que afloran en el relato de expectativa en el municipio de Maceo, y en el *espacio-tiempo de coyuntura* puesto en evidencia por medio de la exploración de la experiencia asociada a la construcción e implementación de un megaproyecto de infraestructura en el municipio de Aguachica. De esta manera, el resultado de la indagación refleja la concepción de la labor de investigación en ciencias sociales como una actividad a partir de la cual se produce nuevo conocimiento, que incluye aportes correspondientes a diversos niveles de comprensión, explicación, interpretación e incluso de demostración, lo cual se refleja en el uso de los datos.

Con este panorama, que permitió expresar la coherencia entre el proyecto y los resultados de investigación, y que involucró la exposición de la metodología y de los resultados emergentes, se presenta a continuación la estructura del documento y sus planteamientos generales. El escrito está

constituido por cinco partes, todas las cuales contienen una relación entre el soporte teórico y los datos:

La primera parte corresponde a la introducción misma, ya que incluye información teórica y metodológica que se articula al cuerpo de la tesis y a los objetivos del proyecto. Tanto en la introducción como en la estructura del documento se revela la importancia del concepto de escala para el análisis y la síntesis de la información, de manera que *“La noción de escala es entonces esencial para comprender la diversidad y el enfrentamiento entre intencionalidades de diversos niveles, las cuales se manifiestan por medio de decisiones y repercuten en el orden económico, cultural, político y moral, así como en el orden territorial.”* (Santos, 1996: 79).

En el capítulo 1 se explora la forma como los actores de la escala internacional-global inciden en la producción del espacio local, en la medida en que son determinantes del enfoque de gestión de la infraestructura que privilegia la conexión internacional sobre las relaciones locales y regionales. Como adición al esquema planteado por Taylor y Flint (2002), en este capítulo se cuestiona al Neoliberalismo en tanto producción ideológica de la escala global destinada a ser aplicada por actores a escala estatal-nacional.¹⁰

A continuación, se aborda el tema de los Tratados de Libre Comercio, ya que constituyen el principal determinante, junto con la propia necesidad de modernización de la malla vial del país, para la decisión de gobierno Santos de invertir “en grande” en los proyectos de tercera y cuarta generación, en la conexión con los puertos fluviales (río Magdalena), marítimos (Buenaventura, Urabá, Barranquilla) y con otros proyectos similares (Ruta del Sol). Un tratado de libre comercio no es sólo un hecho internacional, sino que incluye relaciones entre actores a nivel global, estatal y local más allá de las relaciones comerciales entre dos países, ya que afecta de diversas maneras las relaciones de los Estados tratantes con su territorio y su población, y con otros Estados con los cuales mantiene relaciones y con los cuales cambian también las reglas del juego comerciales, de acuerdo a la nueva situación de ventaja del socio comercial firmante. Es un hecho global porque involucra, entonces, a múltiples actores internacionales que afectan las relaciones socioespaciales a diferentes escalas.

Se hará entonces un uso indiferenciado de los términos “global” e “internacional-global” en referencia a la escala de los actores que producen la realidad del sistema, las reglas de juego que rigen las relaciones entre los países. Lo internacional es lo que define a lo global y su incidencia sobre el espacio local, en la medida en que es condición y manifestación de las dinámicas globales, de manera que, por ejemplo, las relaciones entre países son reguladas por el derecho internacional, derivando

¹⁰ La relación ideológica entre las escalas internacional-global y Estatal-nacional es un tema que no abordan Taylor y Flint (2002) en su esquema de “geografía vertical tripartita”, considerando sólo al Estado como actor ideológico.

en que buena parte de la legislación interna de los Estados responde a las demandas de la legislación internacional ratificada en cada caso.

Por otra parte, se abordará el papel de las multinacionales como actores globales, de entre los cuales se elige al concesionario que realiza la transformación de las relaciones socioespaciales en el ámbito local, y finalmente, se realiza el análisis y la síntesis de la forma como los actores globales inciden sobre la producción del espacio local, generando una territorialidad definida por su capacidad de tomar decisiones que afectan la territorialidad local, alterando el espacio percibido, generando espacio concebido y motivando la emergencia del espacio vivido.

Pasando al capítulo 2, se cuestionan los conceptos de Estado-nación, territorio e ideología, con el fin de mostrar algunas facetas del papel de la escala estatal-nacional en la producción del espacio local. Así, una estrategia como las alianzas público-privadas, un marco legal como el que sustenta las concesiones de tercera y cuarta generación, y las licencias ambientales como instrumento de gestión del espacio local, son presentadas como mecanismos por medio de los cuales el Estado central genera el espacio concebido y una territorialidad manifiesta en su poder para subordinar el territorio local, como se mostrará en el capítulo 3.

Sobre el capítulo 3, se trata de dos relatos, tejidos a partir de la información compilada sobre la escala local, y que dan cuenta de la producción del espacio a partir de la construcción e implementación de un megaproyecto de infraestructura en transporte, para el caso de Aguachica (Cesar), y del solo anuncio de la construcción de un megaproyecto de infraestructura vial, en el caso de Maceo (Antioquia). Mientras que para Maceo se resaltan las expectativas como formas del espacio vivido, las cuales fueron expresadas por los actores sociales ante la inminente construcción en su territorio de un tramo de las Autopistas para la Prosperidad, para Aguachica la intervención de actores de la escala internacional-global, Estatal-nacional y local (que incluyen a la concesionaria como actor interescalar), configuran diferentes espacialidades y diferentes relaciones que se expresan en el espacio como efectos y respuestas socioespaciales locales frente a la construcción e implementación de una nueva infraestructura en transporte. Conceptos como experiencia, expectativa, espacio-tiempo de coyuntura y subordinación territorial hacen parte de los recursos interpretativos para, como primer nivel de alcance, comprender la producción del espacio a nivel local ante una gran modificación de las relaciones espaciales que históricamente constituyeron la configuración espacial previa (espacio percibido) a la acción de la concesionaria y a su intervención del espacio. Tanto en el capítulo 2 como en el 3 se enfatiza en las implicaciones ambientales de los grandes proyectos de infraestructura, ya que, de acuerdo a su esencia que implica la transformación y la intervención del espacio, cobra sentido la sentencia lapidaria de Lefebvre, para quien “*La destrucción de la naturaleza tiene ese anverso y esa contra partida: la producción del espacio*” (Lefebvre, 1976: 122).

De esta manera, en los capítulos enunciados se ha buscado realizar una mirada amplia sobre los fenómenos, teniendo en cuenta la complejidad de las problemáticas locales alrededor de una gran

intervención sobre el espacio, mediante un análisis de la información desde diversos enfoques, como el económico (recursos), cultural (paisaje, aspectos simbólicos), normativo (derecho de la población Vs derecho del concesionario y del Estado), político (relaciones de poder constitutivas del territorio) y discursivo (lenguaje), perspectivas que devienen en socioespaciales (relaciones espaciales), en la medida en que la ubicuidad del espacio implica su presencia como variable en todos los ámbitos.

Por ejemplo, y abordando aspectos generales de los resultados de la investigación, se mostrarán algunos aspectos relacionados con el despliegue discursivo alrededor de los grandes proyectos de infraestructura en transporte. Se asume a los megaproyectos de infraestructura como grandes intervenciones del espacio que están inmersas en juegos de poder y que tienen grandes implicaciones en temas tan amplios como la economía política y la ecología política.¹¹ Desde el lenguaje, se cuestiona el adjetivo Prosperidad en relación con las poblaciones que sufren los efectos adversos de las obras, mientras que se reconoce, incluso por parte de la prensa, que el término “autopista” corresponde a vías rápidas de por lo menos doble calzada, condición que no cumple en el proyecto actual, por ejemplo, la Concesión Río Magdalena 2 que cruzará al municipio de Maceo en su tramo Alto de Dolores-Remedios, con lo cual dicha palabra resalta una cualidad que no se corresponde con la realidad, magnificando sus características y generando expectativas erradas.

Y en el campo normativo, este se constituye en un referente para la acción tanto de los actores locales como de la concesionaria, de manera que mientras la población acude a recursos legales para obtener información y para defender sus derechos, la concesionaria implementa una estrategia discursiva que consiste en declararse cumplidora de la ley y de los parámetros de intervención establecidos en las licencias ambientales, desconociendo las afectaciones generadas. Esta estrategia, de acuerdo a la investigación, se corresponde con la realidad, y se acentúa por el hecho de que, de acuerdo con una analogía física, la concesionaria en sus dimensiones de gestora de un megaproyecto se comporta como un cuerpo de masa considerable, que “atrae” (e incluso coopta) con su gravedad lo que esté bajo su ancho influjo, desviando a la mayoría de la población a su favor de acuerdo a los imaginarios del discurso del desarrollo, población que naturaliza su acción de forma acrítica.

Otro de los aspectos generales que definió la perspectiva de investigación y que medió en la identificación de relaciones espaciales tiene que ver con la idea de orden espacial. No se trata de un orden estético, ni implica patrones o clasificaciones. Se trata de que cualquier tipo de espacialidad implica un orden, y todo orden expresa una espacialidad, orden que corresponde a configuraciones dinámicas en constante cambio, pero que responde y sostiene en su estructura una forma de ser determinada de las relaciones socioespaciales. Así, la profunda alteración del orden espacial local que implica la intervención de los megaproyectos de infraestructura, genera nuevos órdenes que afectan la vida de las personas, transformando paisajes, distancias, ecosistemas, tejido social,

¹¹ Para una crítica de la economía política y la ecología política frente a megaproyectos de desarrollo, ver Carrizosa (2001), Palacio (2001), Oliveira y de Moura (2014), Barkin (2009) y Gellert 2003.

articulación territorial, accesibilidad, segmentación y espacio social en términos de relaciones económicas, salud, educación, afectaciones al patrimonio, servidumbres, etc. De esta manera, se comprende que toda afectación del orden local producido históricamente se corresponde con modificaciones en alguna de las relaciones espaciales. A estos cambios, la población, los gobiernos y el mismo Estado deben responder apoyando procesos de adaptación y resiliencia, de lo cual depende que la experiencia tenga consecuencias positivas que compensen las inevitables secuelas negativas de la transformación del espacio.

Mientras tanto, el proceso de transformación socioespacial se expresa como *espacio-tiempo de coyuntura*, un lapso de tiempo que corresponde a un espacio determinado, en el cual se ponen de manifiesto las relaciones de poder con el espacio y entre el Estado, la empresa constructora (concesionaria) y la población, que se expresan como relaciones de territorialidad. Esto, en un contexto en el cual el Estado considera las implicaciones ambientales y las afectaciones socioespaciales como externalidades y obstáculos para el desarrollo del país, asumiendo la cuestión de las infraestructuras de transporte de carácter nacional como una cuestión técnica de fricción del espacio,¹² como una obra destinada a mejorar las condiciones para el crecimiento macroeconómico del país, y no como un fenómeno territorial y socioespacial que afecta directamente a las localidades y especialmente a los pobladores de la vía, en una escala que los estamentos y las instituciones del Estado central no alcanzan a gestionar. Esta situación se da en un marco de *subordinación territorial* que actúa como factor determinante en la relación entre la concesionaria y la población y el Estado central y la población, y que se agudiza en sus efectos en la medida en que los actores de la escala estatal-nacional no alcanzan a conocer y comprender las realidades locales en su población, su territorio y en la experiencia del espacio local, basando su actuación en modelos, teorías, mapas, estadísticas y normatividad, entre otros dispositivos de producción del espacio concebido.

¹² El concepto de fricción del espacio, acuñado por Robert M. Haig en 1927, es un aporte de la ecología humana que puede ser valioso para la teoría socioespacial. Así, Hawley explica: “Las relaciones humanas, en un universo físico, implican la superación de ciertas resistencias que se engloban en la frase fricción del espacio. El espacio mismo es algo que tiene que ser superado y, en este sentido, exige un consumo de tiempo y de energía. Las montañas, las corrientes de agua, las corrientes atmosféricas e incluso las estructuras debidas al hombre, determinan, hasta cierto punto, la cantidad de tiempo y energía que hay que consumir para superar la fricción. Dicho de otra manera: la fricción del espacio es pequeña o grande a medida que la distancia es corta o larga y el grado en que se presenten los obstáculos físicos.

Puesto que la fricción ha de ser superada en conexión con un modo concreto de transporte o comunicación, se atenúa —aunque nunca pueda ser completamente eliminada— con las mejoras en las facilidades para el movimiento. De ahí que la eficiencia en el transporte y la comunicación sea una medida de la fricción que existe en cualquier tiempo dado.” (Hawley, 1972: 242).

Este concepto se puede aplicar, por ejemplo, en la relación escalar entre Globalización e infraestructuras de transporte de manera que, siguiendo a Harvey (2003), uno de los cambios que en el mundo reflejan lo que constituye la globalización, corresponde a “*la liberación de las limitaciones espaciales gracias a la implementación de infraestructuras de transporte.*” (p. 79), es decir, a una superación progresiva de factores de fricción del espacio que limitan la movilidad de las mercancías.

Comprendiendo estas relaciones de tensión entre los intereses locales, estatales-nacionales y globales, este estudio identificó tres perspectivas frente a los megaproyectos de infraestructura desde los diferentes actores sociales y la literatura consultada (producida también por actores a diferentes escalas):

- La superlativa, que ve a las infraestructuras como la redención macroeconómica del país, de la población y el territorio locales.
- La moderada, que tiene en cuenta las limitaciones y los beneficios de las infraestructuras.
- La fatalista, que ve en el proceso de construcción e implementación de las grandes infraestructuras de transporte una amenaza al tejido social y al espacio social de habitación, convivencia e intercambio económico producido históricamente alrededor de las vías nacionales y en los espacios locales.

Con esto, a pesar de la atención especial sobre los efectos negativos y la actitud de resistencia de la población como respuesta a la arbitrariedad del espacio concebido, en esta investigación se presentan las tres perspectivas de acuerdo a como fluyeron desde el material documental y según lo expresado por los actores sociales informados que participaron en la investigación. No se trata entonces de satanizar los grandes proyectos de infraestructura, se trata de visibilizar sus afectaciones negativas (las positivas no necesitan cuestionarse) negadas por el Estado y la concesionaria, y de evidenciar el ejercicio del poder ciudadano por parte de una conciencia colectiva que ha luchado por el derecho a la participación en las decisiones que afectan su relación con su espacio vital, lo cual es muestra de la necesidad de intervenir el espacio local por medio de un modelo de gestión desde abajo, que involucre tanto a las instancias del gobierno local como a la población misma, que minimice y mitigue de manera adecuada los efectos negativos ambientales y sociales, y que ofrezca el debido acompañamiento integral a quienes sufren una afectación directa en sus relaciones con el espacio.

Esta alusión a la posición del investigador frente a la realidad cuestionada, hace parte de mi lugar de enunciación, el cual ha incidido de manera transversal en la investigación, desde la formulación del proyecto hasta las conclusiones y el propósito mismo de este trabajo. Así, mientras se eligió al municipio de Aguachica como experiencia para comprender las implicaciones locales de un megaproyecto de infraestructura, de acuerdo a la labor de visibilización de sus problemáticas en los medios digitales, el municipio de Maceo se eligió, no sólo por su ubicación estratégica en el marco de las Autopistas para la Prosperidad, sino además porque hace parte de la historia de mi vida, ya que pasé allí la mayor parte de mi adolescencia, conociendo las dinámicas sociales y económicas del lugar, graduándome como bachiller en el único colegio de la localidad, enamorándome por primera vez, viviendo en las zonas rurales como campesino, disfrutando de dos buenas bibliotecas (la del colegio y la ubicada en la casa de la cultura) y de paisajes como el cañón del río Alicante y la vista del Nordeste y el Magdalena Medio antioqueños desde el cerro Patiburrú. Se trata de una relación afectiva con el espacio local que me mueve a generar un llamado a comprender las posibles

afectaciones negativas, buscando aprovechar las oportunidades y mitigar riesgos y amenazas que comporta una gran intervención del orden espacial.

1. Necesidades Globales. Producción del espacio local desde la escala global

“–La cuestión –insistió Alicia- es si se puede hacer que las palabras signifiquen tantas cosas diferentes.

– La cuestión –zanjó Humpty Dumpty- es saber quién es el que manda... eso es todo.”

Lewis Carroll [1871], “A través del espejo”.

Con este capítulo se busca mostrar cómo ciertos actores de la escala global inciden¹³ en la producción del espacio local, siguiendo los planteamientos de autores como Edward L. Gibson (2004) y Ann Mason (2005), quienes, de acuerdo con Clara Inés García, interpretan la producción del espacio local centrando su atención “*en la manera como se ejerce control o autoridad local a partir de la nueva teoría socioespacial y el reconocimiento de que todo lugar –y por tanto su orden, su regulación, sus sistemas de autoridad- se configura en función de la interacción de los poderes procedentes de diversas escalas socioespaciales.*” (García, 2011: 58). Esta lectura de los procesos de configuración del espacio local estaría asumiendo una posición crítica frente a la posición territorial hegemónica del Estado, lo cual sería distintivo de una actitud colonial: “*Al interior de un mismo Estado territorial existen múltiples territorialidades. Negarlas ha sido una de las más profundas características del colonialismo interno, herencia imperial eurocéntrica.*” (Porto, 2009: 134).

De entrada, se asume la relación directa entre infraestructuras de transporte, espacio y globalización, en tanto las infraestructuras disminuyen la fricción del espacio como variable que afecta la movilidad. El mejoramiento de la malla vial nacional es condición para garantizar el flujo de mercancías que articulen economías y poblaciones a los procesos de integración desigual generados por las actuales dinámicas del capitalismo, de acuerdo al enfoque de Joseph Stiglitz, quien responde así a la pregunta sobre la definición de la globalización como fenómeno que involucra a los interdependientes ámbitos económico y de las comunicaciones, en términos de transporte y flujo de mercancías:

¿Qué es este fenómeno de la globalización, objeto simultáneo de tanto vilipendio y tanta alabanza? Fundamentalmente, es la integración más estrecha de los países y los pueblos del mundo, producida por la enorme reducción de los costes de transporte y comunicación, y el dismantelamiento de las barreras artificiales a los flujos de bienes, servicios, capitales, conocimientos y (en menor grado) personas a través de las fronteras. [...] La Globalización es enérgicamente impulsada por corporaciones internacionales que no sólo mueven el capital y los bienes a través de las fronteras sino también la tecnología.” (Stiglitz, 2002: 34).

Siguiendo estos enfoques, se explorará la escala global en su relación con otros conceptos, especialmente con algunos propuestos por David Harvey, como desarrollo geográfico desigual. Más

¹³ A lo largo del documento se implementa la palabra incidencia, privilegiada frente a otros términos, como impacto o afectación. La palabra incidencia involucra un tejido de relaciones entre factores y actores socioespaciales que influyen en la configuración del espacio local.

adelante, se aborda el tema del neoliberalismo¹⁴ como la ideología¹⁵ que sustenta la intervención de los actores del poder global sobre la economía a nivel nacional,¹⁶ nivel en el cual es implementada¹⁷ dicha ideología adecuando la normatividad (firma de tratados internacionales, flexibilización, regulaciones) y la infraestructura del territorio nacional. Por esta vía, se explora la relación entre los megaproyectos de infraestructura en transporte y los Tratados de Libre Comercio, al tiempo que se ponen en evidencia algunos elementos para el análisis sobre la presencia de las multinacionales en la puja por la concesión de los proyectos.

Para abordar la ruta que guía el análisis, es necesario comprender la propuesta teórica y metodológica de Peter Taylor.¹⁸ En su libro *“Geografía Política. Economía-mundo, Estado-nación y localidad.”* (Taylor y Flint, 2002), este autor propone el esquema de *“geografía vertical tripartita”* que anuncia el título de dicha obra, y que opera bajo los planteamientos de los análisis de sistema mundo para abordar la política, y más específicamente la geografía política, en niveles escalares que abarcan el Estado-nación moderno (foco tradicional de esta disciplina), lo local y lo global.

Adaptando la propuesta de Taylor y Flint (2002), la perspectiva para comprender los dos estudios de caso Maceo (Antioquia, Autopistas para la Prosperidad) y Aguachica (Cesar, Ruta del Sol) se basa en que los procesos de producción del espacio involucran, en este caso, las relaciones de poder entre tres instancias escalares y jerárquicas, tres ámbitos espaciales con sus propios actores, que inciden sobre el territorio: lo global, que representa la realidad de manera que las decisiones políticas y económicas globales definen lo que ocurre al interior de los Estados y los ámbitos locales; lo estatal que representa la ideología y local que representa la experiencia (Ver ilustraciones 1 y 2). Sin embargo, se acoge la advertencia de David Harvey que es a la vez una invitación al análisis escalar:

¹⁴ Sobre relación entre neoliberalismo y consenso de Washington, ver: Ocampo (2005).

¹⁵ Más allá de la “falsa consciencia” marxista (Engels, 1893), la ideología se entiende aquí, en principio, de acuerdo a la propuesta de Taylor para quien: *“la ideología es una visión parcial del sistema que da una imagen deformada y limitada de la realidad”* (2003: 41). Además, se entiende también la ideología como el discurso político dominante subyacente a los demás discursos, que genera determinadas prácticas en y sobre la población.

¹⁶ Entiéndase lo “nacional”, por un lado, como el nivel del Estado central que gestiona lo correspondiente al país como unidad político-administrativa de jerarquía superior; por otro lado, lo “nacional” se refiere al territorio corresponde a los límites de un Estado, lo cual establece una relación entre territorio y población que legitima la existencia de dicha institución. Además, de acuerdo con Peter Taylor: *“El concepto de nación surgió para expresar la competencia entre los Estados. Legitima el sistema interestatal que constituye la superestructura política global de la economía-mundo, porque todos los Estados aspiran a ser “Estados-nación”. Al justificar la fragmentación política del mundo, las naciones contribuyen de modo fundamental a perpetuar las desigualdades entre países. La ideología asociada, el nacionalismo, ha sido la motivación política predominante en el siglo XX; millones de jóvenes han sacrificado sus vidas voluntariamente por su patria y sus compatriotas.”* (Taylor y Flint, 2003: 26).

¹⁷ Se usarán con frecuencia las conjugaciones del verbo “implementar”, es decir, operar, poner en marcha, aplicar.

¹⁸ Quien después de su primera traducción en 1994 actualiza su obra al lado de Collin Flint en la edición de 2003.

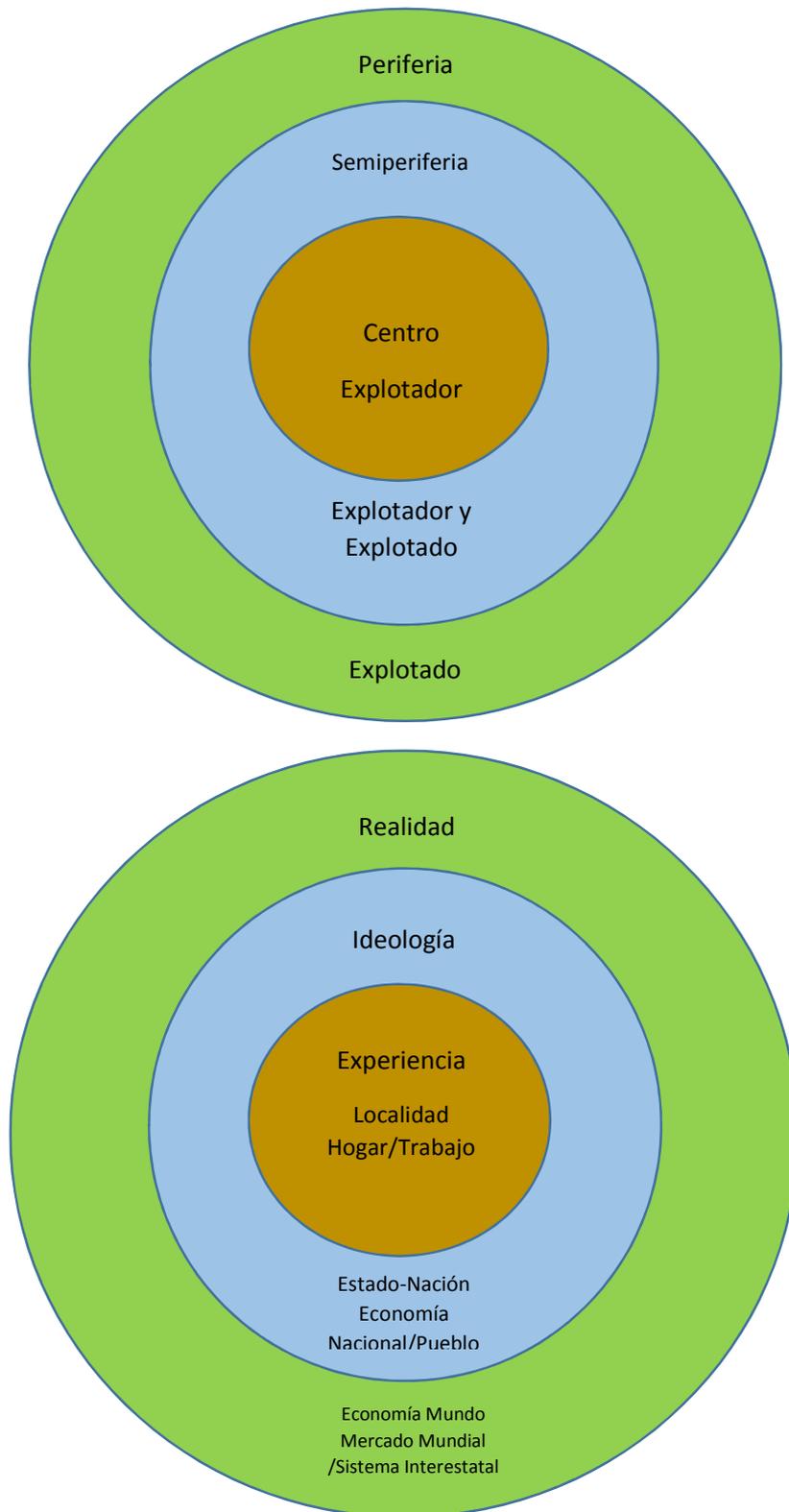


Ilustración 1. Esquemas de geografía tripartita como alternativa de análisis escalar. Arriba: esquema de análisis de Sistemas-Mundo. Abajo: esquema propuesto por Peter Taylor. Fuente: Taylor y Flint, 2003: 47

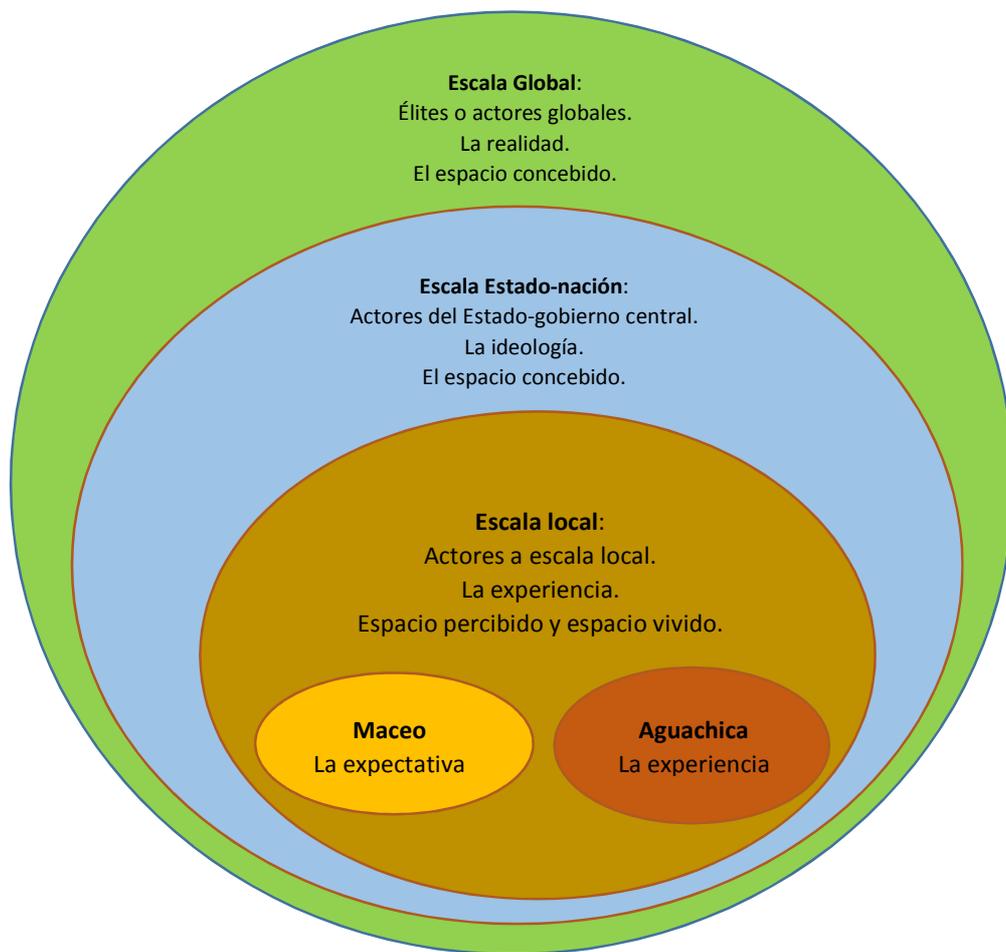


Ilustración 2. Relaciones escalares alrededor de la producción del espacio local en el marco de la construcción e implementación de megaproyectos de infraestructura en transporte en Colombia. Fuente: elaboración propia a partir de modelos de análisis escalares tripartitos, en Taylor y Flint (2003).

Un error tanto de la interpretación analítica como de la acción política se produce porque demasiado a menudo nos encerramos en una sola esca la de pensamiento, tratando las diferencias en una esca la como si fuesen la línea fundamental de la división política. Este es, sostengo, uno de los errores predominantes que derivan del discurso de la globalización al que ahora estamos expuestos. Sostiene erróneamente que todo está fundamentalmente determinado a esca la planetaria. (Harvey, 2003: 100).

La esca la global debe pensarse entonces como parte de un juego de múltiples escalas, para no caer en los esencialismos que denuncia David Harvey (2003). Estas escalas operan de acuerdo a un discurso hegemónico que incluye al propio concepto de desarrollo, cuya expresión material está constituida, en gran medida, por construcción e implementación de los proyectos de infraestructura a gran esca la:

Los PGEs [proyectos de infraestructura a gran escala] tienen características estructurales que les permiten ser tratados como “expresiones extremas” del campo del desarrollo: el tamaño del capital, territorios y cantidad de personas que controlan; su gran poder político; la magnitud de los impactos ambientales y sociales; las innovaciones tecnológicas que crean frecuentemente; y la complejidad de las redes que ellos engendran (Ribeiro, 1987). Juntan impresionantes cantidades de capitales financieros e industriales así como de élites y técnicos estatales y trabajadores, fundiendo niveles de integración locales, regionales, nacionales, internacionales y transnacionales. (Lins, 2007; 177).

Esta carga semántica del concepto de desarrollo se asocia a la centralidad que Harvey le da al concepto de “desarrollo geográfico desigual”, de manera que para aprovechar su potencial heurístico, se tiene en cuenta para el análisis escalar esta afirmación categórica: “*el proceso de globalización es un proceso de producción de desarrollo temporal y geográfico desigual*”¹⁹ (Harvey, 2003: 79). Se trata de un concepto que pone en juego una categoría propia de la geografía para analizar un fenómeno económico. Se busca con ello poner en evidencia lo que en la década de los 60 se explicó como “*El desarrollo del subdesarrollo*” (Gunder Frank, 1967),²⁰ idea que influiría más tarde en la emergencia de la teoría de sistemas-mundo. Así, el resultado final observado del proyecto desarrollista es que las regiones ricas son cada vez más ricas (en términos de acumulación de capital) y las pobres cada vez más pobres, lo que recuerda la idea de los procesos de centro y de periferia: “*El concepto genérico de desarrollo geográfico desigual que tengo en mente comporta la fusión de estos dos elementos: las escalas cambiantes y la producción de diferencias geográficas. Tenemos que pensar, por lo tanto, en las diferenciaciones, interacciones y relaciones que se verifican entre las escalas y dentro de las mismas.*” (Harvey, 2003: 100).

El concepto de desarrollo²¹ geográfico desigual se relaciona con el de globalización, en la medida que la desigualdad define a los procesos de producción de conocimiento y producción de mercancías que establecen las diversas direcciones de intercambio de la información, del comercio internacional y el flujo de capitales, en tanto procesos globales de acumulación. Estos procesos se hacen posibles porque la ideología neoliberal ha sido adoptada por los estados territoriales, los cuales funcionan como filtros mediadores entre la experiencia y la realidad (Taylor y Flint, 2002).

¹⁹ En esta frase, Harvey define su visión de la globalización como desarrollo temporal y geográfico desigual, lo cual se relaciona con las ideas de Wallerstein (2004) en el marco del análisis del sistema-mundo, interpretando los espacios del capitalismo como relaciones entre procesos de centro, de semi-periferia y periferia que operan en diferentes contextos geográficos, no sólo en la escala Norte-Sur planetarios. Así, el contenido y soporte geográfico de las dinámicas del capitalismo global es un punto de referencia para los análisis sobre interacciones económicas a diferentes niveles escalares.

²⁰ La teoría de Frank es solo un elemento dentro de la noción de desarrollo geográfico desigual de Harvey. Para un resumen ver el capítulo 4 de Harvey, D. (2007). Espacios del capital: hacia una geografía crítica. Madrid: Akal.

²¹ El concepto de desarrollo en sí mismo corresponde a la ideología del capitalismo, de manera que: “*Inspirado en el conocido argumento de Durkheim (1968) según el cual la religión es la sociedad adorándose a sí misma, entiendo desarrollo como la expansión económica adorándose a sí misma. Eso significa que necesitamos conocer el sistema de creencias que subyace bajo esa devoción, así como las características del campo de poder que la sustenta.*” (Lins, 2007: 175).

Desde una perspectiva socioespacial, la globalización puede entenderse como una nueva fase del proceso de acumulación (frecuentemente por desposesión) que constituye el objeto del sistema, y que se espacializa como desarrollo geográfico desigual (Harvey, 2003). Reduciendo la compleja realidad en pro del análisis, pero ampliando la perspectiva más allá de lo económico, puede decirse también que la globalización es un proceso en el cual actores del nivel internacional (como Facebook, el Banco Mundial, la ONU, las multinacionales, etc.) logran incidir sobre la conducta y las decisiones de la población mundial, es decir, ejerciendo poder sobre ellas por medio del control sobre en el espacio y sobre múltiples dimensiones de la vida humana y de las sociedades, como los medios de comunicación, la economía, la política, la cultura, etc. Con esto, los procesos de globalización intervienen en la vida cotidiana de todas las personas aun cuando estas lo ignoren,²² e incluso producen espacio a nivel local, en términos de desarrollo geográfico desigual y en tanto determinan acciones de transformación del espacio, ejerciendo entonces la territorialidad ubicua del capitalismo:

El capitalismo, por tanto, construye y reconstruye una geografía a su propia imagen. Construye un país geográfico específico, un espacio producido de transporte y telecomunicaciones, de infraestructuras y organizaciones territoriales, que facilita la acumulación durante una fase de su historia del capital que deberá ser derribado y reconfigurado para abrir camino a más acumulación en una fase posterior. Por lo tanto, si la palabra “globalización” significa algo a cerca de nuestra geografía histórica reciente, es muy probable que sea una nueva fase de exactamente este mismo proceso subyacente de la producción capitalista de espacio. (Harvey, 2003: 72).

A partir de estos planteamientos iniciales, se puede abordar con mayor claridad el tema que estructura este capítulo: la producción del espacio a nivel local, que se configura como espacio concebido en tanto es producido por los especialistas y planificadores del Estado central y los cuadros de la empresa constructora, y como territorio, en tanto involucra la emergencia de relaciones de poder que se expresan en la intervención del espacio gestionada desde actores de nivel internacional y global, las cuales entran en tensión, como se verá más adelante, con las territorialidades que involucran fuertes relaciones con el espacio, en tanto que, como se mostrará en el capítulo 3, el Estado central ejerce territorialidad subordinando el espacio local, pero también delegando funciones (poder) al concesionario, siendo garante legal y veedor del cumplimiento del contrato y sus compromisos anexos, como las licencias ambientales.

1.1. El neoliberalismo: incidencia de actores globales sobre la transformación del espacio local

Partiendo de las ideas expresada por Taylor (2002), quien considera que la ideología, a nivel del Estado, funciona como una cortina que separa la experiencia (local) de la realidad (global), es

²² No se considera pertinente hacer uso del término “glocalización”, ya que la perspectiva asumida en este trabajo considera la existencia y el papel de un tercero, el Estado territorial nacional, como mediador entre lo global y lo local. No obstante, en otros casos el análisis de las relaciones “glocales” podría ser de utilidad al pensar la relación entre actores a diversas escalas.

pertinente revisar la ideología que reproduce un sistema de creencias y prácticas que rigen las relaciones comerciales internacionales: el neoliberalismo, como producto del “Consenso de Washington” en el marco del pensamiento neoclásico y la revisión de las teorías del Estado.

De acuerdo Harvey (2007), el neoliberalismo hace parte de un proyecto que busca orientar las reglas del capitalismo internacional, pero sobre todo, busca generar y restaurar el poder de las élites económicas:

la neoliberalización puede ser interpretada bien como un proyecto utópico con la finalidad de realizar un diseño teórico para la reorganización del capitalismo internacional, o bien como un proyecto político para restablecer las condiciones para la acumulación del capital y restaurar el poder de las elites económicas. [...] el segundo de estos objetivos ha sido dominante. (Harvey, 2007: 25).

Esta idea de la neoliberalización, confrontada con la realidad, permite explicar por qué la economía colombiana ha sufrido un fuerte revés en el sector productivo reflejado en el cambio en la economía nacional desde la apertura económica hasta la época actual, que derivó en una caída en el sector agropecuario y las manufacturas, mientras crecieron la economía extractiva y las importaciones (Ferrari²³, 2014, 14 de septiembre).

La ideología adquiere un carácter explicativo, ya que los resultados negativos de la implementación de las políticas neoliberales no cuestionan su hegemonía, de manera que lo que no puede sostenerse de acuerdo a los criterios de la ciencia económica, resulta siendo legitimado por la ideología:

El FMI pensaba que no necesitaba asumir dichas elecciones [la experiencia de los países que no siguieron el consenso de Washington] porque sabían las respuestas: si la ciencia económica no las aportaba, lo hacía la ideología, la simple fe en los mercados libres. La ideología suministra las gafas a través de las cuales se ve la realidad, es un conjunto de creencias tan firmemente sostenidas que uno apenas requiere confirmación empírica. La evidencia que refute esas creencias es sumariamente descartada. (Stiglitz, 2002: 277).

Así, bajo las premisas de minimización del Estado y maximización del mercado, la ideología neoliberal permea el Estado y no permite a la población acceder a la realidad: el sistema neoliberal busca favorecer a las élites transnacionales, no a los países que sufren la presión de la deuda externa: *“El ideal del Estado mínimo y el mercado máximo, así como la identificación de globalización y neoliberalismo con modernización, progreso y desarrollo, es una peligrosa trampa ideológica que nos impide ver la realidad y reaccionar”* (Sunkel, 2007: 475). La ideología implementada por el Estado, de acuerdo con el esquema de Taylor y Flint (2002), tiene su origen en la escala global y define en gran medida el carácter no-local de los objetivos detrás de la construcción e implementación de los megaproyectos de infraestructura en transporte.

²³ César Ferrari es Ph.D. en economía y profesor titular de la Pontificia Universidad Javeriana.

1.2. Los Tratados de Libre Comercio y su incidencia en la transformación del espacio por medio de las infraestructuras de transporte

La ilustración 3 que acompaña este apartado busca mostrar el afán de los últimos gobiernos colombianos por integrarse al comercio internacional como apuesta para el desarrollo del país. En este sentido, de acuerdo con Milton Santos, existe una relación directa entre comercio internacional y las infraestructuras de transporte, señalando también la importancia de la localización geográfica para la competitividad frente al flujo de mercancías:

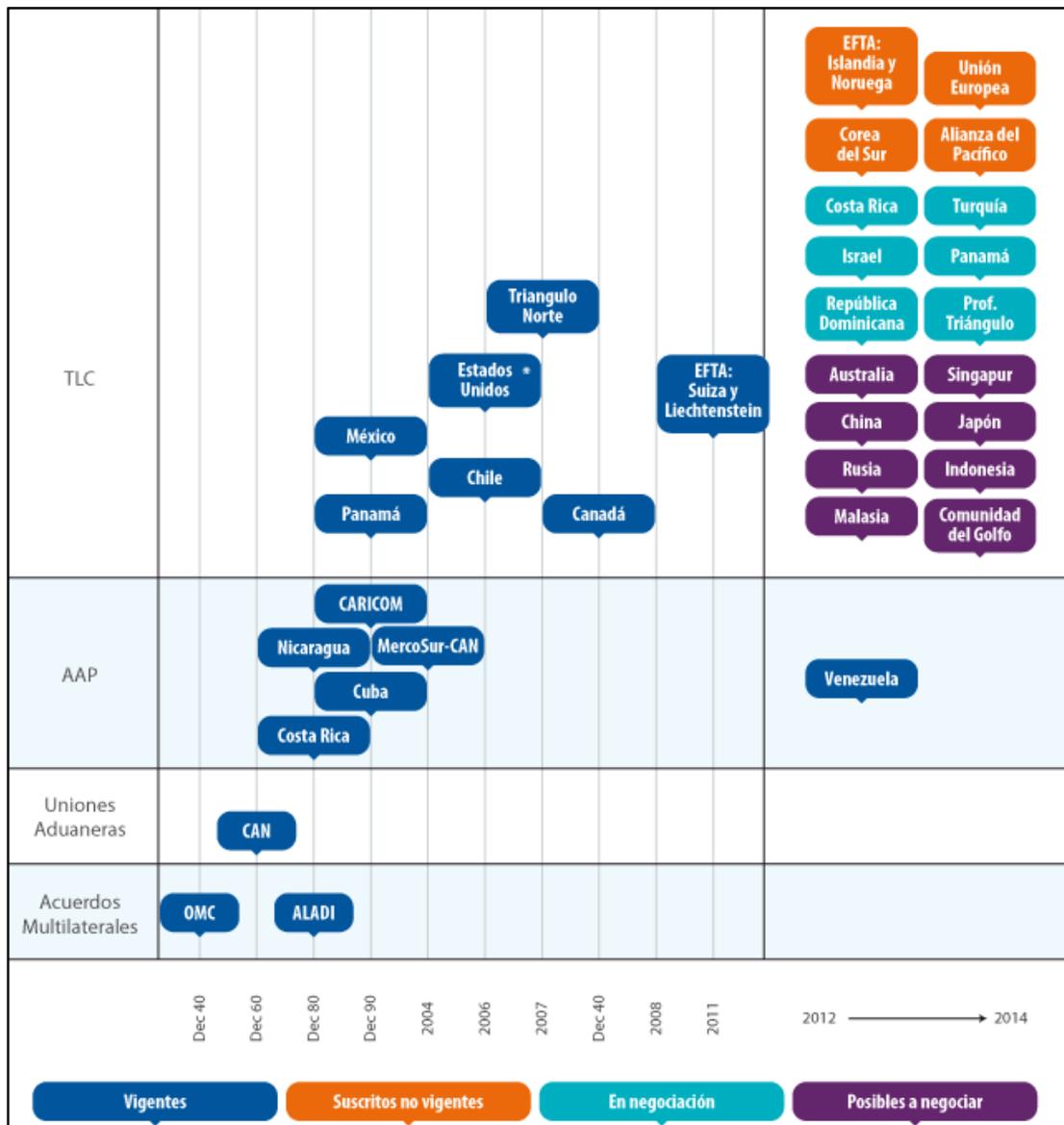


Ilustración 3. Acuerdos comerciales de Colombia a 2014. Fuente: Valle internacional, 2014. Elaborado por Araujo Ibarra con datos de Ministerio de Comercio, Industria y Turismo y El Sistema de Información de Comercio Exterior.

El peso del mercado exterior en la vida económica del país conduce finalmente una buena parte de los recursos colectivos para la creación de infraestructuras, servicios y formas de organización del trabajo frente a los recursos del comercio exterior, una actividad coordinada por el imperativo de la competitividad y localizada en los puntos más aptos para desarrollar estas funciones. (Santos, 2008: 21).

Y más adelante, señala cómo el mercado es una fuerza que ejerce poder sobre el espacio de acuerdo a su condición estructurante del sistema económico, afectando diversos niveles o escalas de la realidad. De esta manera, esta influencia del mercado exterior: *“No se hace sin una regulación política del territorio por parte del mercado. Así es como se reconstruye el contexto de la evolución de las bases materiales geográficas y también la propia regulación.”* (Santos, 2008: 21). Se comprende entonces que los Tratados de Libre Comercio son un factor fundamental, como determinantes de la actualización en infraestructuras de transporte que se vive en el país a mediados de la segunda década del siglo XXI. Pero, para adentrarse en el tema, cabe preguntarse, ¿Qué es un tratado de libre comercio? Un TLC es un acuerdo comercial entre dos más países que tiene la característica de ser vinculante (de obligatorio cumplimiento), con el propósito de eliminar las barreras comerciales, consolidar el acceso a bienes y servicios y favorecer la inversión privada. Un TLC involucra, además, temas económicos, institucionales, de propiedad intelectual y derechos de autor, laborales y ambientales (República del Perú, S.f.), de lo cual se comprende la importancia de actualizar la infraestructura para movilizar las mercancías desde y hacia el exterior. Por ello, el Documento Conpes²⁴ 3770 destaca el papel de los tratados de libre comercio como motivadores para mejorar la infraestructura vial primaria del país, lo cual se refleja en el propósito de conectar los principales centros de producción con puertos y fronteras.

Esta relación entre infraestructura y Tratados de Libre Comercio se hace visible también desde la perspectiva del sector privado, en el cual se tiene clara la relación de causalidad entre los TLC y el mejoramiento de la infraestructura de transporte:

Las Autopistas para la Prosperidad y las concesiones de Cuarta Generación exigen un esquema apropiado de asociación público privada que permita dotar al país de la infraestructura vial mínima requerida para que Colombia ocupe un lugar en el mundo y pueda dar cabal cumplimiento a los TLC que ya tiene firmados y los que pueda firmar en el futuro. [...] indicó el presidente de la Sociedad Antioqueña de Ingenieros, Diego Zapata Gómez. (El Colombiano, 10 de octubre de 2014).

Tal relación es conocida incluso a escala local, de manera que entre los productores agropecuarios del municipio de Maceo hay quienes establecen una conexión entre la futura transformación del espacio local y los acuerdos comerciales internacionales: *“Yo entiendo que esas autopistas de la prosperidad, eso como que es una necesidad para el Estado por lo de los TLC, dicen que para que los TLC funcionen tiene que tener muy buenas vías el Estado, para poder que todo fluya con más rapidez.”*

²⁴ Consejo Nacional de Política Económica y Social.

(A. Vélez, comunicación personal, 13 de julio de 2014). Esto significa que se comprende, de alguna manera, que este tipo de proyectos no son obras para el desarrollo local, sino que obedecen a las lógicas de otras escalas y responden a la necesidad de mejorar la competitividad de los exportadores del país (Documento Conpes 3760, 2013), generando tensiones en el territorio que confrontan relaciones de poder: “*Por causa de sus enormes impactos ambientales y sociales, los PGSs [proyectos de infraestructura a gran escala] muestran con claridad el desequilibrio de las relaciones de poder entre poblaciones locales y outsiders desarrollistas*” (Lins, 2007: 178).

1.3. Las multinacionales como actores globales

De acuerdo con lo anotado en la introducción de esta obra, se acoge la perspectiva de Touraine (1987), para quien la idea de “actores sociales” implica una identidad propia, unos valores colectivos y una implementación de recursos que les permiten actuar sobre la sociedad, de acuerdo a un orden de necesidades colectivas y que deviene en un ejercicio de poder, lo cual se relaciona con la perspectiva de la “agencia” propuesta por Guiddens (2003). De esta manera, no se trata sólo de los actores que hacen parte de un movimiento social, sino que incluye a actores o agentes a diferentes escalas que implementan acciones de gestión de intereses comunes a su grupo y a su escala. Así, los actores o agentes de las escalas global, estatal-nacional y local actúan de acuerdo a unos intereses colectivos (intereses económicos, políticos, solidarios, de clase, de grupo o de escala) generando relaciones de poder, enfatizando en este apartado las características y acciones de los actores de la escala global.

La participación de empresas extranjeras en la licitación para la Autopistas para la Prosperidad es una muestra de cómo el negocio de las concesiones de 4ª generación refleja el carácter global de los megaproyectos de infraestructura en transporte. Así, de acuerdo a la publicación en la página web de la empresa AboutAEC, dedicada a la ingeniería y la construcción, se pueden ver una serie de gráficos que muestran cómo la etapa de preselección involucró, para el caso de la Autopista Río Magdalena 2 (que cruzará el municipio de Maceo), a empresas de España, Francia, Portugal, India, Ecuador, Perú, Israel y Brasil (AboutAEC. S.f).²⁵

De esta manera, se comprende que estos procesos de licitación involucran grandes capitales que inciden en el desarrollo del proceso. Así, durante el proceso de licitación, algunas de estas firmas presionaron para que el proyecto les ofreciera las garantías necesarias para respaldar sus intereses. Esta situación fue registrada por la prensa, más exactamente, sobre cómo las firmas españolas amenazaron con retirarse del proceso debido a la inconformidad con algunos aspectos económicos, como una mala estructuración financiera, una “estructura de riesgo muy agresiva”, tráfico deficiente e intereses variables (Colprensa, 2014, 5 de mayo).

²⁵ Para observar los gráficos consultar: AboutAEC. (Sin fecha). Análisis: Quienes Compiten en las Concesiones Viales de Cuarta Generación en Colombia. Recuperado de http://www.aboutaec.com/Colombia_Concessions_SP.php

Otro ejemplo de la acción global de las empresas que pujan por obtener concesiones de 4ª generación se refleja en cómo los medios de comunicación extranjeros registraron la adjudicación de la Concesión Pacífico 1 de las Autopistas para la Prosperidad al grupo ACS de España:

ACS ha firmado el contrato de construcción y posterior concesión de la que constituye su primera autopista en Colombia, un proyecto que se adjudicó el pasado mes de junio por un importe de 1.790 millones de pesos (unos 692 millones de euros), según informó la Agencia Nacional de Infraestructura de Colombia (ANI).

Con este contrato, el grupo que preside Florentino Pérez desembarca en el mercado de concesiones de Colombia, además de potenciar su negocio por Latinoamérica y reforzar su internacionalización. (Europa press, 2014, 12 de septiembre).

Se destaca en este fragmento cómo se entiende la adjudicación dentro de un proceso de internacionalización de la firma, de la mano de Florentino Pérez²⁶, como lo registró el diario ABS: *“En su intervención ante la junta de accionistas de ACS la pasada semana, Florentino Pérez señaló a la internacionalización como uno de los factores del crecimiento del grupo para los próximos años. Para ello, apostó por seguir creciendo en «mercados estratégicos», como son Norteamérica y la zona de Asia-Pacífico, y «aprovechar oportunidades» en Latinoamérica.”* (ABS. es., 2014, 12 de septiembre).

Y también en términos de internacionalización, los proyectos de Autopistas para la Prosperidad recibieron un reconocimiento internacional como “Negocio del año en la Financiación de Proyectos” por el modelo financiero, exhibiéndolo como un negocio atractivo. Este reconocimiento fue resaltado por la prensa de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI- (Oficina de Comunicaciones ANI, 15 de noviembre de 2013).

Esta aproximación a los actores globales de entre los cuales se define quienes abordarán la transformación del espacio-tiempo local mediante la construcción e implementación los megaproyectos de infraestructura en transporte, permite comprender el papel central de las instancias globales en la producción del espacio local. Además, este carácter foráneo de algunas empresas ganadoras de concesiones podría incidir en la forma en que la población local percibe al concesionario, como en el caso de Aguachica, donde la condición de extranjera de la empresa brasileña a cargo de la Ruta del Sol 2 genera reclamos de nacionalismo por parte de los actores sociales, ante la inequidad generada por la empresa.

1.4. Sobre la incidencia de los actores globales sobre el espacio local

Lo que enuncia este vínculo entre la escala global, la estatal-nacional y la local, es una relación actor-acción-incidencia. Es decir, el actor ejerce el poder de actuar de acuerdo a sus intereses de grupo y escala, la acción está condicionada al dispositivo legal que regula las relaciones entre actores

²⁶ Se comprende entonces cómo el fichaje del futbolista colombiano James Rodríguez por el equipo Real Madrid, presidido también por Florentino Pérez, ha significado una oportunidad para el mercadeo internacional, tanto en el ramo de la construcción como en el fútbol.

escalares, y la incidencia ocurre de acuerdo a las condiciones históricas de cada localidad (espacio percibido), y a las afectaciones materiales directas e indirectas de la transformación del espacio que implican los grandes proyectos de Infraestructura. Además, las relaciones actor-acción-incidencia se realizan bajo el influjo de una ideología y unos dispositivos ideológicos que, por un lado, facilitan la generación de un marco normativo que regule las relaciones a favor de los intereses de las élites económicas globales; por otro lado, la ideología facilita pasar por favorables o imprescindibles acciones que afectan negativamente a la población o que podrían realizarse mitigando las afectaciones.



Ilustración 4. Subordinación del Estado ante los organismos multilaterales. Mafalda Oficial. (2015, 28 de marzo).

Tal relación entre incidencia e ideología hace parte de los procesos actuales de expansión del capitalismo, de manera que la globalización (en su aspecto económico) y el desarrollo geográfico desigual son procesos de la actual fase del sistema económico, que corresponderían al fin de la historia como fin de las ideologías bajo una sola ideología hegemónica: la del libre mercado o neoliberalismo, la cual implicaría, de acuerdo a las controvertidas ideas de Fukuyama (1992): “*una ideología de validez potencialmente universal: la democracia liberal, la doctrina de la libertad individual y de la soberanía popular*” (Fukuyama, F. 1992: 29, en Henríquez, A., 2007: 11).

Sin embargo, los movimientos y movilizaciones sociales que continuamente irrumpen en los contextos del desarrollo, plantean que hay otras formas de ser y de entender lo natural y lo humano más allá de la gestión social y ambiental, inspirados en una ideología emancipadora que define el poder popular como mecanismo y garantía de la democracia, y que exige luchar por el derecho al territorio y a lo público en un contexto marcado por la tara ideológica del subdesarrollo. Y en contra de la receta neoliberal, siguiendo a Joseph Stiglitz, en la actualidad “*son pocos los que defienden la*

hipocresía de pretender ayudar a los países subdesarrollados obligándolos a abrir sus mercados a los bienes de los países industrializados más adelantados y al mismo tiempo protegiendo los mercados de éstos: esto hace a los ricos cada vez más ricos y a los pobres cada vez más pobres” (Stiglitz, 2002: 21). Es decir, los procesos globales que inciden en la producción del espacio local reproducen las relaciones del desarrollo geográfico desigual,²⁷ relaciones de centro-periferia que se basan en la acumulación por desposesión (Harvey, 2007). La receta económica es sólo para los países “pobres” o “subdesarrollados”, mientras que países como Estados Unidos mantienen políticas proteccionistas: *“Los críticos de la globalización acusan a los países occidentales de hipócritas, con razón: forzaron a los 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.”* (Stiglitz, 2002: 40).

Las consecuencias de los procesos de globalización relacionados con el neoliberalismo se cubren con la implementación de la ideología neoliberal, por medio de la cual se resalta el beneficio individual y se condiciona la autonomía de los Estados para tomar sus propias decisiones, afectando el nivel local y evitando que la población demande políticas económicas que beneficien la economía interna de los países afectados debido a la aplicación de un:

conjunto particular de doctrinas, las políticas del Consenso de Washington que han impuesto las instituciones financieras internacionales. (...) Buena parte del resto del mundo siente que se le impide tomar sus propias decisiones y hasta que se le fuerza a escoger lo que países como EE UU han rechazado.

El compromiso con una determinada ideología ha privado a los países de elecciones que deberían haber sido suyas, y también ha contribuido significativamente a sus fracasos.” (Stiglitz, 2002: 277).

El intercambio desigual que genera desarrollo geográfico desigual ha encontrado en el neoliberalismo una plataforma para mantener las relaciones de subordinación y dependencia de los países con procesos de periferia frente a los países donde priman los procesos de centro. Así, la producción del espacio local como territorio (subordinado), como espacio percibido y como espacio-tiempo de coyuntura, (conceptos que se analizarán más adelante) desde el nivel global, se realiza con la toma de decisiones que determina la prioridad de la inversión del país en infraestructura de conexión internacional frente a otras necesidades. Esta intervención indirecta pero determinante de los organismos multilaterales internacionales, representa el primer momento del espacio concebido propio de este tipo de proyectos, lo cual se evidencia en acciones como la intervención del IFC en la modelación de los proyectos que conforman las Autopistas para la Prosperidad:

Fue así como, el 18 de octubre de 2007, el Inco suscribió un Convenio de Cooperación Técnica con la Corporación Financiera Internacional-IFC- [grupo Banco Mundial], para desarrollar un modelo

²⁷ Para un análisis sobre el concepto de desarrollo geográfico desigual, véase Smith, N. (2008). *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*. Atlanta: University of Georgia Press.

de concesión que promoviera la participación de inversionistas institucionales y financistas locales y mejorara la eficiencia de los procesos de licitación. (...) En desarrollo de lo anterior, el IFC adelantó la estructuración del Proyecto entre octubre 18 de 2007 y marzo de 2009. (Documento Conpes 3571: 4).

De esta manera, si el concepto de territorio se relaciona en alguno de sus aspectos con *quién manda* en un espacio determinado, a propósito de la cita de Lewis Carroll que abre este capítulo y que muestra cómo los significados enuncian también relaciones de poder, si mandar es una forma de territorialidad, entonces en las localidades²⁸ en las que se construyen e implementan megaproyectos de infraestructura en transporte mandan, en buena parte, los actores económicos y políticos globales, los cuales por medio de acuerdos internacionales como los tratados de libre comercio, toman decisiones sobre el espacio local, haciendo posible la inversión en infraestructura que vincula los centros de producción con los puertos, sin dar prioridad a la integración regional o interna, a pesar de que es en las localidades donde se concentran los efectos de la transformación espacial. El lugar, el espacio local, estaría constituido entonces por la acción de múltiples fuerzas o procesos a diferentes niveles, a través diferentes territorialidades: *“la especificidad de cada lugar es el resultado de la mezcla distinta de todas las relaciones, prácticas, intercambios, etc. que se entrelazan dentro de este nodo y es producto también de lo que se desarrolle como resultado de este entrelazamiento. Es algo que yo he denominado “un sentido global de lugar”, un sentido global de lo local.”* (Massey, 2004: 78).

Se produce espacio en la medida en que desde lo global se implementa una territorialidad sobre lo local. Este proceso de toma de decisiones sobre el espacio deviene en territorialidades (como estrategias de producción territorial), y permite entender al espacio local afectado por las infraestructuras como producto de múltiples actores a diferentes escalas. En este proceso de intervención sobre el espacio la integración regional parece una consecuencia obvia, aunque la instalación de costosos peajes y la baja incidencia en las economías locales de las poblaciones intermedias, hacen que las escalas regional y local hagan parte menos de los directos beneficiados a largo plazo y más de la mayor parte de la población del país, que recibirá los beneficios en términos de las dos mayores consecuencias generales: comprar mercancías importadas a menores precios y recibir la “gota” del crecimiento económico (Inversión social, empleo, circulación del dinero, etc.). Bajo este panorama, en el próximo capítulo se abordará el papel fundamental de a escala nacional en la producción del espacio-tiempo local a partir de la construcción de megaproyectos de

²⁸ La localidad se entiende aquí como un lugar cuya población, entre baja y moderada, permite mantener vínculos sociales basados en la proximidad, de manera que en una gran ciudad los efectos de un megaproyecto de transporte afectarán de manera muy diferente las relaciones socio-espaciales, siguiendo en esto a Guattari (2005: 59): *“Otra importante diferenciación entre lo local y lo regional reside en la distinta importancia relativa de los actores individuales y corporativos o institucionales en uno u otro caso. Se espera, razonablemente, que un territorio “local” sea un territorio proxémico en el cual las relaciones inter-personales, los contactos “cara a cara” y las tradiciones familiares y sociales sean de mayor importancia que las relaciones impersonales mediatizadas por instituciones y que las tradiciones sean cuando menos tan importantes como el marco legal.”*

infraestructura en transporte que son respaldados ideológicamente a través de la plataforma neoliberal.

La presentación de la escala global hace parte del análisis escalar que permite comprender la complejidad de las relaciones que producen el espacio local, de manera que, en el siguiente capítulo, se verá cómo los actores globales necesitan de la mediación de la escala estatal para implementar las políticas de los organismos multilaterales, mientras que, más adelante, se mostrará cómo la escala local no es un receptor pasivo de las prácticas hegemónicas, sino que en el caso abordado ha generado una vindicación de su territorialidad sobre el espacio y sus derechos como ciudadanos.

2. Acciones estatales de producción del espacio local a través los megaproyectos de infraestructura en transporte

"Estado se llama al más frío de todos los monstruos fríos. Es frío incluso cuando miente; y ésta es la mentira que se desliza de su boca: 'Yo, el Estado, soy el pueblo'"

Friedrich Nietzsche, *Así habló Zaratustra* [1883]. Primera parte, del nuevo ídolo.

Para comprender la producción del espacio local y su relación con el Estado, es importante analizar las relaciones que establece de manera directa e indirecta el Estado con el territorio, generando espacio concebido, espacio-tiempo de coyuntura y territorio subordinado desde el análisis que se realiza en capítulos posteriores. Sin embargo, se considera pertinente abordar en principio conceptos como Estado-nación, ideología y territorio, los cuales permiten un acercamiento al concepto mismo de Estado, su relación con el espacio y algunos aspectos de la forma como opera la acción público-privada en los grandes proyectos de infraestructura. Se hará énfasis en el concepto de territorio en la medida que se trata de la categoría socioespacial que expresa las relaciones espaciales más evidentes de los actores a nivel global, nacional y local, con el espacio local, relaciones que implican poder en la medida en que las acciones son acciones transformadoras del espacio.

Por otra parte, se aborda el tema de la ideología a nivel del Estado-nación, escala en la cual se implementa un sistema discursivo que separa a la experiencia de la realidad. Se explorará también la idea de territorio corporativo como posible vía de análisis para comprender la relación entre las empresas constructoras, el Estado, y el espacio y la población local.

Finalmente, se mostrarán tres modelos de gestión del espacio a través de la transferencia de poder del Estado a la empresa privada: las alianzas público-privadas, las concesiones de tercera y cuarta generación, y las licencias ambientales como instrumento de gestión del espacio local.²⁹

2.1. El Estado-nación como referente ideológico

De acuerdo con Preciado Coronado (2010), el Estado-nación es la unidad geopolítica por excelencia en el contexto del sistema mundo capitalista. El Estado-nación, como símbolo y

²⁹ Más allá de los referentes teóricos implementados en este escrito, existe una amplia producción bibliográfica alrededor del tema de la geografía crítica y la crítica del Estado. Al respecto, ver entre otros: Allen, J; Massey, D. Cochrane, A. (1998). *Rethinking the region*. London and New York: Routledge; Jessop, B. (2007). *State Power: A Strategic-Relational Approach*. Cambridge: Polity; Brenner, N. (2001). The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration. *Progress in Human Geography* 25, (4). pp. 591-614; Marston, Sallie A. (2000). *The social construction of scale*. *Progress in Human Geography* 24, (2). pp. 219-242.

expresión del poder aglutinante del Estado, es producido socialmente con la participación de la experticia en el campo de las ciencias sociales:

...el nacimiento de las ciencias sociales no es fenómeno aditivo a los marcos de organización política definidos por el Estado-nación, sino constitutivo de los mismos. Era necesario generar una plataforma de observación científica en el mundo social que se quería gobernar. Sin el concurso de las ciencias sociales el Estado moderno no se hallaría en la capacidad de ejercer control sobre la vida de las personas, definir metas colectivas a largo plazo, ni de construir y asignar a los ciudadanos una identidad cultural (Castro-Gómez, 2000: 31).

Además, se reconoce que a pesar del protagonismo de la escala global, el Estado-nación sigue siendo un actor territorial central en la configuración del espacio y el lugar (lo local) (Massey, 2004), aún con el papel cada vez más relevante de los bloques regionales (Harvey, 2003). Se asume entonces que la idea de nación en dupla con el Estado hace parte de un aparato ideológico que justifica la existencia de dicha institución como escala de fragmentación política del mundo y como factor de competencia e identidad-diferenciación entre los países:

El concepto de nación surgió para expresar la competencia entre los Estados. Legitima el sistema interestatal que constituye la superestructura política global de la economía-mundo, porque todos los Estados aspiran a ser "Estados-nación". Al justificar la fragmentación política del mundo, las naciones contribuyen de modo fundamental a perpetuar las desigualdades entre países. La ideología asociada, el nacionalismo, ha sido la motivación política predominante en el siglo XX; millones de jóvenes han sacrificado sus vidas voluntariamente por su patria y sus compatriotas. (Taylor y Flint, 2003: 41).

Y en relación con la ideología, se considera a la nación una ficción que busca legitimar el poder de las élites en un espacio geográfico determinado que incluye a la población (Estado territorial), sometiendo al poder hegemónico del Estado central y a su idea funcional de nación las territorialidades y particularidades culturales que corresponden, en este caso, a un país de regiones como es Colombia, el cual ha obviado las diferencias regionales para constituir la división político-administrativa departamental (Fals-Borda, 2001). Esta idea de la nación como ficción recuerda los planteamientos de Benedict Anderson (1993), para quien el Estado-nación hace parte de las ficciones que incorporamos a la cotidianidad de manera inconsciente, y que terminan constituyendo comunidades imaginadas.

Con todo, el papel del Estado sigue siendo crucial, constituyéndose en el garante, mediador y facilitador de las relaciones comerciales internacionales, muchas veces, a expensas de sus relaciones internas:

Los mercados libres se basan, como hemos visto, en el poder estatal. El desarrollo de mercados libres depende crucialmente de la expansión así como de la intensificación de formas específicas de poder estatal. En contra de la creencia popular, los mercados no conducen a un "vaciamiento" del Estado. Suponen una profundización del control de Estado sobre ciertas facetas del proceso social, aun

cuando se aleje del desempeño de algunas de sus otras funciones más tradicionales y populistas. (Harvey, 2003: 208).

No obstante, el Estado es sólo uno de los actores en la producción del espacio local, el cual se configura como un territorio constituido por diferentes territorialidades concomitantes ejercidas por actores que actúan desde diferentes órdenes escalares.

2.2 El concepto de territorio: la propuesta integradora de Rogerio Haesbaert

La propuesta de Rogerio Haesbaert es coherente con la perspectiva asumida en este escrito, en la medida en que toma distancia crítica tanto de la obra de Deleuze y Guattari como de la obra de Foucault.

Ante la pregunta implícita Deleuze-Guattariana sobre ¿Por dónde pasa el poder?, podría responderse de manera categórica: por el espacio. Se trata de una buena descripción del enfoque territorial. No obstante, la propuesta de Deleuze y Guattari se encuentra abstracta y poco ajustada a lo que se observa en la realidad actual. Así, compartiendo lo anotado por Rogerio Haesbaert y de acuerdo a lo expresado más arriba sobre la territorialización en el mundo actual: *“Estos autores afirman que la desterritorialización significa sobre todo una línea de fuga o escape, la salida de un territorio, la superación de una frontera en sentido generalmente más positivo. Ellos también exageran el sentido positivo de un nomadismo contemporáneo que muchos interpretan como supuestamente “desterritorializado”.*” (Haesbaert, 2007: 17).

De otro lado, la perspectiva foucaultiana del territorio pareciera anclarse en la idea del poder estatal, lo cual, si bien es pertinente para pensar las relaciones con el Estado, termina produciendo ruido frente a la propuesta general de Foucault de desestatalizar el poder:

El problema de Foucault radica en que su concepto de territorio es aún el tradicional, porque él sólo lo concibe en relación con el Estado: el territorio sólo va a existir en relación con el poder soberano. Para nosotros también hay territorio en relación con el poder que Foucault denomina disciplinario, así como en relación con lo que el mismo autor llama biopoder. Es una cuestión de terminología; Foucault eligió tres términos espaciales: territorio para el poder soberano del Estado, espacio disciplinario para las sociedades disciplinarias y medio para las sociedades de control o biopolíticas, más recientes. (Haesbaert, 2007: 28).

Ante estas limitaciones conceptuales, importa buscar una alternativa para establecer qué definición de territorio, como espacio político, permite comprender al espacio como nodo o factor central de las relaciones de poder, lo cual conduce a la propuesta integradora Rogerio Haesbaert: *“Territorio, visto por muchos en una perspectiva política o así mismo cultural, es enfocado aquí en una perspectiva geográfica, intrínsecamente integradora, que ve la territorialización como un proceso de dominio (político-económico) y/o de apropiación (simbólico-cultural) del espacio por los grupos humanos.”* (Haesbaert, 2007: 1).

Para sustentar su propuesta, que parte de un enfoque clásico, Haesbaert (2007) muestra cómo el territorio se ha definido desde diferentes perspectivas y de acuerdo a los objetivos conceptuales en

juego: política (espacio y poder), simbólico-cultural (espacio apropiado) y económica (Espacio, recursos y lucha de clases). No obstante, suele privilegiarse la perspectiva política, ya que el concepto de territorio se ha producido desde perspectivas materialista, es decir, como realidad físico-material controlada, lo que muestra que incluso, etimológicamente, territorio se refiere a las relaciones de poder con el espacio:

Etimológicamente, la palabra territorio, *territorium* en latín, es derivada directamente del vocablo latino *terra*, y era utilizada por el sistema jurídico romano dentro del llamado *jus terrendi* (en el Digeste, del siglo VI, según Di Méo, (1998: 47), como el pedazo de tierra apropiado, dentro de los límites de una determinada jurisdicción política-administrativa. Di Méo comenta que el *jus terrendi* se confundía como el “derecho de aterrorizar (*terrifier*, en francés). (Haesbaert, 2004: 7).

Tal “derecho a aterrorizar” estaría describiendo o ilustrando de manera histórica la esencia de la relación fundamental entre espacio y poder, desde el origen mismo del concepto de territorio, que se configura como la perspectiva clásica a la cual se adhiere esta investigación.

Dicha perspectiva política se proyectaría incluso desde la etología, conceptualizado el territorio desde perspectivas naturalistas, como espacio defendido por los animales (y el hombre en tanto que animal con ciertos comportamientos “instintivos”), siendo entonces tal territorio: “(...) *un área del espacio, sea de agua, de tierra o de aire, que un animal o grupo de animales defiende como una reserva exclusiva. La palabra es también utilizada para describir la compulsión interior en seres animados de poseer y defender tal espacio*” (Ardrey, 1969: 10, en Haesbaert, 2004: 9).

Y en su relación con la dimensión económica, el territorio ha sido también abordado desde perspectivas como la de Maurice Godelier, quien concibe al territorio como espacio social en el cual se controla el acceso y uso de los recursos:

Se designa por territorio una porción de la naturaleza y, por lo tanto, del espacio sobre el cual una determinada sociedad reivindica y garantiza a todos o a la parte de sus miembros derechos estables de acceso, de control y de uso con respeto a la totalidad o parte de los recursos que ahí se encuentran y que ella desea y es capaz de explotar (Godelier, 1984: 112, en Haesbaert, 2004: 16).

Esta perspectiva plantea para la población una tensión entre lo público y lo privado que es evidenciada por Milton Santos según lo plantea María Laura Silveira (2007), en la medida en que, para el caso de las Autopistas, el espacio mismo es un recurso que es usado y consumido (es decir, producido) de acuerdo a las atribuciones que el Estado (público) transfiere a un privado (concesionario) para transformar el espacio local, cuyos pobladores se ven incluidos en un nuevo sistema de relaciones que configuran el “territorio usado” y que constituyen el “territorio corporativo”, comprendiendo al territorio como un conjunto de objetos y un sistema de acciones, tanto de acciones como de objetos (Santos, 1996 a).

Es pertinente también para el caso de las Autopistas la forma como Santos (1996 b) entiende al espacio como un sistema de fijos y flujos, es decir, un espacio en constante movimiento, de manera que los fijos son estructurantes y fuerzas productivas que se mantienen a lo largo del tiempo, mientras que los flujos describen el movimiento y la circulación, aquello que está en constante

transformación (es decir, el espacio mismo), que están originados en los fijos y que se hacen visibles en la vida cotidiana (Santos, 1996 b, en Núñez, 2014).

Esta perspectiva es pertinente en la medida que las infraestructuras se constituyen en fijos que permiten flujos de acuerdo a su función de conectividad, que modifican y constituyen nuevos espacios geográficos, nuevos paisajes que describen una “segunda naturaleza” que debe ser potenciada constantemente para no terminar, paradójicamente, limitando las necesidades de continua producción y adaptación del espacio capitalista (Harvey, 2003).

En el mismo sentido, Haesbaert (2004) muestra cómo, desde una perspectiva marcadamente socioespacial, Doreen Massey cobija al territorio con la figura del lugar y en relación con sus conexiones escalares, mostrando cómo, de manera concomitante con el territorio, se generan nuevas espacialidades que proyectan lo fijo de la materialidad espacial por medio de los flujos que inciden en el orden y la experiencia del espacio:

Dicen que vivimos cada vez más en un espacio global de flujos, más que de territorios. Son grandes declaraciones y a menudo exageradas. Pero es verdad que hay cambios muy importantes en cómo experimentamos y en cómo se organizan el espacio y el lugar. [...] Así es que en la actualidad conceptualizamos el “espacio” como producto de relaciones, una complejidad de redes, vínculos, prácticas, intercambios tanto a nivel muy íntimo (como el del hogar) como a nivel global. (Massey, 2004: 78)

Esta relación entre fijos y flujos involucra relaciones de poder, en la medida de que quien controla los flujos y dispone de mayor libertad para fluir, tiene la capacidad de restar poder a otros grupos e individuos por medio de acciones territoriales y de propiedades actuales del espacio como la compresión espacio-temporal:

Porque realmente parece que la movilidad y el control sobre la movilidad reflejan y refuerzan el poder. No se trata de una mera cuestión de distribución desigual y de que algunas personas se muevan más que otras. Se trata de que la movilidad y el control de algunos grupos pueden debilitar activamente la de otra gente. La compresión espacio-temporal de unos grupos socava el poder de otros. (Massey, 2012: 119)

Estas relaciones de poder interpelan la posibilidad de producir un sentido de lugar, en respuesta a las territorialidades de superior jerarquía que producen espacios que abarcan y difuminan lo local: *“La pregunta es cómo mantener una noción de diferencia geográfica, de unicidad, incluso de enraizamiento (si así lo quiere la gente), sin ser reaccionario.”* (Massey, 2012: 121).

David Harvey resalta la importancia de la construcción de infraestructuras como soluciones espaciales, en tanto necesarias para la reproducción del capital. En su libro “Espacios del esperanza”, Harvey hace referencia a la importancia del control del espacio, sobre todo de las distancias, para la economía capitalista a partir del análisis desde la teoría marxista. La reducción de los tiempos de comunicación y transporte se viven como una ruptura frente a la localización, para lo cual, la implementación de infraestructura estratégica (transporte, telecomunicaciones y energía) es fundamental para el control y gestión de las variables espaciales que permiten la acumulación de

capital a expensas de la jerarquización y el desarrollo geográfico desigual, deslocalizando las ventajas comparativas al integrar la variable de infraestructuras (Harvey, 2003).

Y en una aplicación del concepto de “territorio”, sobre las infraestructuras como forma de privatización del espacio (un espacio controlado y por tanto, un territorio), Silveira (2007) muestra cómo el espacio producido por una empresa constructora multinacional puede definirse como “territorio corporativo”. Es decir, se produce una privatización del territorio que desdeña la función social y ecológica de la propiedad:

Los sistemas de objetos que, en las regiones, podrían ser vistos como sistemas de ingeniería, permiten esa cooperación, que va de la carretera moderna y concesionada a la fibra óptica, pasando por un conjunto de redes más o menos materiales, más o menos inmateriales, como el sistema de televisión digital y sus respectivos imperativos técnicos y políticos. Un conjunto de sistemas de ingeniería que son, en buena parte, construidos con recursos públicos pero cuyo uso privado nos autorizaría a hablar de una verdadera privatización de los territorios nacionales. (Silveira, 2007: 17).

Así mismo, la noción de sistemas de ingeniería (infraestructuras), conformado por el conjunto de fijos naturales y sociales (Santos, 1996: 76), permite comprender cómo la operación de dichos sistemas intervienen y modifican los tiempos en las localidades, como se argumentará más adelante.

A partir de este panorama alrededor del territorio, se propone una perspectiva que dota de potencial heurístico a dicho concepto, en función de las necesidades de análisis para abordar los casos que son objetos de investigación. Se plantean entonces tres formas de entender el territorio que mantienen la atención sobre las relaciones de poder.

2.3 El territorio: entre una versión clásica y una propuesta integradora

Dada la condición polisémica del concepto de territorio, usado en ámbitos tan diferentes como el comunitario, la planeación local, la burocracia, el Estado-nación y el medio académico en sus múltiples ámbitos, se plantean tres formas de entender esta espacialidad, buscando integrar significados alrededor de las relaciones de poder con el espacio:

1. La perspectiva clásica del territorio como expresión de una política del espacio. Se constituye en la perspectiva que define a las demás.
2. La ampliación de la perspectiva política que busca una versión integradora, de acuerdo a la propuesta de Haesbaert (2007), quien propone la necesidad de pensar los territorios mediante una visión tripartita (política, económica y simbólica).
3. Una visión del territorio coherente con los planteamientos de Santos (1996 b) y Massey (2012) sobre flujos y movilidad, permiten a Haesbaert (2013) plantear la configuración en el mundo actual de “territorios red”, en los cuales los flujos y la movilidad producirían en la actualidad territorios “*espacialmente discontinuos pero intensamente conectados y articulados entre sí.*” (Haesbaert, 2013: 32). Esta red territorial estaría constituida por las relaciones entre los actores sociales a diferentes escalas y alrededor del espacio local, a partir del flujo de información, de capitales y de intereses, definiendo la producción del espacio local a partir de una interacción entre actores sociales con el espacio que deviene discontinuo en tanto

constituido de realidades locales discretas, pero también como discontinuidad entre lo local, lo Nacional y lo global, frente a la continuidad lineal que representa una carretera que termina siendo apropiada localmente por la discontinuidad local. A demás, la idea de red implica que las acciones de territorialidad de cada actor territorial inciden en la territorialidad de los demás actores, en mayor o menor grado de acuerdo a la potencia de las relaciones de poder entre actores sociales y con el espacio local.

Entendiendo de esta manera al territorio se hace uso del concepto de territorialidad, el cual permite evitar el uso de los términos de territorialización y desterritorialización que, en tanto resignificados por Deleuze y Guattari, pueden incluso perder su fuerza explicativa, fuerza que se deja sentir cuando la sociedad llega incluso a naturalizar las relaciones de poder con el espacio:

en definitiva el territorio es instituido por sujetos y grupos sociales que se afirman por medio de él. Así, hay, siempre, territorio y territorialidad, o sea, procesos sociales de territorialización. En un mismo territorio hay, siempre, múltiples territorialidades. Sin embargo, el territorio tiende a naturalizar las relaciones sociales y de poder, pues se hace refugio, lugar donde cada cual se siente en casa, aunque en una sociedad dividida. (Porto-Gonçalves, C., 2009: 127).

Estos enfoques sobre el territorio y la territorialidad permitirán, más adelante, comprender las diferentes territorialidades ejercidas en cuanto estrategias de poder sobre el espacio, producidas bajo los intereses colectivos de los actores a escala global, estatal-nacional y local. Además, se buscará mostrar algunas relaciones socioespaciales de acuerdo con la propuesta de Lefebvre (1974 y 1991), que contempla la triplicidad del espacio y que permiten comprender cómo se producen fenómenos como el espacio-tiempo de coyuntura y el territorio subordinado en tanto son expresiones de la interacción entre los actores a diferentes escalas, interacción que se ve mediada, entre otros factores, por la ideología.

2.4 La ideología en la escala Estatal

Se comparte con Margarita Serje la perspectiva del Estado como producto del proceso histórico de modernidad-colonialidad, y de acuerdo a su función como unidad básica del sistema-mundo capitalista (Serje, 2011), pero también producto de la interacción continua de diferentes actores, desde las bases sociales hasta los actores internacionales multilaterales. Esta visión se hace enfática cuando se analiza, desde la perspectiva antropológica, la idea de nación que respalda ideológicamente la existencia del Estado, de manera que:

la nación se entiende como un proyecto cultural que se ha legitimado a sí mismo al reproducir la visión de la naturaleza y de la naturaleza de sus gentes y de sus territorios sobre la que se sustentaron las estrategias y relaciones de poder que produjo la experiencia de la ocupación colonial. Esta visión

ha sido el fundamento poético sobre el que se han construido la imagen de la nación y la práctica del Estado. (Serje, 2011: 30).³⁰

Esta naturalización o reificación del Estado sucede de acuerdo a un conjunto de relaciones alrededor de la ideología. Hay una cierta relación entre el concepto de territorio y el de ideología, evidenciada en su conexión con la idea de soberanía. La soberanía del Estado, en su versión inicial, se entiende como “poder exclusivo absoluto y perpetuo sobre todo su territorio”, de acuerdo con lo planteado por Jean Bodin en 1576. Esta idea se originó en el enfrentamiento armado entre reyes y señores feudales en Europa, tras lo cual, los reyes consolidarían al Estado como forma de sometimiento a la población (Rodríguez, 1996). De esta manera, ideológicamente, por medio de la idea de nación, el carácter territorial del Estado (el derecho a “aterrorizar” de Haesbaert), deviene en una función de protección, aun cuando los tratados internacionales favorecen los intereses de los grandes capitales mientras se desconocen las realidades locales en relación con las afectaciones generadas por los grandes proyectos de infraestructura. La soberanía reta cualquier otro tipo de territorialidad armada dentro del territorio nacional, porque la naturalización de la ideología del Estado hace que la disputa territorial represente un peligro para la unidad de la nación. De ahí la importancia de la ideología para justificar el orden vigente, y para conservar la soberanía sobre el territorio “nacional”. De hecho, para Lefebvre, “*El espacio es político e ideológico. Es un producto literariamente lleno de ideologías.*” (Lefebvre 1976:31, en Oslender, 2002).

Este punto de vista no se aleja mucho del pensamiento de Althusser³¹, para quien “*La ideología representa la relación imaginaria de los individuos con sus condiciones reales de existencia.*” (Althusser, 1988: 23). No obstante, el análisis contemporáneo requiere ir más allá para interpretar el papel del Estado, el cual, como institución, es el encargado de implementar la ideología neoliberal, mediante la suscripción de acuerdos internacionales vinculantes como son los tratados de libre comercio y adoptando otras medidas en su política interna y externa. A este nivel, la acción del Estado funciona como una cortina que separa la experiencia de la realidad (de acuerdo con lo planteado por Taylor y Flint, 2002, para quienes la experiencia se vive en lo local mientras que la realidad se produce en la escala global), lo cual implica que difícilmente la población puede comprender la raíz del problema, es decir, las relaciones de desigualdad en la acumulación y la acumulación por desposesión (Harvey, 2007) que devienen en desarrollo geográfico desigual y en relaciones de centro y periferia.

³⁰ Para profundizar en la reflexión antropológica sobre el estado, ver Gupta y Sharma (2006), Nugent (2007), Trouillot (2001), Abrams, (1977).

³¹ Para el Althusser, la economía, al hacer parte de la infraestructura, no participa de ni contiene en sí misma ideología. No obstante, casos como los experimentos socialistas y el neoliberalismo actual son muestra de que efectivamente existe un vínculo entre economía y política que está mediado por la ideología. Es decir, las políticas económicas dependen de una voluntad política dirigida hacia ciertos fines. Esta aparente falencia estructural se justificaría al proyectar a la ideología como transversal a todas las relaciones sociales tanto: “*no existe una relación directa entre la ideología y la base económica, ni entre la ideología y la subjetividad de los hombres concretos, sino entre la ideología y todos los niveles de la sociedad, o sea, el conjunto de las relaciones totales de una formación social en un momento dado.*” (Delli, 1980: 28).

En tanto sistema de representaciones, la ideología está constituida por un discurso, de acuerdo a los planteamientos de Eliseo Verón. Para este autor, la ideología no es un instrumento exclusivo del Estado, ni sólo una parte del discurso, sino que “*es una dimensión constitutiva de todo sistema social de producción de sentido [en tanto] dimensión presente en toda materia significativa cuyo sentido está determinado socialmente*” (Verón, 1993: 16).

Buscando una interpretación de la ideología en tanto cuerpo discursivo, se comprende que ésta se refiere entonces a las condiciones de producción del discurso en un ámbito determinado:

‘ideológico’ es el nombre del sistema de relaciones entre los discursos y sus condiciones de producción, siendo éstos últimos definidos en el contexto de una sociedad determinada. (...) todo discurso está sometido a condiciones de producción determinadas. Cuando estas condiciones conciernen a las determinaciones sociales que proceden de los mecanismos de base de la formación social, estamos en el dominio de lo ideológico. (Verón, 1993: 21).

Aclarando esta relación fundamental entre lo ideológico y el discurso, se comprende mejor el papel fundamental de la ideología para mantener el establecimiento, respaldando el orden o *statu quo* y generando un ambiente favorable para la llegada de los grandes proyectos de infraestructura, que afectan directamente el espacio local y sus sistemas de relaciones. Esta situación fue comprendida por Marx y Engels, para quienes:

Las ideas de la clase dominante son ideas dominantes en cada época. O dicho en otros términos, la clase que ejerce el poder material dominante en la sociedad es, al mismo tiempo, su poder espiritual dominante. La clase dominante presenta su interés como el de todos los miembros de la sociedad. Las ideas dominantes no son otra cosa que la expresión ideal de las relaciones materiales dominantes concebidas como ideas. (Marx, K. y Engels, F. 1968: 102)³²

Estas ideas, proyectadas hacia el sujeto, configuran al individualismo como parte de la ideología del libre mercado:

Para la perspectiva individualista, la libertad humana consiste en actuar de acuerdo con esa naturaleza egoísta (Schopenhauer, 1993; Bilbao, 1996: 80-81), que separa lo que sucede al individuo de la totalidad social en la que se inscribe. Su único fin natural es la adquisición ilimitada o indeterminada de bienes por satisfacer un deseo también ilimitado. De esta forma, en esta concepción del hombre desaparecen las relaciones entre personas como fundamento del orden social, puesto que ahora serán las relaciones entre el individuo y las cosas (que se convierten en objetos de deseo) las que organicen la sociabilidad humana. (Lahera, 1999: 38).

De acuerdo a lo enunciado en el capítulo anterior, se asume la equivalencia entre neoliberalismo y Consenso de Washington (Ocampo, 2005). Y ante esta realidad, algunos autores han planteado, quizás buscando señales de cambio social, que vivimos en una época del pos-consenso de Washington (Diniz, 2009; Martínez y Soto, 2012). Así, Arturo Escobar plantea que: “*el fin del*

³² Si cambiásemos en esta cita el concepto de “clase dominante” por “grupo social dominante” o por “élites dominantes”, obtendríamos una perspectiva liberal del concepto de ideología.

Consenso de Washington ha sido más evidentemente reflejado en el 'giro a la izquierda' en América Latina, es decir, la ola de gobiernos de izquierda que barrió en la mayoría de los países de la región desde 1998, todos elegidos democráticamente sobre el rechazo explícito del dogma neoliberal de décadas anteriores." (Escobar, 2014: 12). Buscando sustentar su posición, Escobar remite a Joseph Stiglitz (2006), quien hace referencia a un consenso de Washington "plus" en el sentido de que los organismos multilaterales han debido reformar las políticas económicas dictadas a los países "en desarrollo" una y otra vez, en materias como equidad, redes de seguridad y reforma a las instituciones del Estado.

Si bien la perspectiva del pos-consenso se configura como una señal de esperanza, hay que reconocer que las políticas neoliberales en América latina siguen su curso (con casos como el de la crisis de la deuda y los fondos buitres en Argentina en el 2014), y que temas como las políticas de libre mercado y desregulación en temas económicos como la minería, importaciones, tratados de libre comercio y los grandes proyectos de infraestructura hacen parte de la agenda política, normativa y económica del país. bajo la premisa de que el crecimiento económico "aumenta" el bienestar de la población, sin tener en cuenta múltiples variables que inciden negativamente en los habitantes de las poblaciones afectadas directamente por proyectos que implican grandes transformaciones del espacio, como los megaproyectos de infraestructura en transporte: *"La inserción de Colombia en los mercados internacionales a través de los acuerdos comerciales suscritos por el país y los que espera concretar, demandan mejoras de competitividad en la economía local y, por esta vía, acelerar el crecimiento económico y aumentar el bienestar de la población."* (Documento Conpes, 3770:6).

2.5 Las alianzas público-privadas: el modelo actual de gestión del desarrollo en infraestructuras

La aplicación de modelos de asociación entre el Estado y la empresa privada para infraestructura vial en Colombia datan de mediados de la década de los 90, cuando se implementó la primera generación de concesiones viales (Documento Conpes 3770: 2). Desde entonces, el modelo ha evolucionado con los aprendizajes generados por la experiencia y los resultados de cada modelo de contratación, ya que, como lo afirma Harvey, generalmente el Estado asumía los riesgos y la concesión las ganancias, por ejemplo, en las prórrogas y sobrecostos que se imputaban al Estado: *"La alianza entre el sector público y el privado significa que el público asume los riesgos y el privado se queda con los beneficios. La ciudadanía espera unos beneficios que nunca se materializan."* (2003: 167). Así, el nuevo modelo de gestión de los grandes proyectos de infraestructura en transporte se basa en una nueva forma de asumir los riesgos:

Las Asociaciones Público Privadas son un instrumento de vinculación de Capital privado, que se materializan en un contrato entre una entidad estatal y una persona natural o jurídica de derecho privado, para la provisión de bienes públicos y de sus servicios relacionados, que involucra la retención y transferencia, riesgos entre las partes y mecanismos de pago, relacionados con la disponibilidad y el nivel de servicio de la infraestructura y/o servicio. (República de Colombia, 2012. Ley 1508 del 10 de enero de 2012).

Otras de las características de las alianzas público-privadas se refieren a que sólo vinculan a las nuevas concesiones (como las Autopistas para la Prosperidad) y éstas sólo podrán ejercer el contrato de concesión hasta un máximo de 30 años incluyendo prórrogas. En otras palabras: “Las Asociaciones Público Privadas son esquemas eficientes de colaboración entre el sector público y el privado que permiten financiar y proveer en el largo plazo, por parte del sector privado, bienes y/o equipamientos públicos y servicios conexos a estos.” (Cámara de Comercio de Medellín, 2012, 03 de agosto).



Ilustración 5. Ruta del Sol a su paso por Aguachica. Fuente: la investigación.

También se destaca que mediante esta forma de gestión del espacio se delega, es decir, se carga a la concesionaria la responsabilidad sobre la gestión predial, lo cual estimularía a la empresa a agilizar los trámites de adquisición de predios (adquisición, no negociación) para cumplir con cronogramas y recibir la retribución económica del Estado sobre entrega de tramos (Documento Conpes 3760: 41). También se destaca el hecho de que la financiación de las obras se gestiona por medio de aportes de la Nación y peajes, y además, se delega también sobre el concesionario la responsabilidad de mantener libre de invasiones al derecho de vía (Documento Conpes 3760: 52), lo cual implica posibles situaciones de tensión entre el concesionario y la población. Así, y en términos más generales, las concesiones 4G implican los siguientes cambios con respecto a anteriores modelos:

“i. Mayor maduración de estudios previos en la estructuración técnica, ambiental, social, legal y financiera del proyecto.

- ii. Desembolso de recursos públicos condicionado a la disponibilidad de infraestructura y al cumplimiento de niveles de servicio y estándares de calidad.
- iii. Mejores criterios de identificación, distribución y retribución de los riesgos.
- iv. Incorporación de nuevas herramientas para la solución alternativa de conflictos previstas en la ley.” (Documento Conpes 3770: 10).

Y al igual que las Autopistas para la Prosperidad recibieron su premio internacional, el modelo de concesiones de 4ª generación fue reconocido por “*autoridades del Reino Unido*” en un evento organizado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID, actor global):

Javier Encinas, director adjunto de la Unidad de APP [Alianzas Público Privadas] e Infraestructura del Reino Unido, manifestó que es excelente la labor que viene adelantando el país al respecto, lo cual ha generado gran interés en los inversionistas extranjeros. “Colombia ha hecho un excelente trabajo promoviendo sus programas de infraestructura y de APP en el exterior. En el Tesoro Británico hemos recibido a varias delegaciones colombianas, de la ANI, de Planeación Nacional, del Ministerio de Hacienda, que nos muestran la visibilidad que ha ido ganando Colombia en el ámbito internacional”, manifestó el funcionario británico. (Escobar, 2013, 3 de febrero).

Con todo esto, y en el contexto nacional e internacional, se entiende la importancia de comprender las Alianzas Público privadas como forma de gestión del espacio local, de acuerdo a la cual el Estado delega soberanía a una empresa privada, descargando más atribuciones sobre el concesionario y permitiendo que una empresa privada ejerza poder sobre el espacio, alterando las relaciones sociales del espacio percibido y ejerciendo territorialidad para producir un territorio corporativo.

2.6 Concesiones de 3ª y 4ª generación: acciones técnico-normativas para delegar poder sobre el espacio

Las concesiones de tercera y cuarta generación comparten buena parte de sus características, diferenciándose en algunas características de acuerdo con la tabla 2. Se destaca allí que son pocas las diferencias entre los esquemas de concesión, resaltando la duración que pasaría de 20 a 30 años, haciendo el negocio más generoso para el concesionario.

Por otra parte, y en términos discursivos, las Autopistas para la Prosperidad y la Ruta del Sol coinciden en el objetivo de “mejorar la calidad de vida de los colombianos”, lo cual, parece excluir a los pobladores de las localidades cruzadas por los grandes proyectos de infraestructura en transporte:

El Proyecto Vial “Autopista Ruta del Sol” tiene como objetivos fundamentales para el Gobierno Nacional: i) Mejorar la infraestructura vial para incrementar la competitividad, promover el crecimiento económico y mejorar la calidad de vida de los colombianos, ii) Crear un modelo de concesión replicable que atraiga financiamiento de largo plazo, iii) Optimizar el uso de recursos públicos y asignación de riesgos, iv) Consolidar mejores prácticas en los procesos de licitación y v) Ejecutar un proceso de licitación que sea ágil, eficiente y transparente.” (Documento Conpes 3571: 5).

Dicha exclusión se verá reflejada en el caso de Aguachica, donde se han generado tensiones entre la promesa de desarrollo de los megaproyectos de infraestructura y la realidad local generada por los procesos de territorialidad entre el Estado, los pobladores y la empresa privada, en este caso, la concesionaria Ruta del Sol 2.

Concesiones 3G	Concesiones 4G
Opera bajo contrato de concesión.	Opera bajo contrato de concesión.
Duración estimada de 20 años.	Duración 30 años incluyendo prórrogas.
Incluye diseños definitivos.	Incluye diseños definitivos.
Incluye la gestión predial sobre el derecho de vía.	Incluye la gestión predial sobre el derecho de vía.
La obtención o modificación de licencias.	La obtención o modificación de licencias.
Se ejecuta en 6 años	Se ejecutará en un plazo entre 4 y 6 años
Se financia por medio de aportes estatales y cobro de peaje.	Se financia por medio de aportes estatales y cobro de peaje.
Esquema de plazo variable y plazo fijo.	Esquema de plazo variable y plazo fijo. ³³

Tabla 1. Esquema de tercera y cuarta generación. Contraste entre algunas características. Fuente: Documentos Conpes 3571 y 3770.

La Ruta del Sol sector 2 (tramo que cruza al municipio de Aguachica) es un proyecto que, con monto inicial estimado de tres billones quinientos cuarenta mil ciento veintitrés pesos (Conpes 3571: 14), hace parte del modelo de tercera generación de concesiones, cuyo objetivo es conectar al centro del país con la costa atlántica.

Es importante tener en cuenta que la Ruta del Sol sector 2 es un proyecto de nueva calzada que complementa la calzada anterior (Troncal de Oriente), lo cual genera una particular afectación espacial relacionada con la segmentación del espacio, el aumento (no disminución) de las distancia por la instalación de retornos, afectación a comerciantes ubicados sobre la vía antigua y otras implicaciones, como se mostrará en el capítulo correspondiente.

Para ilustrar sobre qué tipo de obra se trata, se transcriben a continuación tanto el alcance como las características generales del proyecto:

“Alcance del proyecto

- Intervención prioritaria (Rehabilitar y mantener lo existente)
- Ejecución de las obras de duplicación de calzada
- Mantenimiento, conservación y operación. (De ambas calzadas)

Características del Proyecto

- Doble calzada: la segunda adosada a la existente.
- 528 km. Puerto Salgar – San Roque.
- Velocidad de diseño: 100 km/h.” (Concesionaria Ruta del Sol, 2013).

³³ Hace referencia al plazo de concesión: “el plazo de la concesión varía en función del tiempo requerido para que el proyecto genere los recursos esperados por el concesionario.” (Documento Conpes 3571: 18).

Si bien para el primer semestre de 2015, la obra se encontraba en un estado de avance significativo, la relación espacial de la infraestructura con las poblaciones en las cuales se realizan las obras es de exclusión espacial, ya que el concepto de vía rápida parece incompatible con mantener el paso por los cascos urbanos, lo cual implica también una relación costo beneficio que desestimula asumir los costos de intervenir un espacio poblado como el de las poblaciones cruzadas por la vía antigua, aduciendo incluso razones de seguridad vial:

de acuerdo con las recomendaciones de los estudios de estructuración, es necesaria la construcción de intersecciones a desnivel y de variantes en diferentes poblaciones. Lo anterior, debido a que actualmente el corredor atraviesa los cascos urbanos de diferentes municipios que, por su tamaño, representan un riesgo alto para la seguridad vial. La ejecución de estas obras, será priorizada de acuerdo con el tamaño de los municipios y de las actuales condiciones de seguridad en los pasos nacionales. (Documento Conpes 3571: 9).

Esta característica de diseño y de concepción de las localidades como obstáculo para las obras de infraestructura será una de las problemáticas espaciales más sentidas por la población afectada por las obras de la Ruta del Sol, ya que la relación de proximidad con la vía es condición para la generación de ingresos de múltiples familias, lo cual se altera con la construcción de variantes.

Por otra parte, las Autopistas para la Prosperidad son una iniciativa estatal que consiste en la construcción e implementación de 9 corredores viales y 11 proyectos carreteros que buscan conectar al centro del país, y especialmente a Antioquia, con los puertos y fronteras para *“contribuir al mejoramiento de la capacidad de la infraestructura física de transporte, promover la competitividad del país y potenciar los beneficios derivados de la suscripción de acuerdos comerciales.”* (Documento Conpes 3770: 4).

Estos proyectos implican un desembolso de dineros públicos en un monto inicial de \$24.3 billones (cifra que va cambiando a medida que se ajusta fiscalmente el proyecto), con la nación aportando \$23.2 billones, mientras el Departamento de Antioquia y el Municipio de Medellín aportarían \$1,1 billón, implicando vigencias futuras (Documento Conpes 3770: 22).

De entre estos proyectos de desarrollo en infraestructura de transporte, el tramo “Autopista Río Magdalena 2” será el que cruce la localidad de Maceo, en la cual la población espera con optimismo este proyecto que cambiará la vida de muchos de sus habitantes. Se trata de un proyecto de una calzada pero que incluye la adquisición de predios para una segunda calzada en el tramo Remedios-Alto de Dolores, mientras que la vía Medellín-Puerto Berrío será intervenida por medio de obras de “mejoramiento”, lo cual incluiría un túnel en el Alto de Dolores. Cabe destacar que con relación a este proyecto, el Gobierno nacional ha tomado medidas normativas para agilizar la gestión predial en el área de influencia directa, imponiendo el espacio concebido y generando subordinación territorial sobre los propietarios afectados materialmente, mediante la figura de “utilidad pública”: *“Declárese de utilidad pública e interés social el proyecto Río Magdalena 2 Remedios-Alto de Dolores-Puerto Berrío-Conexión Rds 2 Autopistas para la Prosperidad.”* (Ministerio de Transporte, 2014: 3), según las coordenadas correspondientes. Al mismo tiempo, esta declaratoria autoriza *“la expropiación administrativa o judicial de bienes e inmuebles urbanos y rurales que se requieran para*

tal fin, de acuerdo con el artículo 58 de la Constitución Política”, según el artículo 19 de la ley 1682 de 2013 (Ministerio de Transporte, 2014: 2).

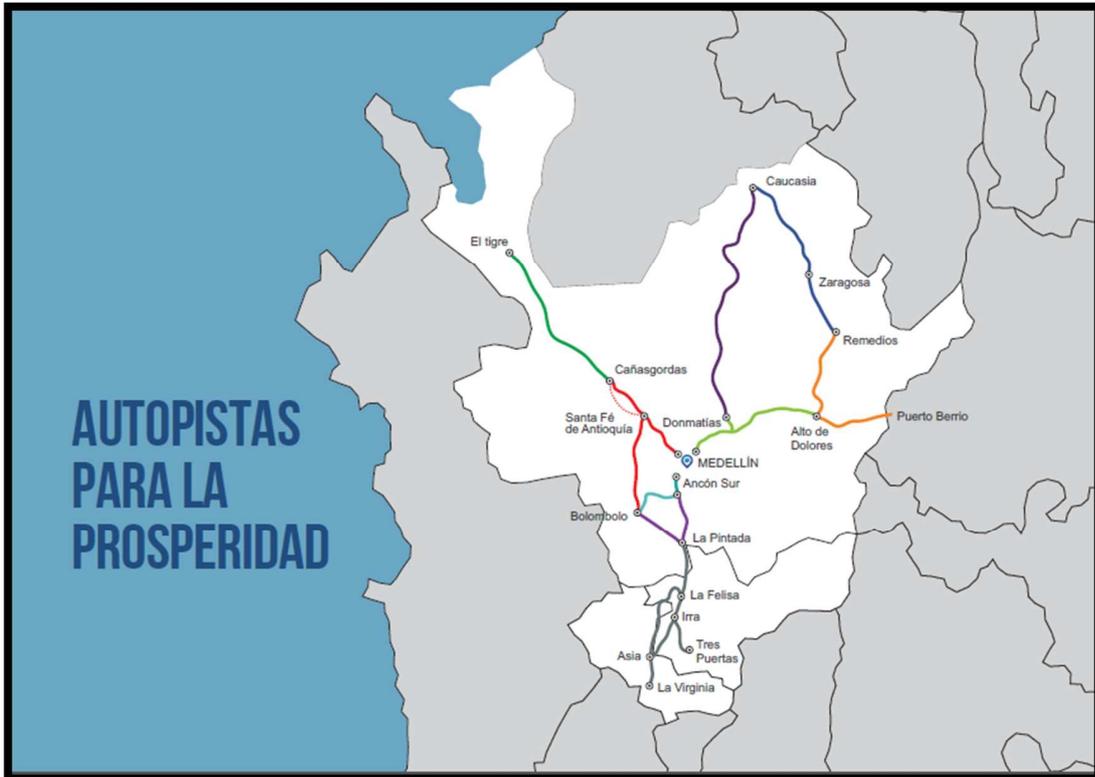


Ilustración 6. Autopistas para la Prosperidad. Fuente: Cartilla “Autopistas para la prosperidad 2013”, (República de Colombia Agencia Nacional de Infraestructura, 2013: 16). El lugar marcado como “Alto de Dolores” hace parte del municipio de Maceo, constituyéndose en intersección de dos concesiones con diferentes tipos de obra como apertura de vías y doble calzada.

Se comprende entonces que el espacio concebido se manifiesta produciendo una territorialidad que desplaza y excluye a la población local para dar paso a la construcción de grandes infraestructuras, en una forma de privatizar un espacio que, conformado por la vía misma y sus márgenes, para sus pobladores históricos fue siempre un espacio público.

2.7 Las licencias ambientales: un dispositivo para la producción del espacio concebido

El tema de las licencias ambientales cobra importancia en la medida en que estas definen la forma como se gestiona el espacio en una obra determinada, estableciendo el límite entre lo permitido y lo no permitido. De esta manera, las afectaciones ambientales de un megaproyecto como la Ruta del Sol son responsabilidad tanto del Estado que autoriza las obras, como de la empresa, que transforma las relaciones ambientales con su acción sobre el espacio.

La licencia ambiental es el mecanismo por el cual el Estado mantiene una política de desarrollo sostenible (Rodríguez, 2011: 2) ante las afectaciones generadas por los proyectos de desarrollo que implican grandes modificaciones del espacio natural y social:

se entiende por licencia ambiental la autorización que otorga la autoridad ambiental competente para la ejecución de una obra o actividad, sujeta al cumplimiento por el beneficiario de la licencia de los requisitos que la misma establezca en relación con la prevención, mitigación, corrección, compensación y manejo de los efectos ambientales de la obra o actividad autorizada, las cuales serán otorgadas por el hoy Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, las Corporaciones Autónomas Regionales y algunos municipios y distritos, de conformidad con lo previsto en esta ley. (Presidencia de la República, Decreto número 2041 del 15 de octubre de 2014: 1).

La licencia ambiental es un instrumento de producción del espacio, como espacio concebido y como acción de territorialidad, a partir del cual el Estado pacta con las empresas constructoras una serie de medidas para mitigar los impactos que resultan de la implementación de grandes proyectos de intervención del espacio.

El concepto de licencia ambiental viene acompañado de una terminología propia de la legislación ambiental colombiana. Así, se entiende por impacto ambiental: “*Cualquier alteración en el medio ambiental biótico, abiótico y socioeconómico, que sea adverso o beneficioso, total o parcial, que pueda ser atribuido al desarrollo de un proyecto, obra o actividad.*” (Presidencia de la República, Decreto número 2041 del 15 de octubre de 2014: 3). En el mismo sentido, se entiende por Plan de manejo ambiental:

el conjunto detallado de medidas y actividades que, producto de una evaluación ambiental, están orientadas a prevenir, mitigar, corregir o compensar los impactos y efectos ambientales debidamente identificados, que se causen por el desarrollo de un proyecto, obra o actividad. Incluye los planes de seguimiento, monitoreo, contingencia, y abandono según la naturaleza del proyecto, obra o actividad. (Presidencia de la República, Decreto número 2041 del 15 de octubre de 2014: 3).

A demás, se tienen en cuenta los conceptos de medidas de corrección, de mitigación y prevención como componentes del Plan de manejo ambiental. Se reconoce entonces a las licencias ambientales como instrumentos de planificación del espacio, como dispositivo técnico de generación del espacio concebido:

Mediante el proceso de licenciamiento ambiental se evalúan los posibles impactos que los proyectos, obras o actividades puedan generar, constituyéndose en uno de los principales instrumentos de planificación ambiental en Colombia, que responde al papel de interventor del Estado en los procesos de desarrollo, con el fin de garantizar el mejoramiento de la calidad de vida y el adecuado manejo del ambiente (Rodríguez, 2011: 1).

Así, como instrumento de planificación ambiental, las licencias ambientales permiten la transformación del espacio, no desde una perspectiva conservacionista, sino desde la perspectiva del

desarrollo sostenible³⁴ que prevé la afectación inevitable del medio ambiente, lo cual, como se verá más adelante, no es comprendido por la población local que ve cómo el espacio concebido, en tanto expresión de territorialidad, altera las relaciones del espacio percibido como construcción histórica, generando descontento entre la población mientras los constructores se amparan aduciendo que actúan dentro de los límites de las normas.

No obstante, parece que no es suficiente el poder que el Estado confiere al concesionario mediante las licencias ambientales, de manera que a estas se le han realizado múltiples tentativas y modificaciones con el objeto de mejorar las condiciones de las empresas para implementar proyectos de minería o infraestructura, (Rodríguez, 2011), la última de las cuales se conoció el año 2014 como “Licencias ambientales exprés”, que buscaba favorecer las locomotoras del desarrollo planteadas por el entonces presidente Juan Manuel Santos.

Dentro de los proyectos que se beneficiarían con las Licencias Ambientales Exprés estarían, además de los proyectos 4G, la minería (Páramo de San Turbán en Santander y La Colosa en el Tolima), La Ruta del Sol y el sector hidrocarburos, incluyendo las posibles explotaciones por medio del método de *fracking*. Cabe recordar que, debido a una lluvia de críticas, el gobierno nacional desistió de esta iniciativa:

El jefe de la cartera verde anunció esta semana que había eliminado el exprés de su propuesta. Pero eso no fue todo. También desaparecieron tres puntos que preocupaban a los ambientalistas. El primero consistía en dejar de exigir licencia ambiental a las calzadas adicionales y a los túneles adosados, es decir a las obras que se construyen al lado de otras que ya existen. El segundo eliminaba las licencias de mejoramiento de infraestructura en áreas protegidas, como páramos y humedales. Y el tercero, que para hacer *fracking* se necesitará licencia. (Semana, 2014, 11 de octubre).

Las licencias ambientales son obligatorias para todo proyecto que “*pueda producir deterioro grave a los recursos naturales renovables o al medio ambiente o introducir modificaciones considerables o notorias al paisaje.*” (Presidencia de la República, Decreto número 2041 del 15 de octubre de 2014: 1). Tal decreto, que reglamenta las licencias ambientales, contiene tres aspectos que inciden en la producción del espacio local por medio de la implementación de la normatividad:

En primer lugar, implica la subordinación territorial de las Corporaciones Autónomas Regionales (CAR) frente a la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA), cuando se trata de proyectos de interés nacional. Esta subordinación territorial puede ser positiva en la medida en que previene la cooptación de las autoridades regionales frente al poder de las concesionarias, pero implica también que el control ambiental queda bajo una instancia que no alcanza a conocer el espacio local en su complejidad, y por tanto, termina sin conocer los verdaderos impactos de la construcción de megaproyectos de infraestructura en transporte.

En segundo lugar, no se prohíbe la implementación de proyectos a gran escala en los ecosistemas estratégicos, habilitando al Ministerio del Medio ambiente para autorizar la intervención “*sobre la*

³⁴ Se considera al desarrollo sostenible como un discurso que legitima la sostenibilidad del poder de las élites, en tanto se entiende a la naturaleza como una fuente de recursos que puede ser intervenida de manera racional para mantener las condiciones de posibilidad de los procesos de acumulación.

conservación y el uso sostenible de dichos ecosistemas”, aun cuando la protección total debería ser la política frente a humedales RAMSAR, páramos y manglares.

Y en tercer lugar, el decreto plantea que *“las segundas calzadas podrán ser consideradas como actividades de mejoramiento, en aquellos eventos en que la autoridad ambiental así lo determine.”*, de acuerdo con el decreto 769 de 2014 (Presidencia de la República, Decreto número 2041 del 15 de octubre de 2014: 2). Frente a esta posibilidad de que las segundas calzadas no necesiten de licencia ambiental, se tiene como referente la Ruta del Sol que, como obra de doble calzada, generó múltiples afectaciones sociales y ambientales en localidades como Aguachica, con lo cual, la exoneración de la licencia ambiental atenta contra el principio del desarrollo sostenible y contra los intereses de la población local.

Las licencias ambientales son expresiones del espacio concebido, en tanto son documentos técnicos que incluyen dentro de sí las diferentes disposiciones constitucionales, legales y de jurisprudencia que sustentan la legislación ambiental vigente, que incluye, entre otros, los artículos 8, 79, 80 y 333 de la carta política, y la sentencia T - 254 del 30 de junio de 1993, que sienta jurisprudencia sobre el derecho a un ambiente sano *“...Las normas ambientales, contenidas en diferentes estatutos, respetan la libertad de la actividad económica que desarrollan los particulares, pero le imponen una serie de limitaciones y condicionamientos a su ejercicio que tienden a hacer compatibles el desarrollo económico sostenido con la necesidad de preservar y mantener un ambiente sano.”* (República de Colombia, Resolución 0997 del 30 de noviembre de 2012: 4). No obstante, de manera paradójica, la lógica del capitalismo se impone sobre las consideraciones ambientales necesarias para sustentar el sistema, de acuerdo a la subordinación de lo ambiental ante lo económico: *“las consideraciones comerciales subordinan a todas las demás, incluido el medio ambiente.”* (Stiglitz, 2002: 271).

Se constituye entonces una tensión entre la generación de condiciones favorables a la inversión extranjera y el respeto por el medio ambiente como parte de la esfera de la naturaleza y como categoría antrópica. De esta tensión surgieron acciones estatales como la creación del Ministerio del Medio ambiente y la Procuraduría para asuntos ambientales (República de Colombia. Ley 99 de 1993, Artículo 97º), figura que en principio fue acompañada por la creación de personerías delegadas en materia ambiental a nivel municipal, iniciativa que fue derogada fomentando así la subordinación territorial, aun cuando es a nivel local donde se juegan los intereses y se sufren las consecuencias del deterioro ambiental. En este sentido, la subordinación territorial se evidencia también en el artículo 2 del Decreto 1728 de 2002 (Derogado por el art. 29, Decreto Nacional 1180 de 2003), donde se asignan competencias para otorgar licencias ambientales al Ministerio del Medio Ambiente, las CAR, las entidades territoriales locales con población urbana superior al millón de habitantes y *“Las entidades territoriales delegatarias de las Corporaciones Autónomas Regionales, salvo cuando se trate de la realización de proyectos, obras o actividades ejecutadas por la misma entidad territorial.”* (República de Colombia, Decreto 1728 de 2002). Con esto, se dejan por fuera de las competencias sobre licencias ambientales a la mayor parte de las localidades, lo cual conlleva aspectos positivos y negativos, como se enunció anteriormente.

Es importante mencionar que los grandes proyectos de intervención del espacio no están obligados a implementar mecanismos de participación en el diseño de los megaproyectos (aunque existe la posibilidad de implementar veedurías en la etapa de ejecución de las obras, lo cual se dificulta con las grandes inversiones que estas intervenciones implican), a pesar de que la Constitución Política de Colombia establece en su artículo 79 que "*todas las personas tienen derecho a gozar de un ambiente sano. La ley garantizará la participación de la comunidad en las decisiones que puedan afectarlo.*"³⁵ De esta manera, el principio de la participación deviene en un ejercicio de información, manteniendo el derecho constitucional de la consulta previa para quienes corresponde:

Artículo 15. Participación de las comunidades. Se deberá informar a las comunidades el alcance del proyecto, con énfasis en los impactos y las medidas de manejo propuestas y valorar e incorporar en el estudio de impacto ambiental, cuando se consideren pertinentes, los aportes recibidos durante este proceso.

En los casos en que se requiera, deberá darse cumplimiento a lo dispuesto en el artículo 76 de la Ley 99 de 1993, en materia de consulta previa con comunidades indígenas y negras tradicionales, de conformidad con lo dispuesto en las normas que regulen la materia. (República de Colombia. Decreto 2041 de 2014).

Las licencias ambientales comparten con el tema de adquisición de predios el lastre de ser consideradas como un obstáculo para el desarrollo, ante lo cual, el gobierno ha lanzado propuestas como un límite de 10 días para la adquisición de predios y un plazo de 30 días para proceder a la expropiación de acuerdo al avalúo catastral (El Colombiano, 19 de noviembre de 2014). Se trata en todo caso de medidas que buscan agilizar los procedimientos para favorecer los intereses tanto del gobierno nacional como de las concesionarias, en tanto el bien común prima sobre el particular y se tiene en cuenta la función social de la propiedad. Sobre la cuestión ambiental y predial como obstáculos para el avance de las obras de infraestructura, el propio Conpes reconoce las tensiones entre estas condiciones locales y el avance de los proyectos viales:

Aunque el ritmo de ejecución en el mejoramiento de la capacidad de infraestructura vial ha sido destacable, y se duplicó la construcción de dobles calzadas entre 2011 y 2012, aún existen inconvenientes que afectan el pleno desarrollo de los proyectos. En ese sentido, para el año 2012 se tenía previsto llegar a un nivel de 273 Km de dobles calzadas construidas, meta que fue afectada en cerca de 70 Km por temas principalmente de licenciamiento ambiental, retrasos contractuales, gestión social, jurídica y predial. (República de Colombia, Documento Conpes 3760: 11)

Frente a la situación de desconexión de una entidad de carácter nacional como la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales con las realidades locales, el exdirector del Inderena Julio Carrizosa se pregunta sobre el papel de la ANLA frente a los impactos ambientales de los proyectos de infraestructura, más allá del otorgamiento de las licencias ambientales, cuando el Gobierno busca

³⁵ No obstante, en el artículo 2 de la Carta magna se hace alusión a la participación en términos de "*facilitar la participación de todos en las decisiones que los afectan y en la vida económica, política, administrativa y cultural de la Nación*", obviando o quizás diluyendo en los principios fundamentales un tema que es, literalmente, de vital importancia como el ambiental.

favorecer por medio de la legislación la acción de las concesionarias en detrimento de las garantías ambientales, y en contexto de la fallida propuesta de “licencias ambientales exprés”:

¿Quién protege el patrimonio ecológico de la nación? ¿Quién defiende a terceros sin capacidad de representación jurídica cuando un proyecto, público o privado disminuye su calidad de vida, o afecta su salud y le ocasiona pérdidas de sus ingresos o de su patrimonio? ¿Quién paga daños y perjuicios cuando un tercero ocasiona un impacto ambiental? ¿Acaso la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (ANLA) es capaz de tomar esas responsabilidades? ¿Acaso esos problemas se solucionan disminuyendo el tiempo de estudio de las licencias ambientales? (Carrizosa, 28 de septiembre de 2014).

Con las limitaciones de la ANLA, la protección del medio ambiente queda supeditada a la buena fe de las concesionarias y a la labor de interventoría, las cuales ejercen su territorialidad bajo la premisa de toda empresa capitalista de maximizar las ganancias sin priorizar la mitigación de las “externalidades” que constituyen las realidades locales.

Las licencias ambientales se convierten en un marco legal de gestión del territorio, una estrategia de producción del espacio concebido por el Estado y las concesionarias, a partir de la cual el Estado asume su compromiso de desarrollo sostenible y delega en la gestión socioambiental de la empresa y en los mecanismos de interventoría la protección del ambiente y la mitigación de las afectaciones sociales ante la incidencia negativa de los megaproyectos de infraestructura en transporte, sin que la Agencia encargada a nivel nacional tenga el conocimiento del territorio para regular las afectaciones ambientales. El espacio concebido se caracteriza entonces por la exclusión de lo local, la subordinación territorial y la gestión de las infraestructuras a expensas de los impactos sociales y ambientales que son considerados como externalidades y que deben conformarse con los beneficios generales de competitividad y conectividad de las infraestructuras, ya que, como se verá más adelante, no se implementan estrategias de desarrollo local. El espacio de las infraestructuras es, por tanto, un espacio concebido que llega a alterar las dinámicas propias del espacio percibido de las localidades, generando a su vez respuestas de territorialidad local que hacen frente a la territorialidad que genera espacio concebido desde los actores a nivel global, el Estado y las empresas concesionarias.

Mientras tanto, cuando se programaba la presentación de las concesiones “Conexión al Pacífico”, en la página web de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI- apareció la siguiente información: “*Los proyectos llevarán muchos beneficios para los habitantes y la economía de esas regiones del país, que se traducirán en mayor competitividad, ahorro de combustible y menores tiempos de desplazamiento.*” (Oficina de comunicaciones ANI, 26 de junio de 2014). Ante estos beneficios generales para los usuarios de las nuevas infraestructuras, cabe preguntarse: ¿Qué le dejan realmente los grandes proyectos de infraestructura en transporte a las poblaciones locales? A continuación, se buscará responder esta y otras preguntas sobre la escala local mediante el análisis de dos casos que representan la expectativa y la experiencia, generando el espacio vivido, el tercer espacio, como territorialidad de los actores locales en respuesta a la territorialidad del espacio concebido por el Estado y la empresa privada.

3. Los casos de Maceo (Antioquia) y Aguachica (Cesar): relaciones alrededor de la producción del espacio local

“habitan no las estrellas,-que nos parecen los únicos mundos palpables, y para interpretación de los cuales creemos a ciegas que el espacio ha sido creado-, sino el ESPACIO mismo, ese infinito cuya inmensidad verdaderamente sustancial se traga las estrellas –sombras-, borrándolas a la percepción de los ángeles como la nada.”

Edgar Allan Poe, Revelación mesmérica.

“Los conceptos son, pues, concentrados de muchos contenidos significativos.”

Reinhart Koselleck, Futuro pasado.

En los capítulos anteriores se ha mostrado cómo las relaciones socioespaciales entre diversas escalas están definidas, en parte, por la subordinación de lo local ante lo global y lo nacional en tanto categorías que lo abarcan espacial, económica, normativa y socialmente. Se trata de relaciones escalares mediadas por el peso del factor económico, siendo el crecimiento en esta materia y las relaciones hacia afuera las principales prioridades para la el Estado-nación, lo cual genera afectaciones locales positivas y negativas:

Un país, una región, pueden crecer económicamente matando su cultura, su forma de trabajar, su sistema de objetos auténticos, endógenos y participando, cada vez más, de la globalización, del mercado internacional, del mercado de commodities al precio de la alienación de su trabajo y de la vulnerabilidad de sus habitantes. (...) Predomina el orden global y el acontecer jerárquico, que subordinan las demás formas de acontecer, las otras formas de vida y de trabajo. (Silveira, 2007: 19).

Esta visión que privilegia las relaciones hacia afuera es confirmada por Sánchez (2008), quien muestra cómo, en un trabajo proyectado a escala nacional, realiza una aproximación crítica al modelo de desarrollo de infraestructura en transporte en Colombia, el cual ha privilegiado la conexión internacional en el marco de acuerdos como el Plan Puebla Panamá (PPP) y la Iniciativa para la Integración Regional de Suramérica (IIRSA), mientras se ha obviado o se ha dejado a un lado la integración y el desarrollo a nivel interno, local o regional. Así, desde los planificadores del desarrollo se considera que *“la idea es que el mejoramiento de las condiciones de vida de los colombianos se dará por medio de la mejor inserción en los mercados internacionales, y no por el fortalecimiento de la integración nacional, lo que consolida la tendencia histórica del desarrollo colombiano.”* (Sánchez, 2008: 19).

No obstante, el discurso estatal sobre los proyectos de infraestructura vial se centra siempre en los beneficios que recibirá la población, omitiendo las múltiples dificultades que se presentan a nivel local. Este discurso retórico entra en tensión con la realidad que se vive en los municipios, sobre lo cual surgen preguntas como: ¿Qué le dejan realmente las nuevas vías a las poblaciones locales?

¿Cuáles son los efectos y respuestas locales frente a los megaproyectos de infraestructura en transporte?

Desde la perspectiva del Estado central, la construcción e implementación de las grandes infraestructuras en transporte, como espacio concebido, se caracteriza por no generar afectación negativa, resaltando siempre en su discurso las bondades de tales obras:

Desde el punto de vista social, las inversiones propuestas generaran un impulso al empleo de mano de obra en casi todas las regiones del país. Adicionalmente, la mayor conectividad permitirá extender las áreas de influencia de las principales ciudades, mejorando la oferta de servicios públicos de calidad en áreas rurales. Los menores tiempos de desplazamiento también impulsaran el turismo nacional a regiones tradicionalmente aisladas generando oportunidades de trabajo e inversión. (Documento Conpes 3760: 30).

Se encuentra entonces cómo desde la planeación económica y social del país los actores a nivel nacional exaltan las oportunidades que las Autopistas para la Prosperidad abren para los contextos locales y para el comercio internacional, evitando mencionar las potenciales afectaciones colaterales o “externalidades” económicas que suceden como incidencias socioespaciales locales:

Estas vías ayudan a promover los sectores productivos de las zonas beneficiadas. Para estos proyectos se espera impulsar el comercio y el sector agrícola, se pretende explotar el potencial turístico de la región y adicionalmente consolidar la red vial nacional, generando importantes ahorros en tiempo para la movilización de carga desde y hacia los principales puertos del país. (Documento Conpes 3770: 21).

Partiendo de esta relación de tensión entre la escala nacional y la realidad local, y continuando con la línea argumentativa implementada, en este capítulo se aborda el tercer elemento que estructura la producción del espacio a nivel local: los actores sociales y políticos locales.

Los actores implicados en la construcción e implementación de los grandes proyectos de infraestructura correspondientes tanto a la escala local, como en la escala nacional y global, son actores políticos, en la medida en que producen relaciones de poder con y por medio del espacio, las cuales se identifican en la realidad de forma material y simbólica como alteraciones o modificaciones físicas y significantes en el espacio percibido, el espacio de la vida cotidiana de la población antes del arribo de los grandes proyectos de infraestructura en transporte. Lo político se entiende en su sentido más general, en términos de relaciones de poder, más allá del sistema político que sostiene al Estado, aunque ello también se ve implicado en este tipo de megaobras. Se completa entonces con este capítulo la tríada escalar que contiene en sus relaciones y en sus actores los diferentes factores que inciden sobre la producción del espacio local alrededor de la construcción de un megaproyecto de infraestructura, como se muestra en el siguiente gráfico:

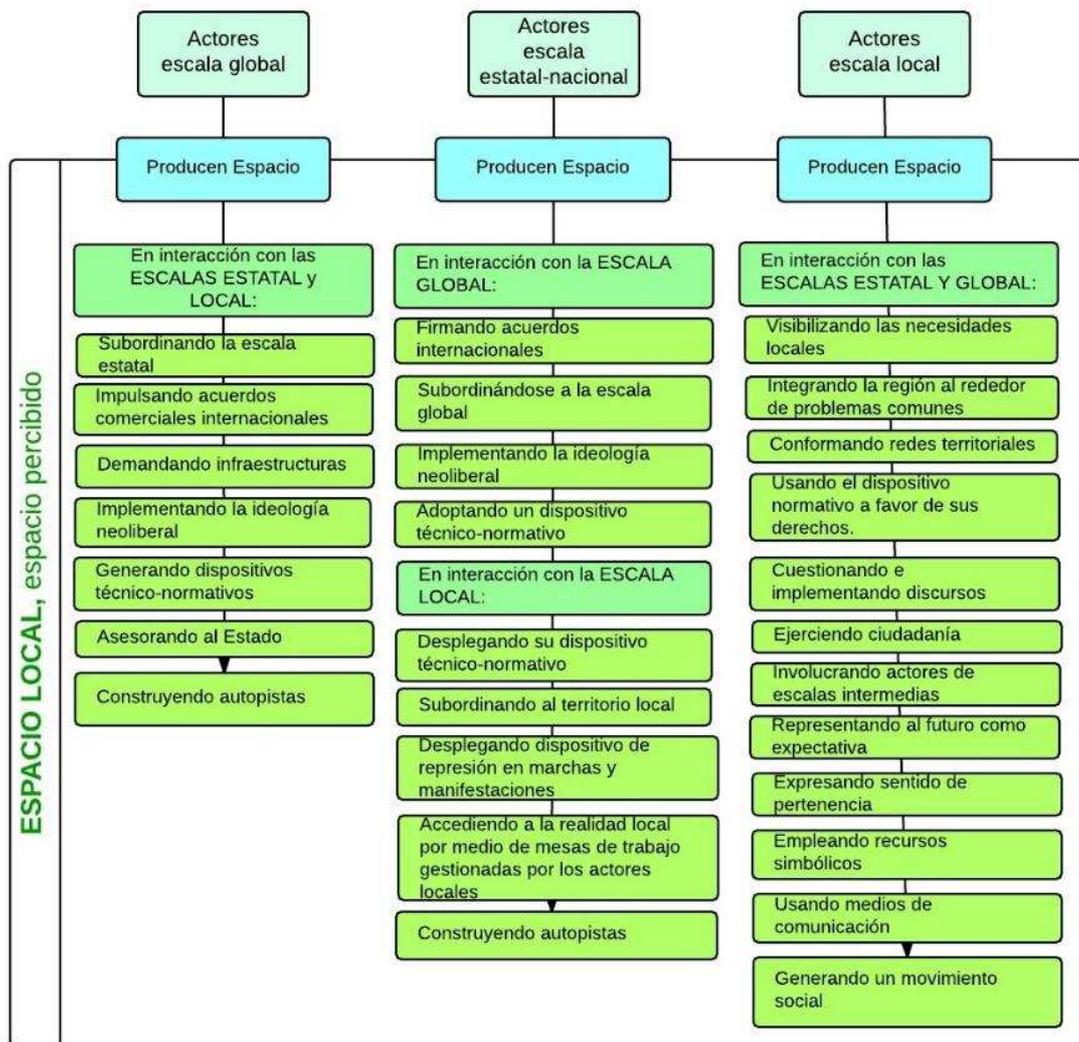


Ilustración 7. Producción del espacio local a partir de las acciones de actores a escala global, estatal-nacional y local. Fuente: Elaboración propia por medio de la aplicación "Lucid Chart".

Este capítulo consta de dos grandes partes. En primer lugar, se mostrará la perspectiva del asunto desde el municipio de Maceo, el cual servirá como estudio de caso para mostrar cómo la expectativa permite comprender aspectos importantes de una relación previa entre proyecto y población, mediada por el volumen y la calidad de la información al que tienen acceso las personas. Aspectos como la preparación frente a las Autopistas, tanto desde lo público como desde el ámbito de las personas y grupos; las posibles implicaciones sociales y económicas del proyecto; la forma como las personas recibirán el proyecto; los posibles problemas que puede ocasionar una obra que implica una gran modificación del espacio; la forma como el espacio percibido sirve de plataforma para la imaginación de espacios vividos; y la forma como surgen espacios de esperanza donde las personas, desde los espacios de representación (imaginados), plantean la necesidad de canales y oportunidades de expresión y participación en tanto serán los directamente afectados.

En segundo lugar, se abordará el caso del municipio de Aguachica como experiencia, como conjunto de actores en relaciones complejas entre sí, con el territorio y con los factores bióticos y abióticos que son patrimonio de la población. Estas relaciones se manifiestan en el drama social, económico y ambiental vivido por un sector de la población inconforme, informado, activo y/o afectado por la construcción del proyecto Ruta del Sol 2. Se mostrará cómo frente al poder de una gran empresa, legitimada por el Estado en un proceso concomitante de producción del espacio concebido a nivel local, emergen alternativas desde una parte de la población que reclama la protección de sus derechos, produce un discurso que resalta los aspectos negativos de la acción de la empresas y asume su condición de ciudadanía para que sus reclamos sean escuchados, buscando ser incluidos en la promesa de “desarrollo” que viene adjunta al mejoramiento de la infraestructura en transporte.

Es importante señalar que el nivel analítico es muy diferente en el abordaje de la experiencia y en el de la expectativa, ya que la primera se fundamenta en representaciones e ideas sobre el futuro a partir de un escenario actual, lo cual limita las posibilidades de análisis, mientras que la segunda permite, a partir de los hechos, comprender múltiples relaciones alrededor de la producción del espacio local. Con esta observación se da paso, antes de abordar los estudios de caso, a la presentación de otros de los referentes teóricos que sustentan tanto las categorías como la estructura y los propósitos que soportan este escrito.

3.1. Experiencia, expectativa y producción de Espacio

Sobre el binomio experiencia-expectativa, es importante señalar la relación de la palabra “experiencia” con palabras como “experto”, es decir, quien tiene un conocimiento avanzado sobre un campo específico de la realidad, y con “experimentar”, en términos de llevar a cabo experimentos para generar nuevo conocimiento. Esta relación de significados anuncia la importancia central que Reinhart Koselleck le confiere a tal binomio, en tanto configuran una forma particular de entender la historia.

Para Hartog (2007), uno de los planteamientos centrales de la propuesta de Koselleck es que la modernidad ha implicado una visión del futuro como progreso, generando una tensión entre experiencia y expectativa, entre las cuales surgiría un desequilibrio, como efecto de la aceleración. Es decir, se ha abierto una brecha entre lo que se espera y lo que se obtiene³⁶:

la fórmula “mientras más escasa es la experiencia, mayor se torna la espera [expectativa]” podría resumir esa evolución. En 1975, Koselleck aún se interrogaba en torno a lo que podría constituir un “fin” o una salida de los tiempos modernos. Tal vez podría expresarse mediante una fórmula parecida

³⁶ De esta manera, se comprende la pertinencia de realizar investigaciones como la presente, buscando superar la brecha de conocimiento que no permite hacer una lectura correcta de la realidad para planear a nivel local estrategias que permitan enfrentar grandes intervenciones del espacio. Una experiencia y un flujo de información que brinden una expectativa correcta se convierte en un instrumento vital para la gestión del espacio.

a la siguiente: mientras mayor es la experiencia, más prudente y abierta se torna la espera [expectativa].” (Hartog, 2007: 39).

De esta manera, para Koselleck (1993), el tiempo histórico es producido por la relación entre experiencia y expectativa, en tanto la primera permite tomar decisiones desde el presente que luego pasarán a conformar el pasado, evaluando las situaciones como exitosas o como aprendizaje forzoso del ensayo-error. Al tiempo, la segunda regula nuestro proceso de toma de decisiones, produciendo el tiempo futuro desde el pasado y el presente.

Es importante el hecho de que Koselleck (1993) no se limita a trabajar el tema del tiempo, sino que establece relaciones con otros conceptos centrales para las ciencias sociales, como es el caso del concepto de democracia o el de ciudadanía (el cual es central en esta investigación), sobre el cual el autor presenta una reseña histórica que muestra el paso desde el ciudadano de la ciudad del Siglo XVIII, al ciudadano del Estado siglo XIX y de allí al ciudadano (no proletario) del siglo XX.³⁷

Más adelante, Koselleck (1993) muestra cómo el concepto de ciudadano nace en la sociedad estamental para justificar políticas indiferenciadas sobre la población. Al final del siglo XVIII se usaba el término ciudadano para no referirse a los campesinos o a la nobleza, ampliándose cada vez más hasta llegar a un nivel de cobertura total: *“Desde el trasfondo de la igualdad formal de derechos de una sociedad económica protegida por el Estado fue posible adjudicarle al «ciudadano» una clase puramente económica, de la que se derivaban sobre todo funciones sociales o políticas secundarias.”* (Koselleck, 1993: 114).

En términos teóricos, es interesante la postura de Koselleck, para quien hay una diferencia entre sociedad civil y sociedad ciudadana. La primera, se identifica con el Estado mientras la segunda *“se concibe conscientemente como separada del Estado”* (Koselleck, 1993: 114). Esta última idea parece utópica, incluso anárquica, en la medida en que actualmente el modelo para todos los países del mundo es el de un Estado que en teoría asume la dirección y el bienestar de la sociedad. La separación total y parcial entre el Estado y la sociedad implicaría fenómenos como luchas armadas o dirección de la sociedad por medio de otras fuerzas, como el mercado. En esta investigación, se entiende la sociedad civil como sujetos de derecho, y por tanto, en plena articulación con el Estado, estableciendo sistemas de relaciones desde los diferentes ámbitos que constituyen la sociedad, como los técnicos, sociales, culturales, económicos, políticos, normativos, etc. En esta lectura, las relaciones entre Estado y sociedad son productoras del espacio, sobre todo de la espacialidad que invita a pensar los fenómenos en clave de poder: el territorio.

La diferencia en la condición sociopolítica de la población frente al Estado podría nombrarse también en términos de ciudadanía y sociedad civil. Sobre la sociedad civil, Tischler (2001) aduce

³⁷ Podría decirse que actualmente vivimos las tres formas de ciudadanía, incluyendo la totalidad del territorio nacional como espacio de ciudadanía jurídica (es decir, cambiando la variable de “la ciudad” por “el territorio nacional”, donde los ciudadanos se reconocen como sujetos de derecho y vindican la ciudadanía como identidad con el Estado que por medio de la Constitución política y las leyes que les confiere poder político.

que esta puede entenderse como afirmación de la existencia de una organización de la sociedad que está por fuera, que trasciende e incluso se opone al Estado. La sociedad civil sería, no desde su acepción construida desde el liberalismo como una manifestación de la identidad del individuo con el Estado (ciudadanía), sino desde una construcción negativa que opone y diferencia al colectivo social, del Estado. La idea de sociedad civil implica entonces la existencia de conflictos que derivan en una lucha que expresa la libertad mediante un ejercicio de poder colectivo frente al poder conferido al Estado (Tischler, 2001). Frente a esta divergencia de significados con la obra de Koselleck, se asume en este escrito a la ciudadanía como categoría de análisis que representa la relación de identidad entre la población y el Estado en el marco del Estado social de derecho.

Continuando con experiencia como forma de conocimiento, Koselleck (1993) plantea un interrogante sobre su utilidad frente al axioma de la irrepetibilidad de los acontecimientos, según el cual la naturaleza dinámica del espacio-tiempo implica que ninguna situación o estado de cosas podrán repetirse. No obstante, a lo que apunta la expectativa es a que sí existen tanto condiciones como situaciones en escenarios y sistemas de relaciones predictibles, de acuerdo al análisis de los patrones que describen las relaciones entre los diferentes actores del espacio local, de manera que, con Lorenz von Stein, el futuro es accesible sólo como generalidad (Koselleck, 1993).

Para terminar el análisis alrededor de la obra de Koselleck, es pertinente recalcar en la importancia central que dicho autor confiere a binomio experiencia-expectativa: *“Evidentemente, las categorías «experiencia» y «expectativa» reclaman un grado más elevado, ya apenas superable, de generalidad, pero también de absoluta necesidad en su uso. Como categorías históricas equivalen en esto a las de espacio y tiempo.”* (1993: 335).

Teniendo en cuenta que las categorías de experiencia y expectativa corresponden a una forma de conocimiento del espacio-tiempo, esta aproximación epistemológica puede servir para comprender también la propuesta de producción del espacio de Henri Lefebvre (1991) como alternativa heurística. La obra de Lefebvre cobra importancia como forma de cuestionar el espacio producido por los actores del Estado, los actores privados y sus alianzas público-privadas, frente a lo cual habitantes, usuarios y pobladores plantean alternativas que se configuran como espacios de representación y como espacios vividos (Lefebvre, 1991); como terceros espacios (Soja, 1996) como espacios diferenciales (Pérez, 2014) y como espacios de esperanza (Harvey, 2003).

Para abordar la propuesta de Lefebvre (1991) sobre la producción del espacio, se asume, en primer lugar, que se trata de una propuesta inacabada, que a pesar de su potencia heurística no formula de manera precisa las condiciones para pensar la tríada espacial, lo cual configura un escenario positivo para proponer alternativas de interpretación. De esta manera, se muestran a continuación elementos comunes en diferentes propuestas sobre la producción del espacio a partir de lo enunciado por de Lefebvre (1991), lo cual permite formular una perspectiva propia que, más que buscar una reconceptualización, pretende llevar a la realidad concreta de los estudios de caso la abstracción planteada por Lefebvre como “la producción del espacio”:

La Triplicidad (dialéctica) espacial	Henri Lefebvre (1974)	David Harvey (1998)	Edward Soja (1996)	Arturo Escobar (2000)	Ulrich Oslender (2002)	Propuesta de la investigación
Espacio percibido (prácticas materiales espaciales)	Realidad cotidiana, urbana, prácticas espaciales de la vida diaria. Producción, reproducción y desciframiento del espacio local. (Lefebvre, 1974).	Experiencia. <i>“designan los flujos, transferencias e interacciones físicas y materiales que ocurren en y cruzando el espacio para asegurar la producción y la reproducción social.”</i> (Harvey, 1998: 244)	Primer espacio: Producción y reproducción de los lugares específicos y los conjuntos espaciales característicos de cada formación espacial. (Soja, 1996).		Vida cotidiana, memorias colectivas. Utilización y percepción del espacio. Espacio de resistencia. (Oslender, 2002).	Espacio producido históricamente a partir de la actividad de diferentes actores a diferentes escalas, por medios materiales, por la transformación, por el uso, por el consumo y por la asignación de significados al espacio produciendo espacialidades como paisajes, territorios, localidades, hábitats, etc. Espacio de la vida cotidiana.
Espacio concebido (Representaciones del Espacio)	Espacio conceptualizado por técnicos, diseñadores y científicos. Concomitante con las relaciones de producción y el orden (espacial) resultante. (Lefebvre, 1974).	Percepción. Signos, significaciones, códigos y saberes (técnicos) y acciones que gestionan el espacio, que incluye agentes de la ingeniería, la arquitectura, la geografía, la planificación, la ecología social, etcétera) (Harvey, 1998)	Segundo espacio: Espacio de científicos y planificadores, imaginarios sociales, subjetividad, discurso, poder, ideología, control. (Soja, 1996).		Vinculados con las instituciones del poder dominante. Representaciones normalizadas. Espacio abstracto. (Oslender, 2002).	Espacio producido por técnicos, diseñadores, planeadores y científicos que actúan como representantes del Estado o de otras instancias de poder, y de iniciativas privadas o público privadas de modificación física o simbólica del espacio.
Espacio vivido (Espacios de representación).	Espacio vivido y dominado a través de imágenes y símbolos, de habitantes y usuarios, espacio experimentado que es apropiado por la imaginación. (Lefebvre, 1974)	Imaginación. Invenciones mentales, códigos, proyectos utópicos, paisajes e imaginarios <i>“que imaginan nuevos sentidos o nuevas posibilidades de las prácticas espaciales”</i> (Harvey, 1998: 244) Espacios de esperanza (Harvey 2003).	Tercer espacio: Contraespacios que envuelven los demás espacios, inconsciente de la vida social, resistencia. (Soja, 1996).	Implica tanto lo material como lo simbólico, derivado del espacio vivido directamente por habitantes y usuarios. (Escobar, 2000: 257).	Conocimientos locales, menos formales. Espacios saturados de significados. Tienen su origen en la historia de los pueblos. Espacios de resistencia. (Oslender, 2002).	Espacio de la imaginación, de códigos espaciales proyectados al futuro en forma de propuestas e iniciativas socioespaciales que actualizan el espacio percibido, planteando alternativas, contestando y resistiendo el espacio concebido. Espacios de esperanza (Harvey 2003).

Tabla 2. Matriz conceptual que define la perspectiva de la investigación sobre la triplicidad del Espacio. Fuente: elaboración propia a partir de Lefebvre (1974; 1991); Harvey (1998) Soja, (1996), Oslender (2002) y Escobar (2000).

Siguiendo a David Harvey, “*Lefebvre caracteriza estas tres dimensiones como lo experimentado, lo percibido y lo imaginado*” (1998: 245), en donde lo percibido, la categoría más abstracta, se relaciona aquí con la producción del espacio estatal, privada y público-privada, a la cual opera sobre el espacio experimentado (de la experiencia) y es contestado por el espacio imaginado que propone alternativas. El ejercicio consiste entonces en formular de manera más específica el punto de vista asumido por la investigación, en pro de comprender la producción del espacio como un proceso socioespacial alrededor de la construcción e implementación de dos proyectos de infraestructura en transporte. Con mayor detalle, la triplicidad en la producción del espacio se comprende como se muestra a continuación.

En primer lugar, el espacio como producto histórico se refiere al devenir, a la forma como este se transforma constantemente en su interacción con factores antrópicos, bióticos y abióticos (que en tanto factores, son manifestación de lo que el espacio mismo es en un momento determinado). Esto se relaciona con la alusión que hace Lefebvre a la reproducción del espacio local (*localizaciones*) en el espacio percibido (Lefebvre, 1991), en la medida en que la distribución del espacio en términos de centro periferia (plaza principal, barrios alejados, zonas rurales), lo público, lo privado, lo público-privado, el uso del suelo, el adentro y el afuera, etc., describe un estado de relaciones socioespaciales que se reproducen, y reproducen unas relaciones de poder. Son también importantes las relaciones de producción y reproducción en Soja (1996) y Harvey (1998), de manera que el estado de cosas que conformaron y conforman el espacio actual se considera como parte del espacio percibido.

En segundo lugar, la acción de planificadores, diseñadores, técnicos y científicos es lo que identifica al espacio concebido, cuya intervención constituye el mecanismo de acción del Estado, de los actores privados y de las alianzas público privadas que realizan la gestión del espacio en el ordenamiento territorial inducido por los megaproyectos de infraestructura en transporte, bajo la premisa de la primacía del interés general sobre el particular, relegando así a un nivel secundario las afectaciones, siguiendo la lógica evidenciada por Stiglitz, quien afirma que en políticas públicas: “*Todo está cubierto en términos de interés general*” (Stiglitz, 2002: 272).

Finalmente, el “espacio vivido” es vivido y dominado a través de símbolos, experimentado y apropiado por la imaginación (Lefebvre, 1991), pero también a través de proyectos utópicos, paisajes e imaginarios “*que imaginan nuevos sentidos o nuevas posibilidades de las prácticas espaciales*” (Harvey, 1998: 244). En sí mismo, el tercer espacio es el tercio que introduce el análisis complejo a las dualidades surgidas del estructuralismo, como un inconsciente de la vida social que motiva comportamientos solidarios (Soja, 1996). Se trata de un espacio de esperanza, de expectativa de cambio hacia prácticas de gestión del espacio más incluyentes y participativas que cuestionen el poder hegemónico y arbitrario de los planificadores del espacio.

Partiendo de los anteriores acuerdos básicos sobre el significado de varios de los conceptos que sustentan este documento, se plantea ahora una articulación entre los planteamientos de Lefebvre

y de Reinhart Koselleck que estructuran esta propuesta. En primer lugar, se reconoce que la experiencia es una relación con el tiempo que no se restringe al pasado, sino que tiene un lugar central en las tres dimensiones del tiempo unidireccional (pasado, presente y futuro). Para Reinhart Koselleck (1993), la experiencia implica tres modalidades temporales: 1. La irreversibilidad de los acontecimientos, 2. La repetibilidad de los acontecimientos y 3, la simultaneidad de lo anacrónico (en relación a “los estratos del tiempo”, pensados aquí no como perfil estratigráfico, sino como “erupciones”, “afloramientos” y “rasgos” en un plano de excavación arqueológica), con lo cual, la repetibilidad, hace operativa la comparación entre experiencias y expectativas. En síntesis, esta interpretación de la experiencia, en tanto vínculo entre interioridad y exterioridad, entre la realidad y lo real, posibilita la articulación entre los planteamientos de Koselleck y Lefebvre.

Lefebvre (1991) (de acuerdo con Harvey, 1998), plantea que el espacio se produce socialmente a partir de la práctica espacial (espacio percibido), representaciones del espacio (espacio concebido) y espacios de representación (espacio vivido), lo cual involucra diferentes actores, diferentes escalas y diferentes ámbitos de análisis. Si bien Lefebvre (1991) restringe el ámbito de la experiencia a la práctica espacial (espacio percibido), Harvey (1998) asimila la experiencia a las “prácticas materiales espaciales”, y confiere un papel central a las prácticas espaciales como constitutivas de las representaciones del espacio y los espacios de representación (Harvey, 1998). Este papel central de la experiencia en la producción del espacio, se articula a la visión de Koselleck (1993), quien la presenta como constitutiva del pasado y como condición de posibilidad para generar futuros posibles.

De esta manera, se asume que la experiencia, pensada como constitutiva del pasado, del presente y del futuro, interviene en toda producción del espacio en tanto forma de producción de la realidad, conformando, junto a la expectativa, una forma de historicidad para describir la producción del espacio.

Esta forma de actualizar las propuestas conceptuales de Koselleck y Lefebvre responde a la necesidad de hacer concretos y aplicables a la realidad una serie de conceptos que merecen lecturas contemporáneas y situadas, ya que ofrecen una oportunidad para comprender el espacio-tiempo social involucrado en relaciones complejas:

Tal procedimiento se encuentra con la exigencia previa de traducir los significados pasados de las palabras a nuestra comprensión actual. Toda historia conceptual o de las palabras procede, desde la fijación de significados pasados, a establecer esos significados para nosotros. Por ser un procedimiento reflexionado metódicamente por la historia conceptual, el análisis sincrónico del pasado se completa diacrónicamente. Es una exigencia metódica de la diacronía la de redefinir científicamente para nosotros la clasificación de los significados pasados de las palabras. (Koselleck, 1993: 113)

A partir de este soporte teórico y conceptual, planteado como un todo que se articula a los referentes teóricos expresados en capítulos anteriores, se presentan a continuación los casos de las localidades

de Maceo y Aguachica como ejemplos de producción del espacio alrededor del anuncio, la construcción e implementación de los megaproyectos de infraestructura en transporte.

3.2. El caso del municipio de Maceo (Antioquia): expectativas y representaciones frente al anuncio de la construcción de una vía de orden Nacional

Para explorar la compleja realidad socioespacial del espacio estudiado, se presenta a continuación un panorama histórico y actual que da cuenta de las características generales del Municipio de Maceo. Se pretende entonces aportar elementos de análisis para que el lector pueda comprender qué tipo de espacialidades y, más en general, qué tipo de relaciones espaciales caracterizan al municipio de Maceo, las cuales sufrirán la incidencia de la construcción de las Autopistas para la Prosperidad. Esta puesta en evidencia permite comprender la conformación socioespacial de una localidad como espacio percibido (espacio de usuarios y habitantes), generando una imagen narrativa de la localidad abordada como estudio de caso.

Después de establecer esta relación de conocimiento con el espacio local, se ofrecerán más adelante las respuestas locales que ha suscitado el solo anuncio de la inminente construcción del tramo de las Autopistas para la Prosperidad correspondiente a la concesión Río Magdalena 2, que cruzará al municipio de Maceo. Se asumen aquí las infraestructuras en transporte como expresión del espacio concebido, producido como red de significados antes de su materialización por medio del anuncio de la construcción de las infraestructuras.

3.2.1. Configuración socioespacial del municipio de Maceo

De acuerdo a lo consignado en el apartado anterior alrededor de la interpretación de la triplicidad o dialéctica del espacio de Lefebvre, y según lo presentado en la tabla 3, este sub-capítulo constituye una puesta en evidencia de las relaciones socioespaciales en la localidad de Maceo, las cuales se constituyen en una narración (en tanto que histórica, parcial) del espacio percibido, como espacio que configura la vida cotidiana. Se trata, además, de producir una relación de conocimiento entre el lector y el espacio interrogado, que aporte elementos para comprender los efectos del anuncio de las nuevas infraestructuras en transporte y las respuestas de la población en términos de un futuro imaginado.

Para comenzar, durante el proceso de construcción y operación del Ferrocarril de Antioquia se constituyeron algunas poblaciones satélite en zonas cercanas y alrededor de las estaciones, activando los procesos productivos, de manera que el transporte ferroviario articuló el espacio socioeconómico en la zona correspondiente al corredor Medellín-Puerto Berrío, durante buena parte del Siglo XX (Arcila, 1993; Cardona, 2014; Henao, 1997). De acuerdo a la premisa de que el surgimiento de todo poblado responde a una función (nicho social) en el espacio social, hay un consenso entre los citados autores sobre la idea de que Maceo se configuró en principio como zona para la explotación de maderas y ampliación de la frontera agrícola, actividades que aún subsisten en la zona a expensas

de los bosques nativos que aún se conservan y en el marco de los controles implementados por las autoridades ambientales y la policía nacional.



Ilustración 8. Calle "El Plan", municipio de Maceo. Fuente: la investigación.

Con la previa conformación del caserío San Juan de Mata (primer nombre del lugar) en 1895, se reconoce a Marco A. Cardona como fundador del municipio en el año de 1897 (Castaño, 2004), quien habría comprado el predio y demarcado la plaza y los lugares que conforman el centro de la mayoría de los pueblos antioqueños (casa consistorial, iglesia, la cárcel la escuela y otros sitios de interés), reproduciendo además la práctica colonial de construir un improvisado oratorio en una enramada (Henao, 1997), lo cual anuncia el carácter conservador de la fundación y la preeminencia de la religión católica en la vida social de los pobladores.

Existen dos asuntos que marcan cualquier aproximación histórica a este municipio: el nombre de Maceo y la colonia penitenciaria de Patiburrú. Sobre el primer asunto, se relata que para la época de la fundación se vivía la revolución cubana en contra de España, siendo Antonio Maceo líder y símbolo de la causa independentista (Cardona, 2014; Arcila, 1993), en una época en la cual, al parecer, existían en la zona copias del “Manual para el combatiente irregular”, escrito por Antonio Maceo y difundido por Avelino Rosas, guerrillero Liberal de la guerra de los Mil Días. Además, la presencia en la zona del cubano Francisco Javier Cisneros, encargado de la construcción de ferrocarril, quizás influyó en que la fama del llamado Titán de Bronce mereciera ser perpetuada con su nombre en un rincón tropical del Magdalena Medio antioqueño (Arcila, 1993: 16).

Y sobre el tema de la colonia de Patiburrú (nombre del cerro que domina el paisaje en la cabecera municipal), existe la versión de que, a mediados del siglo XIX, en algún lugar cercano a la cabecera municipal, se habría establecido una colonia penitenciaria que habría estado constituida por prostitutas, de acuerdo a lo relatado por el viajero Frederich Von Schenck en 1880: “*El presidente Berrío fundó en las selvas malsanas entre el río Nus y San Bartolomé, la colonia penal de Patiburrú, a donde se deportaban, sin excepción, todas las prostitutas del Estado*” (Von Schenck, 1953: 14, en Sierra, 2013). Ante esta afirmación, Mauricio Sierra brinda elementos de análisis al incorporar al conocimiento de la localidad un aparte de la obra de Tomás Carrasquilla que evidenciaría que la colonia de Patiburrú *no solo* estuvo constituida por prostitutas, sino por otro tipo de infractores de la ley, matizando un hecho chocante para la historia de un pequeño poblado de tradición conservadora:

“Mi querida mamá:

Hace muchos días que recibí su cartica la cual no la había contestado porque tenía mucha rabia por su cariñosa carta y por toda la reprimenda que en ella me hecha.

¡Conque dizque sabe toda mi vida y milagros! Así me lo presumía, y con tan buena informadora debe estar muy satisfecha. De manera que me parece inútil contarle todos los moños que he hecho donde las Echavarrías, y todas las veces que faltó al colegio y en fin todo lo que hago; para qué, si Ud. Ya tiene lo demás sabido.

Solo le diré que estoy muy desaplicado, tanto que temo mucho que manden para “Patiburrú” o por lo menos que me expulsen del colegio (...)” (Carrasquilla, 1958, en Sierra, 2013: 50).

Estas y otras evidencias mostrarían que, al parecer, en el territorio de Maceo habrían existido varias colonias, aunque históricamente se trata de un hecho oscuro, mientras otras versiones afirman que la colonia (o las colonias) estuvo conformada por presos políticos (Cardona, 2014) o quizás por defraudadores de las rentas como sucedió en la colonia de Antadó.

Quizás bajo la influencia de estos primeros “colonos”, y con la llegada de nuevos pobladores en busca de tierras y maderas, en 1903 fue creado el corregimiento de Maceo adscrito al municipio de Puerto Berrío mediante acuerdo No 03 de Septiembre del mismo año, y más tarde, en 1910, se erigiría la parroquia San Pedro Claver. Con el paso del tiempo, y en respuesta a sus propias dinámicas, Maceo fue erigido municipio mediante ordenanza No 60 del 9 de julio de 1942, en la época de la transición entre el gobierno de Eduardo Santos y Alfonso López Pumarejo (Sierra, 2013).

La vida local

Algunos de los referentes socioespaciales que muestran la emergencia de Maceo como localidad, y de acuerdo con Castaño (2004), fueron:

- La construcción del primer acueducto municipal en 1922, después de tres años de trabajos.

- Se conserva en la memoria popular la destrucción de la primera capilla de Maceo por acción de un terremoto, la cual estaba construida en tapia, techo de paja y zinc. La nueva iglesia se construiría a partir de 1940.
- Se registra el empedrado de la plaza en el año de 1945, y con ello, de las calles del pueblo, al tiempo que se fundaba el hospital Marco A. Cardona.
- Se recuerda cómo ciertas espacialidades reñían con los valores de la élite local, como expendio de bebidas alcohólicas situado en la parte baja del pueblo, convertida en zona de tolerancia conocida como cañaveral, la cual subsiste hasta hoy.
- En el año de 1957 es fundada la cooperativa León XIII de Maceo, entidad financiera de gran reconocimiento en el municipio, que representa el espíritu solidario frente al proyecto individualista de la “ética protestante” propia del ethos sociocultural paisa (Uribe, 1989).
- Para 1959, un nuevo terremoto afecta a al templo, generando reparaciones y cambios de diseño en la iglesia.

Hacia 1962, Maceo era un lugar lleno de vida y con una fluida dinámica comercial donde ocurría, por ejemplo, una feria de ganado que ocupaba el parque y la calle principal durante el primer lunes de cada mes. Había una fecunda vida campesina que implicaba cultivos de café, caña de azúcar, arroz, maíz, frijol, yuca, plátano, por mencionar sólo los más importantes. Por otra parte, el joven municipio producía la infraestructura necesaria para brindar los servicios requeridos para una población creciente, como la escuela urbana de niñas que fue fundada en el año de 1964 al igual que el Instituto (liceo) Manuela Beltrán. Otro hito que perfilaba las relaciones rurales con la incipiente vida urbana fue la creación en 1967 del hogar juvenil campesino, que permitía (y que continúa su labor hasta el día de hoy) continuar con sus estudios a jóvenes habitantes de las zonas rurales. Finalmente, en el año de 1982 se crea la Casa de la Cultura Antonio Maceo, institución e infraestructura que denotaba un marcado interés y actividad por las actividades culturales en la época.

Sin embargo, otro de los referentes e imaginarios alrededor del municipio de Maceo tiene que ver con la violencia. Su situación geográfica posicionó a Maceo durante el siglo XX como parte de la estrategia de contención de los liberales que estarían subiendo por la zona del río Magdalena hacia el centro de Antioquia, en el contexto de la confrontación partidista que se conoció como “la violencia”: *“la contrachusma, integrada por militares y civiles conservadores que en municipios como Maceo, Caracolí, San Roque, San Carlos y San Luis conformaron un cordón o barrera para evitar el paso de los liberales hacia el interior de Antioquia.”*, siendo la zona del corregimiento La Susana la más afectada (Arcila, 1993: 29). Esta violencia sucedió entre los años de 1950 y 1953, y que se escalaría con la llegada de los pájaros, bandas de conservadores que cobraban venganzas personales y políticas, asesinando y robando. Esta violencia tendría serias implicaciones en el proceso de crecimiento económico, de producción y reproducción del tejido social local, de manera que a partir de 1953 Maceo viviría un deterioro socioeconómico, implicando de manera aguda al entonces

floreciente corregimiento de La Susana, en una violencia que se daría entre 1947 y 1956 (Arcila, 1993: 29).

Al igual que en muchos otros pueblos de Antioquia, la violencia ha sido un determinante influyente en todas las actividades locales, la cual se ha relacionado primero, con la presencia de la guerrilla (FARC y ELN), luego los grupos paramilitares que en principio se presentaron como las “convivir” y que con los años se identificaron como “Bloque Metro”, para terminar en la realidad actual con la presencia de bandas criminales, primero “Los Rastrojos”, luego “Los Urabeños” (“Clan Úsuga”). Si bien la presencia de bandas criminales puede no implicar en sí misma actos de violencia, esta se convierte en un factor de tensión en una zona con cultivos de coca y constituida como corredor del narcotráfico, de acuerdo al testimonio de algunos de los entrevistados para este trabajo.

Dinámicas actuales

El municipio de Maceo está ubicado sobre la vertiente de la cordillera central antioqueña hacia el río Magdalena, caracterizada por un paisaje colinado o “lomerío” y las terrazas aluviales generadas por dicho río, con alturas entre los 75 y los 1200 metros sobre el nivel del mar, de acuerdo con la compilación de información realizada por Mauricio Sierra (2013), quien presenta información pertinente sobre la geografía del lugar: *“El municipio de Maceo tiene una extensión de 431 kilómetros cuadrados; sus coordenadas geográficas son 6°33’16” de latitud norte, 74°47’26” 7 y 0°42’15” de longitud occidental. Limita al norte y suroeste con Caracolí y Puerto Berrio, respectivamente; al sur con San Roque y al noroeste con Yolombó.”* (Sierra, 2013: 19).

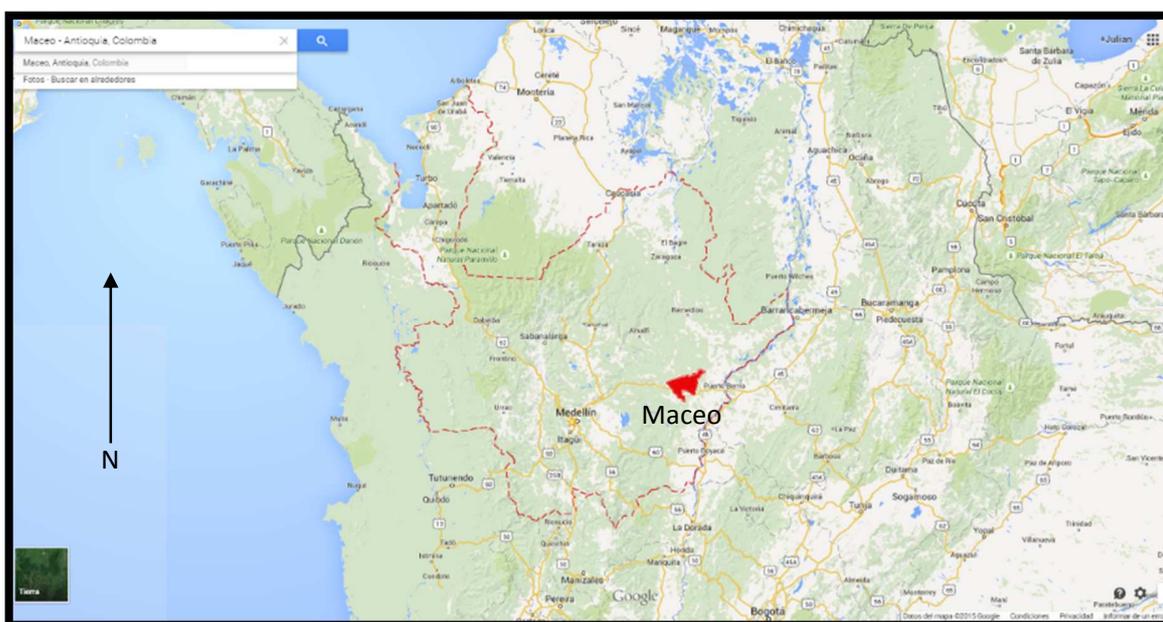


Ilustración 9. Ubicación del municipio de Maceo. Fuente: Google Maps, abril de 2015.

Ubicado entre el Nordeste Antioqueño y el Magdalena Medio (del que hace parte en la división subregional departamental), lo cual incide en una forma de vida más relacionada con los municipio de la montaña de Antioquia que con los ribereños, Maceo en su ruralidad está conformada por 3 corregimientos que son La Susana, La Floresta y Puerto Nus, y con 20 veredas que son: Brisas del Nus, Corrales La Cuchilla, El Ingenio, Guardasol, La Gazapera, La Mariela, La Paloma, Santa Cruz, La Pureza, La Unión, Las Brisas, San Antonio, San Cipriano, San Ignacio, San Laureano, San Lucas, San Luís, San Pedro, Santa María, Tres Piedras y Santa Bárbara (Sierra, 2013: 20).

Sobre las dinámicas rurales actuales, son de suma importancia los procesos socioespaciales que el corregimiento de La Susana está viviendo actualmente debido a la implementación de una industria cementera por parte de la empresa mexicana Cémex, mientras que los corregimientos de Puerto Nus y La Floresta (junto con varias veredas), tienen una estrecha relación con la vía Medellín-Puerto Berrío, la cual será intervenida de acuerdo a lo establecido en los proyectos de las Autopistas para la Prosperidad, generando una afectación socioespacial directa sobre muchos de los pobladores que tienen una relación de dependencia con la vía.

En relación con el espacio-tiempo de coyuntura (categoría que será explicada más adelante) vivido en Maceo y sobre todo en La Susana, generado por la entrada de la multinacional cementera Cémex, en el pueblo existe una percepción positiva sobre la llegada de la empresa, destacándola como generadora de empleo. La presencia de la empresa ha sido registrada por la prensa, destacando el monto de la inversión que sería de 340 millones de dólares (Sánchez, O., 31 de agosto 2014; El Tiempo, 21 de octubre de 2014), mostrando su relación con las Autopistas para la Prosperidad y abordando el tema de la valorización, una de las principales alteración de las relaciones socioespaciales propia de los proyectos que implican grandes intervenciones del espacio:

La abundancia de materias primas y los beneficios de las futuras Autopistas de la Prosperidad llevaron a la empresa Cémex a invertir 340 millones de dólares en el corregimiento La Susana en Maceo (...) Pese al impacto positivo en la región por cuenta de los cerca de mil empleos que se pueden generar, ya hay preocupación por el aumento desmesurado del costo de vida en el municipio: “Hay casitas que aquí cobraban 250 mil pesos, y están cobrando 1’200.000” (Carlos Alberto Restrepo, líder comunitario). (Teleantioquia Noticias, 30 de septiembre de 2014).

Esto, en un contexto histórico poblacional que muestra tendencias de estancamiento y reducción población, las cuales seguramente se verán alteradas por los grandes proyectos económicos que ofrecerán nuevas oportunidades de empleo. Mientras tanto, de acuerdo a las proyecciones del Dane a partir del censo 2005, Maceo tendría para el 2013 una población de 7.021 habitantes, registrando un fuerte descenso en la población rural de acuerdo a lo que puede observarse en el gráfico 1:

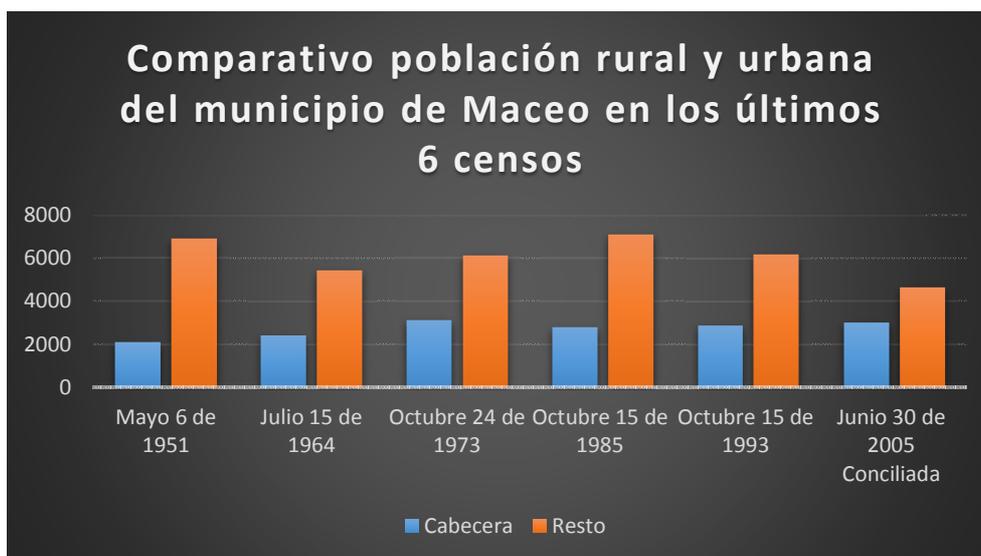


Gráfico 1. Comparativo población rural y urbana del municipio de Maceo en los últimos 6 censos. Fuente: Censos DANE, elaboración propia.

Fecha Censo	Cabecera	Resto	Total
Mayo 6 de 1951	2101	6877	8978
Julio 15 de 1964	2433	5436	7869
Octubre 24 de 1973	3132	6112	9244
Octubre 15 de 1985	2806	7091	9897
Octubre 15 de 1993	2883	6207	9090
Junio 30 de 2005 Conciliada	3000	4630	7630

Tabla 3. Dinámica poblacional del municipio de Maceo de acuerdo a los 6 últimos censos. Fuente: DANE, elaboración propia.

De acuerdo con la tabla y el gráfico que la representa, el municipio de Maceo se caracteriza por mantener una tendencia histórica a conservar una población cercana a los 8.000 habitantes, lo cual indica que el municipio se ha mantenido al margen de la tendencia nacional y mundial al crecimiento, fenómeno relacionado con una fuerte reducción de la población rural para el último censo, la menor del registro presentado, lo cual podría explicarse en relación a los procesos de expansión de la ganadería, la baja rentabilidad de las actividades agrícolas y el cambio de expectativas que trae para los jóvenes campesinos la sociedad de consumo y de la información. No obstante, la población rural continúa superando a la población urbana, aunque las cifras parecieran tender a la paridad, debido al fenómeno de la migración rural, el cual es tendencia en muchos otros municipios

de Antioquia.³⁸ Con todo, los efectos demográficos de las grandes intervenciones del espacio que se están realizando podrán afectar en el futuro cercano la tendencia a la urbanización de la población.

Por otra parte, en el campo ambiental, Maceo cuenta con una serie microcuencas hidrográficas que configuran el paisaje de transición de un paisaje colinado a las llanuras aluviales. De estas microcuencas, las más importantes son la del río Cupiná (que recibirá directamente los impactos de la construcción e implementación de la planta cementera de Cémex), río Monos, río Nus, río Alicante, río San Bartolomé, la quebrada Guardasol y la quebrada Alejandría. Y es la zona donde estas dos últimas quebradas se unen para formar el río Alicante, la que le da nombre al Distrito de Manejo Integrado (DMI) Cañón del Río Alicante, el cual cuenta con 6.298 Hectáreas. Esta zona de manejo integrado fue establecida mediante Acuerdo 233 del 12 de octubre de 2006, expedido por el Consejo Directivo de Corantioquia. Cabe destacar que esta zona es considerada por la población como el lugar turístico por excelencia del municipio, zona de pesca y paisajística apropiada a lo largo de los años como lugar de paseo, y en los últimos tiempos como lugar de prácticas científicas y para el turismo de aventura, debido a las formaciones kársticas que dominan el paisaje de la zona, que permiten la conservación de la cobertura boscosa, y que constituye la misma formación que permite la explotación cementera de la empresa Cémex en el cañón del río Cupiná.

Es importante anotar que en el Distrito de Manejo Integrado Cañón del Río Alicante se realizó un trabajo de prospección, excavación e identificación de sitios con potencial arqueológico, el cual dio como resultado una dinámica de ocupación de más de 7.000 años en la zona, y que aportó el hallazgo de los enterramientos humanos más antiguos del Magdalena Medio para el momento, y un sitio de arte rupestre de altísimo valor arqueológico (Pino J. y Forero J., 2002).

Otro aspecto importante en términos socioespaciales es la red vial del municipio, la cual está integrada, en primer lugar, por una serie de vías de tercera categoría, la mayoría conformadas por una banca estrecha donde la superficie queda expuesta sin tratamiento, aunque para algunas se implementan afirmados. De entre estas vías, la más importante es la vía Maceo-La Susana. Esta vía está siendo utilizada por Cémex para movilizar personal, vehículos pesados y maquinaria pesada, lo cual derivó en la necesidad de mejorarla y de construir una variante para evitar afectaciones a las viviendas y al pavimento urbano. La construcción de la variante que circunda la cabecera municipal

³⁸ Esta situación se evidenció durante el trabajo de campo realizado en el marco del proyecto “Análisis de las implicaciones sociales y económicas de las Autopistas para la Prosperidad en el departamento de Antioquia”, del cual hice parte como estudiante en formación y que me permitió conocer de primera mano aspectos importantes de la vida cotidiana, las fortalezas, las oportunidades y las dificultades que enfrentaban diez municipios, dos corregimientos y de manera indirecta (a partir del relato de otros miembros del equipo y por medio de la sistematización de entrevistas) la realidad de muchos otros municipios frente a los proyectos de infraestructura en transporte. Así, por ejemplo, la migración desde el campo hacia la ciudad de Medellín y hacia los centros poblados se perfiló como una preocupación común para muchos municipios, incluido Maceo.



Ilustración 10. Muestra de gestión social de la empresa Cémex en el municipio de Maceo. Fútbol con Corazón. Cémex Colombia (actualización de Facebook).

ha sido una obra generadora de empleo, perfilando la gran incidencia socioespacial de la multinacional cementera sobre el pequeño municipio.

Continuando con la red vial, Maceo cuenta también con una infraestructura secundaria importante para las dinámicas locales. Por una parte, la vía que actualmente conecta a la cabecera municipal con el Nordeste Antioqueño se caracteriza por su mal estado en época invernal, ya que la superficie de la vía tiene poco tratamiento y se presentan derrumbes; además, se caracteriza también por el bajo flujo automotor, ya que el Nordeste se comunica regionalmente y con la capital del departamento por medio de otras vías, como la Troncal del Nordeste. No obstante, esta vía permite acceder a los servicios de salud de segundo nivel en el hospital de Yolombó, en un trayecto de 1 hora (L. Cadavid, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Por otra parte, existe la vía que comunica a Maceo con la vía Medellín-Puerto Berrío, doble conexión que describe las rutas externas más transitadas por los habitantes de Maceo. Se trata de una vía pavimentada y en buen estado, que a veces resulta afectada por deslizamientos. Esta relación entre estas dos vías y con estos dos nodos de servicios públicos, comerciales, de salud y educación describen el papel primordial de la vía Medellín-Puerto Berrío como vía de orden primario (de carácter nacional) que atraviesa y ofrece sus servicios para los habitantes de Maceo. La vía hacia Puerto Berrío, lugar que se encuentra a 45 minutos, se destaca también como conexión con la capital de la República y con la región caribe, especialmente con el municipio de Maicao (La Guajira) donde reside una importante colonia maceíta y que se constituye, junto con Medellín, el principal destino migratorio de la población.

Esta conexión fundamentada en términos de servicios permite establecer un vínculo con el tema económico, que puede describirse, en términos socioespaciales, como relaciones alrededor del uso del suelo. De acuerdo con los entrevistados a los cuales se les interrogó sobre las actividades económicas en el municipio de Maceo, las respuestas no variaron significativamente, aunque la mayoría de ellos aún no interioriza la nueva realidad introducida por la presencia de Cémex. Desde esta indagación (coherente con la información registrada en el Anuario estadístico de Antioquia (2013), los principales usos del suelo o actividades económicas en la localidad son la ganadería, el cacao, el café, caña panelera, los frutales, los cultivos de pan coger y, actualmente, la construcción representada por la implementación de la planta cementera, la construcción de la variante, la construcción de infraestructura urbana pública y privada, y construcción del parque educativo, mientras que la minería de oro se da esporádicamente. Este estado de cosas permite mencionar algunos aspectos relevantes sobre la economía de Maceo.

En primer lugar, en este municipio la ganadería ocupa un lugar primordial, con un 40.98% del suelo en cobertura de pastos (Anuario Estadístico de Antioquia, 2013). Ya que la ganadería es una actividad que requiere de muy pocos empleos para su funcionamiento, opera como un factor de inequidad y de falta de oportunidades, de manera que debido a este y otros factores el 61,39% de la población de Maceo se encuentra en condición de pobreza (Anuario Estadístico de Antioquia, 2013).

En segundo lugar, el cultivo de Cacao se convirtió en las últimas décadas en el producto insignia del municipio, el cual ha significado un factor importante para mantener la vida rural frente a los procesos de migración del campo hacia los centros urbanos y la “potrerización” del espacio rural. Muestra de la importancia del cacao para Maceo son la existencia de dos asociaciones cacaoteras en el municipio, “Asoinca” y “Asocama”, la presencia de una pequeña industria para la elaboración de chocolate, la organización de las fiestas del cacao y el hecho de que uno de sus habitantes es un reconocido líder en el tema, representante de Antioquia ante la junta directiva de Fedecacao, vicepresidente en el comité departamental de cacaoteros de Antioquia y secretario de la asociación de cacaoteros de Maceo Asocama (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio del 2014).

En tercer lugar, el café pasó de ser una actividad económica importante en los años 80, a convertirse en un negocio riesgoso que de manera tímida está volviendo a fomentarse. Finalmente, los productores de frutales han constituido la Asociación de Productores Agropecuarios de la Floresta y el Ingenio del municipio de Maceo, Asoprofin, la cual busca generar alternativas de procesamiento y comercialización para los productores locales (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio del 2014).

En cuarto lugar, otro aspecto importante que involucra las zonas rurales se relaciona con la presencia en la zona de la empresa reforestadora “Agrícola de la Sierra”, la cual ha intervenido el espacio generando una importante incidencia socioespacial en la zona rural. Por ello, la población cuestiona la acción de la reforestadora, la cual altera las relaciones sociales y ecosistémicas de la ruralidad:



Ilustración 11. Casco urbano y paisaje desde la colina ubicada en la finca “La Coqueta”, municipio de Maceo. Fuente: la investigación.

“Donde se siembra un pino no nace nada, no hay comida para un pájaro no hay comida para nada y aquí han tumbado miles de hectáreas de montaña y rastrojera para montar pino. ¿Usted cree que eso está bien?” (A. Vélez, comunicación personal, 13 de julio de 2014). También se percibe esta empresa como un factor de concentración de la tierra que los hace percibir como si fueran los *“dueños del pueblo”* (A. García, comunicación personal, 15 de julio de 2014).

Finalmente, la cabecera municipal se caracteriza por ser el centro administrativo, económico y de servicios, sobre la cual se pueden mencionar algunas relaciones espaciales. En Maceo, lo “urbano” comporta cierta jerarquía en los espacios, con la calle principal que cruza e incluye a la plaza como eje articulador urbano, con buena parte de las familias más representativas del pueblo ubicando sus viviendas en o más cerca del parque, y con los establecimientos comerciales y de servicios más importantes, mientras que las zonas más externas son de vocación ampliamente residencial, e incluyen lugares importantes como el colegio y el hospital. El sector público es el mayor generador de empleo, cuya presencia se identifica en espacios como la alcaldía, las instituciones educativas, la casa de la cultura y la antigua cárcel que, incluso de manera simbólica, fue demolida para dar paso al Parque Educativo financiado por la Gobernación de Antioquia.

Por otra parte, la cabecera municipal se caracteriza por llevar una sosegada vida de pueblo pequeño y conservador en sus costumbres, donde las tardes calurosas mantienen a los habitantes en sus casas, saliendo algunos al bajar el sol a habitar las calles y, sobre todo, el parque principal que aunque modesto constituye el lugar de encuentro y tertulia alrededor de un tinto o de una bebida aromática

en los días “de semana”, mientras que en el fin de semana esa unión histórica entre lo público y lo privado que se manifiesta en el binomio arquitectónico templo católico-plaza principal, convida a los campesinos que el día domingo llenan de vida la calle principal entre la plaza y el parque “Los Fundadores”, a tal punto que se hace difícil el tránsito de vehículos (con cada vez más motocicletas), de animales que llevan cargas y personas, e incluso de las personas mismas.

También los fines de semana ocurren otros vínculos entre lo urbano y lo rural, por ejemplo, la realización del campeonato de fútbol veredal, en una infraestructura deportiva que es también entre pública y privada, donde se destacan la piscina y la cancha de fútbol (en terrenos de la parroquia San Pedro Claver), y el coliseo cubierto (propiedad del municipio), donde el baloncesto es la otra actividad deportiva que identifica al municipio.

En términos del paisaje, alrededor de la zona de la cabecera los potreros y algunos relictos de bosque nativo dominan la composición constituida por el paisaje colinado, segmentado por pequeñas corrientes de agua, y que aparece a la vista como una paleta de verdes que es muestra del carácter rural ganadero del municipio. Desde el cerro Patiburrú se pueden divisar en días despejados, a lo lejos, otros referentes del paisaje del Nordeste como el Cerro Grande en Segovia o el mismo Río Magdalena en su curso medio. También desde el Patiburrú y desde un pequeño cerro empradizado ubicado en la finca “La Coqueta”, se puede observar la conformación de la cabecera municipal sobre una cuchilla baja que forma un nudo o colina en su centro, el cual alberga al parque principal.

Resalta también cómo la mayor parte de las viviendas y los locales comerciales y públicos de Maceo se caracterizan técnica y arquitectónicamente por su construcción sobre columnas de concreto y ladrillo, o sobre palafitos, lo cual define la presencia común de “sótanos” y solares, algunos convertidos en viviendas, locales comerciales o talleres de carpintería; otros, habitados por “reblujos”, animales domésticos y cultivos de huertas o frutales como aguacates y zapotes.

En cuanto a la situación fiscal del municipio, el actual gobierno municipal de Maceo debió, al iniciar su período, acogerse a la Ley 550 de 1999, conocida como “ley de quiebras” o ley de insolvencia económica, debido a la deficiente gestión fiscal y administrativa de otras administraciones, lo cual ha limitado la inversión social de acuerdo a un Plan de Desarrollo municipal enfocado en el campo y en la dimensión ambiental (Álvarez, 2012), aunque obras como el Plan maestro de acueducto y alcantarillado y el Parque Educativo en construcción han dinamizado en el municipio el mercado laboral.

El panorama presentado en este subcapítulo, generado a partir de información sobre las características socioespaciales históricas y actuales de la localidad elegida como estudio de caso, constituye una descripción del espacio percibido de acuerdo a la forma como se asume en este escrito, como producción histórica de usuarios y habitantes, a partir de la actividad de diferentes actores a diferentes escalas y como espacio que configura la vida cotidiana.

3.2.2. La expectativa en Maceo frente al proyecto Autopistas para la Prosperidad (concesión Río Magdalena 2). Espacio local, representaciones del futuro y relaciones espaciales

Para comenzar, la investigación permitió establecer que existe una percepción generalizada en términos de falta de información sobre el proyecto Autopistas para la Prosperidad, expresada en frases como: "*Pues algo así, que van a pasar por aquí unas carreteras muy importantes pero no tengo mucho conocimiento.*" (C. Bastidas, comunicación personal, 13 de julio de 2014).

Esta situación de falta de información se expresa de acuerdo a diferentes niveles de conocimiento, que fluctúan entre quienes asistieron a socializaciones (no del todo satisfactorias) realizadas por la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI- (J. González, M. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014; D. Ruiz, comunicación personal, 14 de julio de 2014; J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014), entre quienes se han interesado por seguir el tema a través de los medios de comunicación (R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014) y entre quienes desconocen la mayor parte de las características del proyecto (I. Pulgarín, comunicación personal, 14 de julio de 2014; L. Cadavid, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Incluso los más informados consideran que ha faltado información precisa para comprender las implicaciones locales del proyecto, a la vez que se destaca la poca participación de las personas en las socializaciones:

Si hemos ido a las reuniones 20 personas somos muchas [...] no sabemos exactamente el paso de la vía. Por lo que hablábamos ahora con las dos reuniones: en la primera ISA nos mostró los mapas y las fotos y nos ubicábamos, nos quedó muy claro. Enseguida vino la otra socialización y nos perdió. [...] No nos supieron ubicar exactamente por donde pasa. [...] Todo como por YouTube o por internet o por Google. Nos mostraron que había mucha nubosidad y que no se veía bien por donde venía, no nos ubicaron bien. (J. González, M. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014).

Esta falta de información se hace más evidente al considerar que a la mayoría de los pobladores no han participado del flujo de información, en parte, por falta de estrategias de comunicación que involucren los recursos locales y: "*a gente del campo, porque es que mire, por ejemplo, Maceo tiene una emisora, y también por volantes también lo podrían hacer, dar a conocer todo esto*", de acuerdo con el líder del gremio de los cafeteros en la localidad (J. Espinosa, comunicación personal, 13 de julio de 2014).

De alguna manera, parte de esta situación se relaciona con el protagonismo actual del proyecto de explotación minera implementado por la empresa Cémex en el corregimiento La Susana, que hace parecer lejana la idea de las Autopistas. No obstante, esta falta de información implica que, por un lado, las personas no alcanzan a dimensionar la magnitud del proyecto y sus implicaciones ambientales y sociales; por otro lado, la falta de información no permite generar expectativas

adecuadas que permitan la toma de decisiones correctas para gestionar el espacio por parte tanto del municipio como de la población:

hay gente que quiere construir, pero le han dicho “no, oiga, no construya” conozco un señor en La Floresta que le han dicho “no, quédese quieto, no construya” y el señor necesita construir, porque él necesita ampliarse, pero él no sabe y él pregunta en la administración y le dicen que es mejor que no haga nada, ¿por qué? Porque en la administración, en la oficina de planeación, tampoco están informados (R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Sobre la falta de información, ésta refleja la subordinación territorial (concepto que se explicará más adelante) del municipio ante la escala nacional, donde el Estado planifica el territorio con una mínima participación de la escala local, cuya población, entre la falta de información y la falta de experiencia, queda marginada de los proyectos de escala nacional, sin demandar participación. Frente a esta falta de experiencia, se considera también que el caso de otros megaproyectos como Hidroituango (la hidroeléctrica más grande del país) podría aportar experiencia para comprender la incidencia local de las Autopistas: *“yo trabajé en San Andrés de Cuerquia, ahora con lo de Hidroituango la gente no estaba preparada para eso [...] le trajo drogadicción, le trajo alcoholismo, le trajo prostitución. Pero ¿Por qué? porque pienso que no valoraron el verdadero impacto que eso, iba a tener en la comunidad”* (J. Gómez, comunicación personal, 15 de julio de 2014).

Sobre el tema de la subordinación territorial, éste fue relacionado por los entrevistados, además de la falta de información³⁹ (J. Espinosa, comunicación personal, 13 de julio de 2014; A. Vélez, comunicación personal, 13 de julio de 2014), con la falta de propuestas del municipio en su plan de desarrollo y en su esquema de ordenamiento territorial, lo cual se relaciona con la ausencia de debates en el concejo sobre el tema, de acuerdo al entonces presidente del Concejo municipal (A. García, comunicación personal, 15 de julio de 2014). Esta falta de articulación de la administración y la Corporación a la gestión del espacio para el futuro muestra al municipio como un actor sin la relevancia necesaria, entendiendo la subordinación como condición para implementar los grandes proyectos de infraestructura, aunque se reconoce, paradójicamente, la necesidad de tener en cuenta la voz de los municipios, según lo expresado por algunos líderes locales (J. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014; R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014; A. García, comunicación personal, 15 de julio de 2014):

yo creo que es una reflexión que no hemos hecho, [...] uno empieza como a caer en cuenta es cuando ya el proyecto está encima y nosotros, pues o sea no sé si todos, pero los colombianos yo creo que estamos acostumbrados a que son decisiones nacionales y se hacen y ya [...] si no hay como cierta autonomía del gobierno nacional, los proyectos serían más difíciles de ejecutar; de todas maneras

³⁹ Mientras lo demandado es una información oportuna y de calidad, las estrategias de socialización de la Agencia Nacional de Infraestructura –ANI– se orientan a hacer socializaciones generales, ignorando las particularidades de lo local y actuando cuando ya las concesiones han sido otorgadas (Ver: oficina de comunicaciones de la ANI, 26 de junio de 2014).

pues es importante que sea tomada en cuenta las opiniones de los municipios. (B. González, comunicación personal, 15 de julio de 2014).

Esta aceptación de la subordinación territorial contrasta con la demanda de información resaltada en las entrevistas, quizás porque las personas entienden la subordinación como una cuestión jurídica que no exime al Estado de informar debidamente a las poblaciones locales. La subordinación se reproduciría en la relación entre el municipio y la empresa, con acciones como la discusión en el concejo, en el año 2014, de un proyecto de acuerdo que buscaba rebajar los impuestos a las industrias que se ubicaran en Maceo, dada su posición estratégica y en relación directa con la presencia de Cémex, de acuerdo lo expresado por el líder del gremio de los comerciantes (J. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014).

Relaciones espaciales

Continuando con la relación entre Autopistas y el territorio municipal, se considera a Maceo como un espacio ubicado estratégicamente con relación a las vías de comunicación y por su posición entre el Nordeste y el Magdalena Medio, situación ventajosa que se consolidaría con la construcción de las nuevas vías y que se relaciona con la condición actual del municipio como corredor del narcotráfico (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014). Se espera entonces que la inminente actualización de un Esquema de Ordenamiento Territorial que no se ha tocado desde cerca de 15 años, incluya a las Autopistas en los lineamientos de ordenamiento territorial del municipio (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Por otro lado, sobre la posible incidencia de las autopistas en los usos del suelo, no se esperan grandes cambios en la medida que buena parte del territorio municipal es usado como potrero para ganadería vacuna (J. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014). No obstante, se encontró repetidas veces la idea de que las Autopistas afectarían la zona rural estimulando la instalación de fincas de recreo debido a la existencia de la autopista misma y a la mayor cercanía con Medellín, fenómeno que podría desplazar a pequeños propietarios, de acuerdo diferentes líderes locales entrevistados (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014; R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014; A. García, comunicación personal, 15 de julio de 2014). Al respecto, se considera que, con relación a los predios que serán afectados directamente, mientras más pequeño el predio mayor será la afectación espacial, lo cual refleja la vulnerabilidad de los pequeños propietarios que podrían terminar en el casco urbano o en la ciudad, de manera que, según el representante del gremio lechero, *“a un finquero grande antes lo beneficia, porque le ocupa una franja de tierra pero la otra se le va a valorizar en millones”* (A. Vélez, comunicación personal, 13 de julio de 2014), lo cual contrasta con la incidencia sobre los pequeños propietarios, de acuerdo con el representante de los cafeteros:

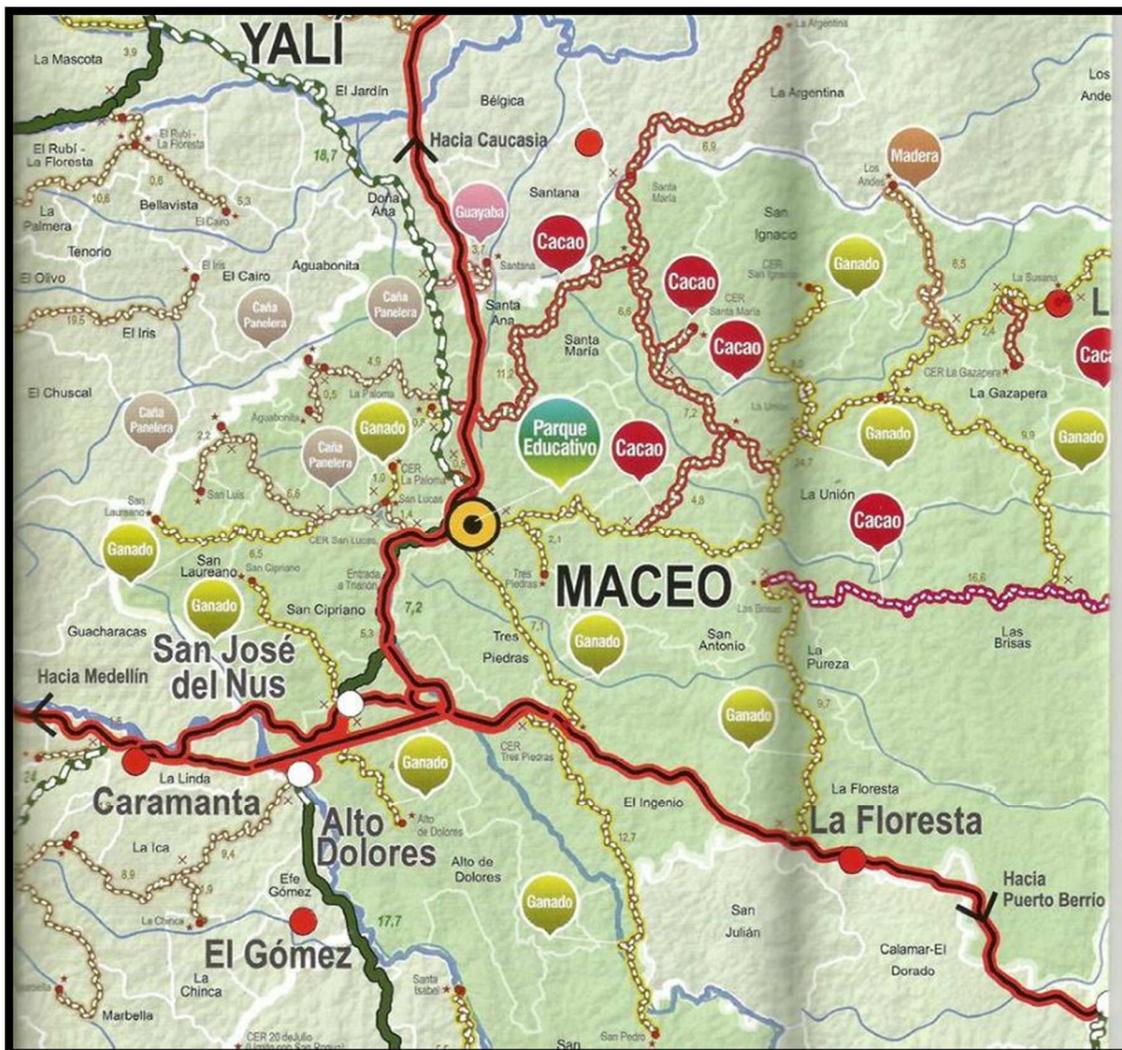


Ilustración 12. Trazado de la vía Concesión Río Magdalena 2 Autopistas para la Prosperidad. Nótese la doble opción del trazado a la altura de San José del Nus, con la construcción de un túnel o de un trazado alternativo. Fuente: Gobernación de Antioquia, en R. López, actualización de Facebook, 19 de marzo de 2015.

los más perjudicados va a ser los pequeños, porque el que tiene una extensión grande pues le pueden retirar una parte considerable y le queda, pero el que tiene un solar, por ejemplo una hectárea, media hectárea, un cuarto de hectárea, pues al pasar la vía pues completamente no le va a quedar nada, entonces ahí si no recibe una reubicación, ahí va a quedar muy mal. (J. Espinosa, comunicación personal, 13 de julio de 2014).

Esta posible afectación a la pequeña propiedad será entonces un factor importante en la incidencia de la construcción e implementación de las autopistas, en la medida que el municipio se caracteriza por la prevalencia del minifundio, de acuerdo a un reconocido líder en el tema agropecuario:

la zona rural se va a ver afectada el sentido de que mucha gente va a tratar de comprar su finca vacacional aquí; nosotros somos un territorio donde reina el minifundio, aquí no hay mucho latifundio, somos más los minifundios, yo manejo el ciclo de vacunación de aftosa que son alrededor

de 450 predios pequeños, existen algunas fincas que manejan pero no más de 1.200 animales y hablar de 1.200 animales podemos decir que no quepa sino 1 por hectárea, hay fincas de mil hectáreas pero no todas son en pasto, pues de mil para abajo son muy poquitos. (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Esta situación de vulnerabilidad implica también para los pequeños propietarios rurales, y en un escenario de adquisición de predios, una transformación de sus prácticas asociadas a la vida campesina y de su seguridad alimentaria, debido a un probable desplazamiento hacia la cabecera municipal:

Bueno entonces a usted lo tenemos que reubicar, le compramos para que usted se vaya a otro lugar. Pero muchos de los campesinos no compran en el campo, si no que ya se vienen para el pueblo, entonces la situación para ellos, o sea, uno cambiar de ambiente digámoslo así, donde estamos acostumbrados a vivir en el campo, a tener nuestros animales y el cultivo y todo. Pues ya aquí en el pueblo no, esa es la cosa diferente. (L. Cadavid, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Con respecto a la afectación de las obras de construcción de las Autopistas sobre las actividades económicas rurales, resalta la lectura de J. Espinosa sobre el caso específico del café, explicando que la actividad de recolección es un trabajo que no requiere mucho esfuerzo y que permite lograr un ingreso que no es fijo sino que corresponde a la cantidad de café recolectado, de manera que la cosecha de café sería preferida sobre el empleo provisional y que ofrece pagar una cifra alrededor del salario mínimo que ofrecen las Autopistas, con lo cual, estas obras no restarán mano de obra a la actividad cafetera (J. Espinosa, comunicación personal, 13 de julio de 2014).

No obstante, la generación de empleo se perfila como la más importante incidencia socioeconómica de las Autopistas en la etapa de construcción (J. Espinosa, comunicación personal, 13 de julio de 2014), la cual dinamizará otras actividades económicas, como el comercio: *“esperamos que en esa época no vayan a haber desempleados, cero desempleo en Maceo, eso implica que el comercio va a tener mucha actividad, mucha actividad de consumo y mucho intercambio de mercado.”* (M. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014). Esto, a pesar de que se reconoce que se trata de un empleo temporal que genera interrogantes sobre el destino de los trabajadores una vez culminadas las obras (B. González, comunicación personal, 15 de julio de 2014).

El potencial de mano de obra en Maceo en el campo de la construcción se refleja en las 150 hojas de vida recibidas para el Plan maestro de acueducto y alcantarillado y para la construcción del Parque Educativo, muchas de las cuales corresponden a personas que ni siquiera alcanzaron a finalizar sus estudios de bachillerato (B. González, comunicación personal, 15 de julio de 2014). Esta situación significa que necesariamente la empresa tendrá que recurrir a mano de obra foránea para cubrir sus necesidades de personal, lo cual generará la llegada de forasteros al lugar, cuestión reconocida como posible factor de perturbación de la calma tradicional de Maceo.

Esta mano de obra local se caracteriza por ser no calificada, al margen de la acción del Servicio Nacional de Aprendizaje –Sena-, institución llamada a cumplir un papel central en la cualificación

y certificación laboral. Se evidencia entonces la falta de mano de obra calificada en el municipio para asumir otro tipo de funciones, lo cual implica que la población del municipio no podrá aprovechar al máximo las oportunidades laborales generadas por el megaproyecto.

También se encontró que, al menos en un entrevistado, se reconoce que se dará una transformación del paisaje, pasando de una imagen rural a una caracterizada por el aspecto de modernidad que una Autopista le imprime al espacio (C. Martínez, comunicación personal, 15 de julio de 2014), en un proceso donde los territorios locales se adaptan a las necesidades nacionales (B. González, comunicación personal, 15 de julio de 2014). La importancia de la ruralidad en Maceo implica entonces pensar al municipio como un todo que incluye lo urbano, las veredas y los corregimientos, evitando reducir las relaciones socioespaciales al ámbito de la cabecera municipal (J. Espinosa, comunicación personal, 13 de julio de 2014).

En cuanto al ordenamiento urbano, y en relación con la expectativa de crecimiento poblacional, se afirma que no está definido un suelo de expansión urbana en el municipio (J. Gómez, comunicación personal, 15 de julio de 2014; J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014) lo cual, sumado a la dificultad que la topografía del paisaje colinado impone a la construcción, genera imaginarios sobre la apertura de una nueva calle en la plaza principal y la continuidad del poblamiento sobre las calles que aún lo permiten (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Estas proyecciones a futuro, que incluyen la operación de la planta de Cémex y la construcción e implementación de la autopista Río Magdalena 2, hacen prever un crecimiento del casco urbano y una coyuntura para los minifundios, los cuales serán viables, en parte, en la medida en que los campesinos entren a participar de iniciativas de asociatividad rural (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014), como las que existen actualmente entre cacaoteros, productores de fruta y lecheros.

Sin embargo, ante estas proyecciones que conforman el espacio vivido, resalta una problemática ambiental que podría limitar el desarrollo socioespacial del municipio, referida a la escasez de agua (J. Gómez, comunicación personal, 15 de julio de 2014) que aún en veranos poco acentuados genera un racionamiento del líquido de acuerdo a su disponibilidad: *“se exigirá mucho más consumo por ejemplo, del tema agua potable, y en este momento tenemos un problema delicado con el agua porque, de 12 metros cúbicos que se requieren para atender a la población, solamente están llegando 7 metros cúbicos y el verano apenas se está empezando a sentir”* (R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

La crisis en el suministro de agua potable podría constituirse entonces en un factor que podría influir en la percepción de la población frente a las afectaciones ambientales generadas por la construcción de las Autopistas, y en las posibilidades de suministrar el servicio público de agua a una población que tendería a crecer. De hecho, se considera que las Autopistas mejorarán aspectos económicos en el municipio, pero generando a la vez un deterioro ambiental (R. López,

comunicación personal, 14 de julio de 2014). Ante esta expectativa, se espera que la concesionaria cumpla con sus obligaciones de desarrollo sostenible y con la normatividad que regula su actividad (D. Ruiz, comunicación personal, 14 de julio de 2014; A. García, comunicación personal, 15 de julio de 2014; A. Oquendo, comunicación personal, 15 de julio de 2014) lo cual puede ser interpretado como una percepción positiva y de confianza frente a las grandes empresas y las instituciones, y que explicaría que ninguno de los entrevistados haya tocado el tema de las veedurías o de otro tipo de participación ciudadana.

Y en relación con las capacidades del municipio, se espera que aumente la demanda de servicios de todo tipo, por ejemplo, de servicios de salud, aunque se espera que se trate de una situación coyuntural relacionada con la etapa de construcción de las Autopistas, de acuerdo con la administración del hospital local (L. Cadavid, comunicación personal, 14 de julio de 2014). Y con respecto a la salud, se espera un aumento de enfermedades prevenibles como las relacionadas con la salud mental (consumo de sustancias psicoactivas, entre ellas el licor), embarazos no deseados, enfermedades de transmisión sexual y quizás enfermedades respiratorias (L. Cadavid, comunicación personal, 14 de julio de 2014). Se reconoce entonces la necesidad de prestar atención al corregimiento de La Susana, ya que los efectos de la presencia de Cémex anticipan los efectos de las Autopistas para la Prosperidad.⁴⁰

Así, mientras que hasta hace poco tiempo el precio de la propiedad raíz en Maceo era relativamente bajo, se ha encarecido como efecto de la llegada de Cémex (R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014). Esta valorización del espacio comporta tanto aspectos positivos como negativos, de manera que un pequeño propietario tendría que pagar un mayor impuesto predial con sus escasos recursos, mientras que un gran propietario recibiría beneficios aumentando el valor de su propiedad:

las propiedades se van a valorizar mucho, y eso nos va a perjudicar a nosotros, porque valoriza mucho la propiedad y al valorizar hay que pagar más impuestos, y si lo que yo estoy produciendo no compensa entonces cada día voy a estar más pobre [...]. El precio de una hectárea que sea de 4 millones de pesos, pero si por aquí pasa la autopista esa misma hectárea que hoy vale 4 millones va a quedar valiendo por ahí 12 millones, entonces si por una hectárea yo pago 10.000 pesos hoy, quedaría pagando 30 mil pesos al año y si tengo 10 hectáreas serían 300.000 pesos al año. Eso me va a afectar para un mercado, el mercado para un mes, entonces yo me tengo que apretar la correa un mes completo para poder pagar ese impuesto, teniendo la misma cantidad de tierra o quizás menos

⁴⁰ El caso de la incidencia socioespacial de la multinacional Cémex en la vida y en el espacio rural y urbano en el municipio de Maceo merecería un estudio espacial y un acompañamiento cercano de las autoridades departamentales. Aumento en el costo de la vida, ocupación del espacio público, afectación y reconstrucción del parque “Los Fundadores”, la construcción de la variante, la pavimentación de la vía hacia el corregimiento La Susana, la afectación de viviendas por vibración y fricción de la maquinaria, deterioro de la malla vial urbana, generación de empleo, legislación a favor de la multinacional y acciones de responsabilidad social empresarial (M. Pérez, comunicación personal, 6 de abril de 2015), son algunas de las afectaciones que sufre la población y el territorio por la llegada del gigante y su territorialidad corporativa.

porque la autopista también se llevó una parte de lo que yo tenía... (J. Espinoza, comunicación personal, 13 de julio de 2014).

Representaciones del futuro

A pesar de las dificultades esperadas, algunos perciben a las Autopistas para la Prosperidad de manera muy favorable, llegando a considerarse como una hipérbole de progreso, bienestar y prosperidad, (M. Lara, comunicación personal, 15 de julio de 2014; B. González, comunicación personal, 15 de julio de 2014) que hará que el desconocido y modesto municipio de Maceo salga del anonimato: *“pasaremos de ser un municipio, prácticamente desconocido en el ámbito nacional, para ser, casi que, el ombligo de este país”* (R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014). Esta actitud reproduce o se alinea con el discurso del Estado, que magnifica los beneficios y oportunidades y omite los posibles efectos adversos y amenazas que comporta una gran intervención del espacio: *“a la gente le han vendido la idea de que las Autopistas, son futuro, son progreso y hasta ahí, pero tomar medidas, propiamente como para prevenir situaciones difíciles o situaciones sociales, inseguridad o contaminación, en esos temas no se han tomado medidas, no se han asumido pues como compromisos, no los conozco.”* (R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Esta versión parcial de la realidad genera expectativas que no tiene en cuenta, por ejemplo, la variable de la distancia entre la cabecera y el trazado de la Autopista, que define a estas infraestructuras como un fenómeno espacialmente rural de acuerdo a las directrices técnicas que evitan el paso por los centros poblados, lo cual convertirá a Maceo en un segmento⁴¹ en la ruta que describe la vía, expectativa que es manifestada por buena parte de los entrevistados (J. Espinoza, 13 de julio de 2014; A. Vélez, comunicación personal, 13 de julio de 2014; J. González y M. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014; D. Ruiz, comunicación personal, 14 de julio de 2014; R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014; A. García, comunicación personal, 15 de julio de 2014; B. González, comunicación personal, 15 de julio de 2014).

La expectativa que hace una lectura positiva de las autopistas para la prosperidad también considera que se obtendrá un beneficio económico por medio de la disminución de fletes y pasajes. Sin embargo, el comportamiento de los precios relacionados con los costos de transporte estarán influenciados también por el cobro de peajes, los cuales doblarían su tarifa con la implementación de las Autopistas (siendo esto compensado económicamente, en teoría, por el ahorro en tiempo de viaje y costos de operación, de acuerdo con el documento Conpes 3770, 2013), de manera que un vehículo particular de dos ejes pasaría de pagar \$8.100 a \$16.500 (Solano, M. 6 de mayo de 2014), situación previsible que queda reflejada en la perspectiva crítica de parte de la población que prevé

⁴¹ Francesca Governa (2007) muestra cómo las localidades, en su relación con las vías rápidas, pueden constituirse en nudos o segmentos, siendo los nudos los que se articulan a la vía recibiendo beneficios directos de estas, mientras que los segmentos sufren lo que se conoce como “efecto túnel”, de manera que las vías cruzan el territorio sin hacer aportes económicos significativos para el municipio y la población.

no la reducción sino el alza en los rubros de transporte (A. Vélez y C. Bastidas, comunicación personal, 13 de julio de 2014; D. Ruiz, comunicación personal, 14 de julio de 2014; J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014; J. Gómez, comunicación personal, 15 de julio de 2014; M. Lara, comunicación personal, 15 de julio de 2014).



Ilustración 13. Cabecera municipal de Maceo, calle “El Plan”. Fuente: La Investigación.

Otro de los aspectos positivos que generarían las Autopistas sería el del estímulo al turismo, aspecto que se referenció en la mayoría de las entrevistas.⁴² La mayor cercanía con la ciudad de Medellín generaría oportunidades de turismo, aunque se reconoce que el municipio no tiene una preparación en infraestructura y en planes turísticos, siendo las cavernas y el paisaje kárstico del cañón del río Alicante el mayor atractivo de la localidad. Sin embargo, el aporte de este tipo de turismo de paisaje y aventura a la economía local es mínimo, con lo cual el aporte de las Autopistas en este ámbito sería marginal, aunque se considera que la menor distancia con Medellín estimularía la visita de quienes migraron del municipio, los cuales tendrían mayor facilidad para acudir, por ejemplo, a las fiestas del pueblo y al encuentro con familiares y amigos.

Otro aspecto destacado entre las implicaciones positivas de las Autopistas para la Prosperidad se refiere al mejoramiento de las oportunidades de transporte y comercialización de los productos del

⁴² Esta asociación entre las Autopistas y el turismo fue uno de los aspectos más referenciados en los municipios visitados en el marco del proyecto “Análisis de las implicaciones sociales y económicas de las Autopistas para la Prosperidad en el departamento de Antioquia”, lo cual amerita un análisis sobre los modelos de desarrollo que se promueven para las instancia locales frente a la realidad de los municipios.

campo, lo cual se perfila como una oportunidad para revitalizar la vida rural (J. Espinosa, comunicación personal, 13 de julio de 2014; A. Vélez y C. Bastidas, comunicación personal, 13 de julio de 2014; J. Gómez, comunicación personal, 15 de julio de 2014; C. Oquendo, comunicación personal, 15 de julio de 2014).

La función de movilidad propia de las Autopistas es reconocida como un aporte al desarrollo del municipio (I. Pulgarín, comunicación personal, 14 de julio de 2014) y de las subregiones Nordeste y Magdalena Medio (J. Gómez, comunicación personal, 15 de julio de 2014), aun cuando la previa existencia de otras vías estructurantes (Troncal del Nordeste y la vía Medellín-Puerto Berrío) permiten prever una incidencia moderada de las nuevas vías en términos de sus funciones de estructuración del territorio, de conectividad y de movilidad. No obstante, se espera que en especial la marginada subregión Nordeste reciba grandes beneficios de las Autopistas, de acuerdo a uno de los líderes locales:

el Nordeste fue como el patio trasero de Antioquia y hay una pobreza impresionante y muchas cosas por hacer, pienso que ahí hay una deuda por pagar, yo siempre he dicho que hay una deuda por pagar en el Nordeste y la autopista le va a dar un cambio total, va a dar unas oportunidades muy grandes de cambiar la imagen de violencia que hubo en todos estos años y seguramente las economías van a mejorar las condiciones de la gente. (R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Por otro lado, teniendo en cuenta las capacidades instaladas en el municipio, se espera que la Cooperativa León XIII pueda prestar servicios financieros a la empresa y a los trabajadores, aunque se reconoce la situación privilegiada de los grandes bancos en su relación con las grandes empresas: *“que nos tengan en cuenta como para nosotros poderles prestar servicios financieros porque de pronto limitan mucho a las cooperativas, solamente es como los bancos y no más, la parte de las cooperativas no las tienen como muy en cuenta para manejar dineros, actividades financieras.”* (I. Pulgarín, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Si bien parece primar esta visión optimista sobre construcción e implementación de las Autopistas para la Prosperidad, los entrevistados identificaron también otros aspectos negativos relacionados con el proyectado espacio concebido, el cual es confrontado por medio de las expectativas en tanto manifestaciones del espacio vivido, que existe como posibilidad, como representación del futuro y como lectura del sistema de relaciones que configuran el espacio local frente a la inminencia de las Autopistas.

Ante estas obras de infraestructura, se destaca que algunos de los entrevistados reconocen que ni el Estado local ni la población están preparados, ni se están preparando, para la llegada de las Autopistas (A. Vélez y C. Bastidas, comunicación personal, 13 de julio de 2014; J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014; R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014). Si bien la “preparación” resulta difícil de llevar a la práctica, sobre todo en lo que corresponde a la población, la mencionada falta de articulación con el Plan de Desarrollo y con el Esquema de Ordenamiento Territorial significan una muestra de subordinación territorial y una débil

conciencia de las oportunidades y las amenazas que ofrecen las Autopistas para la Prosperidad: “*Yo veo que no hay una preparación clara, no sé ha direccionado las organizaciones hacia ese nuevo reto, algunos hemos pensado en la posibilidad de utilizar esta coyuntura para crecer pero dentro de las políticas del concejo municipal por ejemplo o de la administración municipal no veo como unos lineamientos claros hacia allá.*” (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

La mejor conectividad que ofrecerán las Autopistas en su conexión con Medellín, y la llegada de personas extrañas durante la fase de construcción, se perfilan como factores que pueden alterar la tranquilidad del pueblo y afectar su seguridad, lo cual se constituye en una de las lecturas del futuro más recurrentes entre los entrevistados. Esta preocupación se relaciona con la presencia actual de personas llevadas a Maceo desde la sabana de Córdoba y Sucre para trabajar en fincas y con la atracción que ejerce el proyecto de Cémex (A. Vélez, comunicación personal, 13 de julio de 2014), situaciones que han generado en Maceo una tensión entre la vida tradicional y sosegada de un pequeño poblado y las calles que ahora rebosan de motocicletas, automóviles y forasteros que se notan en la congestión de la calle principal de la localidad.

La congestión del eje de movilidad urbano del municipio, constituido por la calle principal que cruza a su vez la plaza principal, se proyecta como una problemática socioespacial que se acentuará con la construcción de las autopistas:

Maceo tiene un problema de espacio público grandísimo; [...] Maceo necesita urgentemente otra vía alternativa de salida y de entrada, usted no se imagina lo que es Maceo un domingo, carros, motos, motocarros, campesinos, mulas, caballos, de todo, que problema para caminar; Yo soy uno, que los domingos para subir aquí, no vengo en el vehículo mío, no lo subo, yo lo dejo por allá, me vengo en una moto o me vengo a pie, porque es un problema eso y Maceo no tiene como otra vía de extensión para decir, vamos a construir o vamos a hacer más, otra vía o al menos una variante que tenga para salir o entrar carros. Porque mire, es una sola calle. (J. Gómez, comunicación personal, 15 de julio de 2014).

Esta carencia de espacio público se ve reflejada en datos de la Secretaría de Planeación municipal, según los cuales Maceo cuenta con un índice de 0,46 metros cuadrados de espacio público por habitante en la zona urbana, lo cual muestra un déficit difícil de revertir relacionado con la topografía abrupta que resta espacio a cualquier iniciativa de construcción pública o privada.

Por otra parte, y en relación con la experiencia sobre la espacialidad lineal de la vía Medellín-Puerto Berrío, se espera un aumento en la accidentalidad debido a la imprudencia de los usuarios que abusan de las vías rápidas (R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014). Esta relación entre implementación de vía rápidas y accidentalidad se registró también en los casos Troncal del Nordeste y vía Medellín-San José de la Montaña-San Andrés de Cuerquia-Ituango, lo cual se perfila como un problema de salud pública que debe recibir atención del Estado de acuerdo con la actual política de mejoramiento de vías.

De esta manera, una perspectiva crítica hace aflorar en las entrevistas la asociación entre la mayor circulación de dinero producto de la bonanza de corto plazo generada por Cémex, la cual que anticiparía los efectos de las Autopistas, y los problemas sociales que afectan sobre todo a los jóvenes, como consumo de alcohol, prostitución y consumo de sustancias psicoactivas (J. González y M. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014; J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014; A. García, comunicación personal, 15 de julio de 2014). La mayor circulación de dinero ha causado ya transformaciones socioespaciales en el municipio, alterando los ritmos del consumo de alcohol y del tiempo festivo más allá de los típicos fines de semana y ampliando la “zona rosa” (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014), espacio típico para aprovechar el tiempo libre en un municipio que brinda muy pocas alternativas para el ocio. Se asocia entonces a los proyectos de infraestructura con una intensificación de las problemáticas sociales:

Maceo se va a volver más cosmopolita, que es un municipio de los poquitos municipios donde se puede dejar todavía las puertas abiertas entonces va a empezar la inseguridad, la prostitución, las drogas, las heladerías, a proliferar las cantinas, y va a cambiar esa fisonomía de pueblo autóctono Antioqueño a pasar a ser un pueblo ya de la zona oriental de Antioquia que como Santa fe de Antioquia y esos pueblos que ya manejan es otro tipo de razón de ser. (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

Otra de las implicaciones imaginadas por los pobladores tiene que ver con la posibilidad de que la mejora que significa la existencia de una nueva vía genere procesos de concentración de la tierra alrededor de la infraestructura (A. Vélez y C. Bastidas, comunicación personal, 13 de julio de 2014; J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014). Esta idea estaría fundada en el hecho de que quienes poseen mayores recursos económicos buscaran posicionarse espacialmente para aprovechar las ventajas que ofrecen las autopistas.

Por otra parte, además de las implicaciones sociales mencionadas, algunos de los entrevistados reconocieron que las Autopistas generarán también afectaciones ambientales como desecación de los cuerpos de agua, erosión, deforestación, emisión de gases, contaminación auditiva y afectación a la fauna silvestre (J. Espinosa, comunicación personal, 13 de julio de 2014; A. Vélez y C. Bastidas, comunicación personal, 13 de julio de 2014; J. González y M. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014; R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014):

la afectación en las especies va a ser tremenda, todos los días se encuentran, los tamandúas, las chuchas, zarigüeyas, encuentran zorritos, gatos de monte o los mismos perros, armadillos, es muy raro que uno no encuentre, por ahí, algo en la carretera y esta carretera va a tener especificaciones, para una vía mucho más rápida, entonces en ese sentido va haber riesgo, entonces si hablamos solo en el tema ambiental, es muy alto, es muy alto. (R. López, comunicación personal, 14 de julio de 2014).

No obstante, como se señaló anteriormente, existe también la percepción de que la concesionaria implementará las acciones correspondientes para la mitigación de las implicaciones negativas sobre el medio ambiente.

La inminente construcción de la vía Río Magdalena 2 genera discursos que reproducen una idea de progreso enraizada en la sociedad, de acuerdo a la cual las afectaciones negativas ambientales y sociales deben ser toleradas en función de los intereses superiores de la nación (J. Castaño, comunicación personal, 14 de julio de 2014; A. García, comunicación personal, 15 de julio de 2014; A. Oquendo, comunicación personal, 15 de julio de 2014):

Primero que todo, que los trazados de la vía sigan por acá por el municipio, para nosotros es muy importante tener la vía. Estos municipios que necesitan progreso, el progreso que trae una vía de esas. Que trae consecuencias también, problemas sociales, toda esa carreta, pero pues también se buscaran soluciones a esos problemas. Pero primero que todo que la vía pase por nuestro Municipio. (J. González, comunicación personal, 13 de julio de 2014).

Mientras tanto, la demanda de información oportuna y realista sobre las implicaciones de los proyectos viales se constituye en la principal exigencia de los actores sociales, para poder dimensionar los efectos locales de estas obras:

Lo primero que yo le diría al señor gobernador o a la gente que le corresponde este tema, hay que ser muy claros con las comunidades, a veces hay cosas que quedan unos vacíos tan grandes que la gente ni sabe realmente a qué tiene derecho, sino estamos entregando esto con este proyecto social y todas esas cosas pero a veces no somos muy claros en decir hasta dónde va la responsabilidad, la competencia o realmente hasta donde llega la compensación digámoslo así por una vía de estas pasar por nuestro municipio. (A. Oquendo, comunicación personal, 15 de julio de 2014).

Para terminar con el caso de Maceo, si bien se espera una gran incidencia de las autopistas sobre la cabecera municipal, los corregimientos de La Floresta y Puerto Nus merecen una mirada especial, debido a su relación socioespacial histórica y actual con la vía Medellín-Puerto Berrío, que implicará una afectación espacial directa sobre sus centros poblados y sus actividades económicas.

La Floresta y Puerto Nus: un futuro incierto

En primer lugar, con respecto al corregimiento de La Floresta, de acuerdo a los relatos de los y las habitantes del lugar, para 1983 la vía estaba poblada de huecos y se parecía más a un camino de herradura (O. Álvarez, comunicación personal, 16 de julio de 2014). La Floresta se configuró entonces aprovechando la vía como eje articulador, como paso obligado y de descanso de las diferentes rutas que usaban la vía como camino de herradura: *“Los arrieros con sus cargas, los campesinos con sus cargas, el que entraba y que salía y todo eso hacía Virginia o hacia Maceo, hacia Caracolí el que tuviera que ir a Caracolí.”* (J. Aguirre, comunicación personal, 16 de julio de 2014).

Habitantes de muchos años tratan de reconstruir el proceso de poblamiento alrededor de la carretera, de los trapiches paneleros y del cultivo de caña, al tiempo que dejan ver de manera espontánea un sentido de pertenencia que expresa un sentido de lugar, el cual, como capital social, quizás se ponga en juego con la intervención espacial de las Autopistas:

Esto eran unas fincas y la gente se fueron cogiendo los solares y los terrenos y se fueron ubicando y hoy en día es un corregimiento que tiene mucha vida pues yo creo que es el mejor corregimiento del municipio de Maceo. [...] Sí, esto era una finca de caña que hacían aquí y ese señor como que fue regalando ese terreno y la gente se fue ubicando y ahí está el caserío. (F. Ramos, comunicación personal, 16 de julio de 2014).

Ese sentido de lugar se percibe en otros comentarios que resaltan el “progreso” del corregimiento, en término de acceso a servicios e infraestructura básica:



Ilustración 14. Corregimiento La Floresta del municipio de Maceo. Servicios de Carretera. Fuente: la investigación.

ya nos dieron parroquia, el cura párroco, ya parroquia, ya no es solo una capilla, aquí se hacen todas las diligencias de un bautizo, de un velorio, de todas esas cosas, entonces tenemos muchas cosas a favor y yo veo pues que vamos lentamente en progreso. [...] ya tenemos un corregimiento, como saber que ya tenemos muchas cosas a favor como una bomba de gasolina, un beneficio para una comunidad, como tener un colegio de 600 y pico alumnos que eso no lo tiene toda vereda. (J. Aguirre, comunicación personal, 16 de julio de 2014).

La vía actual representa tanto un espacio de bienestar como un espacio de riesgo, siendo un espacio peligroso de alta accidentalidad, en el cual los jóvenes motociclistas imprudentes son las víctimas más recurrentes, aunque mujeres y niños también han mostrado la vulnerabilidad de vivir al lado de una vía con alto tráfico vehicular:

En toda clase de casos ha habido accidentes, por decir atravesando la vía por descuido, porque una mamá con una niña pasando la vía como que no miró bien la distancia que había entre ella y el vehículo, entonces pasó el vehículo y se le arrebató la niña, una niña que estudiaba aquí. Bueno, otra señora que también fue muerta en un accidente, venía por el lado de ella y como que el señor venía dormido o se le fueron los frenos y la arrolló y ya los otros accidentes han sido más bien imprudencia de la misma comunidad porque no respetan que la velocidad [...]. (O. Álvarez, comunicación personal, 16 de julio de 2014).

Con este ambiente entre los problemas y el florecimiento social, las Autopistas generan una gran incertidumbre sobre el futuro del lugar, donde hoteles, estación de servicio, restaurantes y pequeños negocios podrían quedarían al margen de la promesa de desarrollo de los megaproyectos de infraestructura vial:

Pues las expectativas son muchas, no digamos que a nosotros no nos gusta el progreso, pero yo sé que nosotros nos vamos a ver afectados porque los carros no van a ser lo mismo, ya van a mermar, ya no van a entrar, como salían de Puerto Berrío ya llegaban aquí con sed o hambre y entraban a comer, ya no, un carro pasa derecho y en 2 horas estará en Medellín o 3 horas. (F. Ramos, comunicación personal, 16 de julio de 2014).

En segundo lugar, el panorama en el corregimiento Puerto Nus es muy similar. Se trata de un sitio que consta de dos zonas: una aledaña a la carretera, de manera que interactúa económicamente con la vía Medellín-Puerto Berrío, y en la cual se ubican los estaderos, la estación de servicio y servicios hoteleros y mecánicos; y otra conformada por las viviendas y los negocios que corresponden a las dinámicas internas del poblado.

Puerto Nus nació con su “siamés”, el corregimiento de San José del Nus del municipio de San Roque, unidos a través de un antiguo puente sobre el río, configurado espacial y e históricamente alrededor de la actividad de la estación del Ferrocarril de Antioquia, en una época en la cual “*el ferrocarril era todo aquí*” (J. González, comunicación personal, 16 de julio de 2014). Se trataba además de un lugar de conexión entre la estación del tren y la cabecera municipal de Maceo, con la cual se comunicaba por una carretera que existió antes de la vía a Puerto Berrío, en una época de floreciente economía agropecuaria en la cuenca del Nus (café, cacao, ganadería) de la que hoy sólo queda el sector ganadero, en un espacio que se configuró históricamente, en proceso de modernización espacial, a través de la apertura de las vías de comunicación:

La carretera que yo conocí fue la carretera para Maceo que era nueva, no había para Puerto Berrío, la de Puerto Berrío tendrá 35 o más añitos, lo mismo la de Caracolí tampoco existía, eran potreros por allá; entonces hicieron la carretera para Caracolí, más antes de eso hicieron la de Cristales y ya después las otras pavimentadas y no me acuerdo cuando tiene el pavimento pero si tiene por ahí 18 años. (L. Fernández, comunicación personal, 16 de julio de 2014).

La importancia de las vías en la configuración del espacio se refleja en los comentarios de los primeros pobladores, quienes asumen los eventos relacionados con las vías como hitos históricos en la configuración del espacio local:

Yo vine prácticamente, yo me he criado por acá, yo vine de 12 años allí al Diluvio, bajaba en ferrocarril, y ahí después hicieron la carretera de Sofía a acá, la empataron porque de aquí era de aquí a Maceo, de aquí estaba hecha de aquí a Maceo. [...] yo conocí el primer carro que entró a Maceo: “El inocente”, una “jaula” roja, un Ford 54. (L. Córdoba, comunicación personal, 16 de julio de 2014).

Sobre la situación actual y su relación con las Autopistas para la Prosperidad, se tiene la expectativa de la posible construcción de un túnel que cruce el Alto de Dolores (accidente geográfico que hace parte del lugar) y que implicaría el trazado de una nueva vía que excluiría a Puerto Nus, con lo cual se afectaría la economía local, a tal punto de que: *“dicen que antes va a quedar muerto el corregimiento. [...] Porque va a pasar más retirada la autopista.”* (J. González, comunicación personal, 16 de julio de 2014).



Ilustración 15. Corregimiento Puerto Nus, municipio de Maceo. Servicios de carretera. Fuente: la investigación.

De esta manera, la incertidumbre, como forma de expectativa que restringe la toma de decisiones, es la situación común tanto para los habitantes de Puerto Nus como para los de La Floresta, poblado con el cual también se comparte la visión trágica de la vía como espacio de riesgo, ya no para los habitantes del lugar, sino para los usuarios de la vía, en tanto el Alto de Dolores se constituye en un trayecto de altísima accidentalidad, de manera que en ese aspecto un nuevo diseño de la vía mejoraría la situación de riesgo: *“En 24 horas 3 camiones, 2 mulas y 1 camión en un solo punto, allá*

en esa vuelta 1 hoy y otro el día pasado de gas, y así por el estilo y yo creo que ya van más de 150 accidentes en esa loma lo que hace que pavimentaron allá; principalmente allá en aquella curva de allá de donde los Córdoba que quedó el desnivel como al lado contrario.” (J. González, comunicación personal, 16 de julio de 2014). Por ello, hay quien asimila de manera positiva un nuevo trazado de la vía, a pesar de subsistir del tránsito de vehículos como mecánico y de ser afectado directamente con un eventual nuevo trazado: *“la carretera debe de ser desviada, no sé por dónde pero debe ser desviada para evitar ese matadero ahí de tanta gente. [...] Mas rápido pero ya no habría accidentes, eso es un mejoramiento muy bueno, ese túnel es indispensable pues.”* (L. Córdoba, comunicación personal, 16 de julio de 2014).

Las expectativas expresadas por los actores sociales conforman cierto tipo de espacio vivido, en la medida en que constituyen una expresión de la forma como las personas se relacionan con el espacio proyectado al futuro, un espacio de esperanza que admite a través de la imaginación el reconocimiento de las implicaciones positivas y el cuestionamiento al espacio concebido confrontado por la identificación de posibles implicaciones negativas. Un espacio imaginado que actualiza el espacio percibido, planteando alternativas frente al espacio concebido por un Estado que subordina lo local y que genera exclusión, obviando las implicaciones locales asumidas como externalidades. Pero se trata también de una expectativa producida desde la incertidumbre, que no permite gestionar el espacio y planear el futuro para enfrentar los cambios que genera una gran intervención del espacio.

3.3. El caso del municipio de Aguachica (Cesar). Experiencia de producción del espacio local alrededor de la construcción de un megaproyecto de infraestructura en transporte

De forma similar al modelo implementado con el municipio de Maceo, se busca mostrar, en primer lugar un panorama sobre la configuración territorial del municipio de Aguachica en términos socioespaciales, de manera que tal descripción ofrezca una narrativa del espacio concebido, entendido como el espacio de la vida cotidiana, espacio de habitantes y usuarios producido históricamente a partir de la acción de diversos actores a diferentes escalas.

A partir de esta información básica que permite situar el conocimiento sobre el contexto local, se invitará al lector a explorar la categoría de *espacio-tiempo de coyuntura*, producción espacial que corresponde a ciertas relaciones socioespaciales generadas alrededor de la etapa de construcción de los megaproyectos de infraestructura. Así mismo, se mostrarán las respuestas sociales que constituyen una forma de territorialidad que vindica la ciudadanía como forma de enfrentar el espacio concebido mediante el espacio vivido, que trasciende la imaginación para generar propuestas y acciones en defensa del territorio local producido al tiempo por actores de la escala global, la escala del Estado-nacional y la concesionaria como actor multilocal que representa al tiempo lo global como actor internacional, lo Nacional como delegada y empoderada por el Estado, y lo local como actor que interviene el espacio físico y la vida social en el ámbito de las localidades.

Se mostrará entonces cómo las relaciones de poder se presentan en el espacio en forma de territorialidades desplegadas por múltiples actores, como el gobierno y el Estado municipal, el gobierno y el Estado nacional, la empresa concesionaria, la población y los intereses internacionales.

3.3.1. Aguachica: configuración territorial y relaciones socioespaciales

El poblamiento de la zona donde se ubica actualmente el municipio de Aguachica se remonta a la época precolombina, aunque precisar las características socioculturales de las poblaciones indígenas se hace difícil debido a procesos de intensa guaquería. No obstante, se han hallado restos de cultura material arqueológica, o en otro sentido, de piezas que hacen parte del patrimonio arqueológico colombiano (de acuerdo a la Ley Nacional 397 1997 –Ley General de Cultura- y a su modificación mediante la Ley 1185 de 2008).

Asumiendo al río Magdalena como ruta del poblamiento de América del Sur, la ocupación más temprana por parte de grupos de cazadores-recolectores y pescadores dataría de más de 10.000 años. Más tarde, sociedades sedentarias ocuparían la zona de acuerdo a las descripciones de evidencia cerámicas provenientes de la región por parte de Gregorio Hernández de Alba y Gerardo Reichel-Dolmatoff (1997), las cuales permitieron inferir relaciones culturales con el Magdalena Medio Santandereano (Alcaldía Municipal de Aguachica, 2001). Y en relación a las sociedades indígenas que habitaron el territorio al momento de la llegada de los españoles, se conocen referencias sobre la presencia de indígenas identificados como Carates, Buromas, Oromotos, Burgamas y Bobalies en la zona de cordillera, diferenciados de quienes habitaban entre los valles de los ríos Lebrija y Simaña, tributarios del Magdalena, e identificados como Buturamas (nombre que ha perdurado en la tradición cultural de Aguachica, y que sirve como topónimo para designar una importante corriente de agua que surte el servicio de acueducto a la cabecera), Chingalés y Chimilas más hacia el Norte. Se trataría de sociedades caracterizadas por la vida en aldeas que combinaban las actividades agrícolas con la pesca como recurso propio de la zona (Reichel-Dolmatoff, 1997, en Alcaldía Municipal de Aguachica, 2001). Al respecto, se cuenta con otra versión que asigna nombres muy diferentes a los antiguos pobladores de la zona que ocupa actualmente el municipio de Aguachica:

A la llegada de los españoles, la región estaba habitada por grupos indígenas de origen Tunebo. Se supo tal origen por la existencia actual de nombre geográficos con raíces que se dicen tunebas: Broteré, Teorama, Tisquirama, Torcoroma, Buturama, Hacaritama, Estoraque, etc. Tales grupos humanos residieron no solo en la cordillera oriental sino también en valle plano del río Magdalena. En la zona de Aguachica, fueron habitadas especialmente las terrazas altas o sabanas, puesto que en ellas se encuentra el mayor número de cementerios indígenas. Es casi seguro que en las sabanas cualquier colina que ofrezca un amontonamiento artificial de piedras medianas constituye un cementerio antiguo. (Departamento del Cesar, 1992: 25)

Así como el proceso de extinción y el mestizaje de la población indígena con los españoles es incierto, lo es así mismo el origen de la población. No obstante, se considera que con la hacienda de Casimiro Ramos de Barahoja hacia 1722 se constituye el carácter de lugar como nodo de

articulación en la ruta comercial entre el puerto de Gamarra sobre el río Magdalena y la zona de la que más tarde se conocería como la provincia de Ocaña, situación que ha definido el papel regional de Aguachica a lo largo de su historia. La fundación del lugar se remontaría al 16 de agosto de 1748, cuando Lázaro Rivera declaró fundada la población de San Roque de Aguachica (Departamento del Cesar, 1992). Desde entonces, se debió esperar hasta principios del Siglo XX para que el caserío obtuviera la condición de municipio, de acuerdo a la ordenanza número 40 de 1914 (Municipio de Aguachica, 2012). El nombre de Aguachica estaría relacionado, de acuerdo a la tradición oral, con la presencia en el lugar de “aguas chicas”, abrevadero y lugar de descanso diferente a las “aguas grandes” representadas por el Río Magdalena (D. Claro, comunicación personal, 26 de agosto de 2014). Otra versión similar alude también a una relación geográfica con el río Magdalena, en el contexto de la instalación de haciendas en la zona: *“Don Antonio García de Bonilla, al adquirir sus haciendas hizo referencia a la cercanía del río Magdalena. A estas las llamó haciendas de agua grande y las que quedaban lejanas al río y cerca de las quebradas las llamó “DE AGUA CHICA”. Por Tal motivo su nombre fue VILLA DE SAN ROQUE y para completarla y ubicarla se le agregó “DE AGUA CHICA.”*” (Departamento del Cesar: 1992: 20).

En todo caso, se sabe que el sitio de Aguachica conservaba un carácter marginal como población a principios del siglo XIX, de acuerdo a la conocida referencia del general Daniel Florencio O’leary, quien como parte del ejército bolivariano anotaría en sus memorias: *“Pasé por la miserable aldea de Aguachica”* (Departamento del Cesar: 1992: 20), situación que se conservaría hasta las primeras migraciones de mediados del siglo XIX.

Desde la segunda mitad del Siglo XIX, Aguachica se constituyó como receptor de población. En primera instancia, hacia 1850 ocurriría una migración asociada al cultivo del café en el Estado Soberano de Santander. Posteriormente, durante los años 20, se registraría una nueva migración impulsada por la actividad petrolera, y a partir de los años 50 la construcción de dos infraestructuras de transporte, la Troncal de Oriente (actual vía que precede y es complementada con la Ruta del Sol) y el ferrocarril del valle del río Magdalena⁴³ permitirían la interconexión con el interior del país y con la costa atlántica, estimulando la migración de santandereanos, caldenses, antioqueños, boyacenses y sobre todo tolimenses, quienes fomentarían la actividad agrícola con cultivos de algodón, sorgo, arroz y ajonjolí, configurando así espacialidades rurales y urbanas con el surgimiento de nuevos barrios como el María Eugenia y el Unión (Alcaldía Municipal de Aguachica, 2001).

La Troncal del Oriente, vía que conecta al centro del país con la costa atlántica siguiendo la ruta del Río Magdalena, es complementada hoy por la Ruta del Sol, convirtiéndola segunda calzada. Después de mediados del siglo XX, esta vía estimularía los procesos de migración desde otros lugares

⁴³ Aclarando que el Ferrocarril del valle del río Magdalena tuvo múltiples tropiezos para su construcción e implementación, merece especial mención el cable aéreo Gamarra-Ocaña como infraestructura de transporte que articuló los territorios y dinamizó la economía hasta 1945 (R. Páez, comunicación personal, 28 de agosto de 2014).

del país hacia Aguachica: “En 1953 se iniciaron los trazados de la carretera troncal Oriental en el tramo Bucaramanga-Aguachica. La obra negra de construcción de finalizó hacia 1955 y el tránsito de vehículos pudo iniciarse en 1956 [...]” (Departamento del Cesar, 1992: 24).



Ilustración 16. Ubicación del municipio de Aguachica. Fuente: Google Maps, abril de 2015.

Esta importante dinámica agrícola de cultivos extensivos llegaría a su fin con la crisis del sector agropecuario a finales de los 80 y con la política de apertura económica de principios de los 90 (Municipio de Aguachica, 2012; D. Claro, comunicación personal, 26 de agosto de 2014, entre otros), lo cual enuncia la relación entre la historia reciente del municipio con los actores locales del nivel global, promotores de la ideología neoliberal y con incidencia directa sobre la vida de las localidades.

Actualmente, la economía de Aguachica se caracteriza por un resurgimiento temporal, truncado por el cese de contratación masiva por parte la concesionaria Ruta del Sol, pero impulsado por la llegada de compañías petroleras, mientras que las demás actividades económicas no han cambiado mucho en los últimos años, después del fin de la época dorada de la agricultura extensiva:

La economía municipal está basada en actividades extractivas primarias de base agrícola, ganadera y minera; una industria incipiente y el sector comercial de servicios. La situación económica de Aguachica está determinada en gran parte por su condición de centro subregional del sur del departamento. Pero actualmente, a pesar del equipamiento básico con que cuenta, la ciudad ha quedado estancada en su proceso de desarrollo, fenómeno ocasionado sobre todo por el estado de letargo generalizado de la economía nacional y regional en la última década. (Martínez, S. e Iguarán, J., 2004: 80).

Aguachica ha sido escenario de conflictos armados y de una violencia vinculada, en principio, a los citados eventos migratorios que significaron una lucha por la tierra entre colonos y hacendados, y que a finales del siglo XX se vincularía con el control territorial, primero de grupos guerrilleros, y

luego de grupos paramilitares, sobre una economía próspera y sobre el corredor histórico Gamarra-Aguachica-Ocaña, generando una serie de actos violentos como asesinatos, desplazamientos y secuestros. De esta manera: “*A mediados de los años 90, la población de Aguachica atravesaba una profunda crisis política y social, expresada en una completa falta de gobernabilidad y un notable número de asesinatos, que derivaron en hechos*” como la convocatoria a una “*Consulta Popular por la Paz*” en el año de 1995 (Programa de Desarrollo y Paz del Magdalena Medio, 2005: 1), la cual, aunque no alcanzo la participación necesaria para legitimarla políticamente (lo que evidencia la dificultad de ejercer la ciudadanía en el marco de relaciones violentas), sí marcaría un hito local y nacional como respuesta de la sociedad civil ante los actores de la violencia (Programa de Desarrollo y Paz del Magdalena Medio, 2005; E. Alcina, comunicación personal, 26 de agosto de 2014).

En términos físicos, el municipio de Aguachica está dividido “*en dos zonas geográficas definidas como son las veredas ubicadas en la Serranía de Perijá y sus estribaciones, llamada zona alta y la ubicada en la zona del valle del Magdalena conformada por planicies aluviales y áreas de influencia de ciénagas*” (Municipio de Aguachica, 2012: 15). Con una extensión de 87.626,40 hectáreas, es hoy en día la segunda ciudad del Cesar, a 301 kilómetros al sur de la capital Valledupar, distancia significativa que disminuye la influencia de la capital en la zona, y que otorga a Aguachica el carácter de centro regional de servicios, como los bancarios o los de salud que, por ejemplo, con el Hospital José David Padilla Villafañe cubren en atención de segundo (y en busca del tercer nivel) a 20 municipios de la zona (E. Vega, comunicación personal, 29 de agosto de 2014). Tal ubicación estratégica está dada por la posición limítrofe de Aguachica entre regiones y departamentos: “*Limita al Norte con los municipios de La Gloria (Cesar) y El Carmen (Norte de Santander), por el Este con el municipio de Río de Oro (Cesar), por el Sur con San Martín (Cesar) y Puerto Wilches (Santander), por el Oeste con el municipio de Gamarra (Cesar) y Morales (Bolívar).*” (Municipio de Aguachica, 2012: 6).

A demás de estas relaciones de proximidad, Aguachica ejerce una influencia que se extiende sobre múltiples localidades, en razón a su situación como punto de convergencia para relaciones comerciales de mercado y abastecimiento agrícola, y como referente nodal en términos de transporte fluvial y terrestre, e incluso, como parte del área de influencia fronteriza con Venezuela. De esta manera:

Además de ser punto principal de tránsito de productos, hacia y desde la mayoría de localidades ribereñas del río Magdalena [...] Los municipios sobre los que ejerce influencia son: el Carmen, Guamalito y Ocaña en Norte de Santander; El Playón, Rionegro y Bucaramanga en Santander; Morales, Río Viejo, Simití y Santa Rosa de Bolívar; Gamarra, San Martín, San Alberto, Río de Oro, González, La Gloria, Pelaya, Pailitas, Curumaní y Tamalameque en el sur de Cesar. (Alcaldía Municipal de Aguachica, 2001: 8).

De entre este sistema de relaciones socioespaciales, se destaca la relación funcional entre los municipios del Sur-Sur de Bolívar (Morales, Río Viejo, Simití y Santa Rosa del Sur), Gamarra como

puerto de enlace, y Aguachica como centro de servicios para esta zona que se destaca por su carácter periférico en el contexto del departamento de Bolívar, por su producción aurífera y cocalera que alimenta a los actores del conflicto y por un agudo conflicto armado en medio de iniciativas territoriales como la zona de reserva campesina de Morales y Arenal, todo lo cual ejerce una influencia directa sobre la vida socioeconómica de este municipio.

Fecha Censo	Cabecera	Resto	Total
Mayo 6 de 1951	2384	8522	10506
Julio 15 de 1964	8556	19258	27814
Octubre 24 de 1973	19654	6063	25717
Octubre 15 de 1985	39100	15567	54667
Octubre 15 de 1993	50001	14146	64147
Junio 30 de 2005 Conciliada	67.936	12.853	80.789

Tabla 4. Dinámica poblacional del municipio de Aguachica de acuerdo a los 6 últimos censos. Fuente: DANE, elaboración propia.

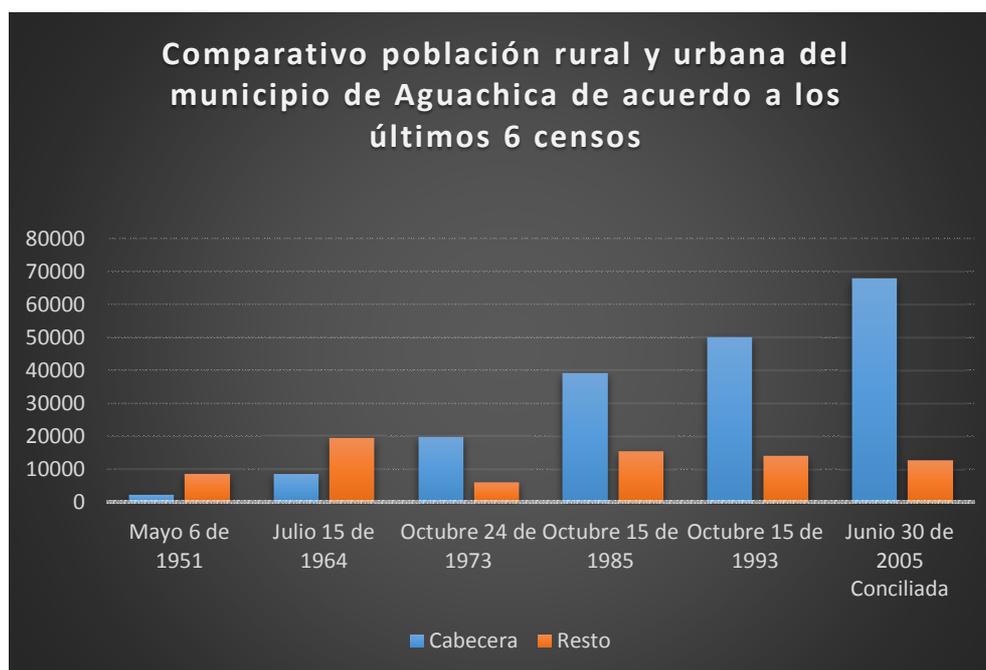


Gráfico 2. Comparativo población rural y urbana, municipio de Aguachica, de acuerdo a los últimos 6 últimos censos. Fuente: Censos DANE, elaboración propia.

Por otra parte, las dinámicas demográficas de Aguachica muestran, de acuerdo al gráfico 2 y a su tabla anexa, un vertiginoso crecimiento de la población urbana en las últimas décadas, mientras la población rural tiende a disminuir de acuerdo a los últimos registros. Se observa también cómo para

los años de 1951 y 1964 la población rural superaba con mucho a la urbana, situación que cambia en 1973, es decir, en menos de 10 años, cuando la proporción se invirtió en un proceso de constante urbanización relacionado, seguramente, con los procesos de migración comentados anteriormente. A demás, este fenómeno de urbanización acelerada en los últimos años se explica también por las dinámicas de la violencia que generaron desplazamiento forzado, del cual Aguachica participó sobre todo como atractor, condición aún conserva el municipio, según lo manifestado por la Secretaría de Gobierno del municipio (X. Larotta, comunicación personal, 25 de agosto de 2014), ya no tanto por el desplazamiento forzado, sino por las dinámicas demográficas actuales, generando nuevas espacialidades como barrios sin la debida dotación de servicios públicos: *“La situación de violencia en la región ha incidido de manera sustancial, manifestándose no solo en el incremento poblacional del municipio, en cerca de 12 000 personas entre los años 1995 – 2001 (8,7%), sino que el área urbana ha presenciado el surgimiento de nuevos asentamientos humanos”* (Alcaldía Municipal de Aguachica (dimensión social), 2001: 3). Este carácter de pueblo de migrantes podría estar relacionado con el poco civismo y sentido de pertenencia que manifiestan los habitantes del lugar (J. Rodríguez, comunicación personal, 28 de agosto de 2014; A. Nasser, comunicación personal, 29 de agosto de 2014).

La violencia armada en Aguachica se ha caracterizado tanto por el control territorial como por su incidencia sobre la política y la participación ciudadana, de manera que *“La participación en política o en conformación de grupos políticos distintos de los partidos tradicionales ha sido blanco de las acciones violentas y una de las causas más frecuentes de desplazamiento en la región. Hay grupos políticos que son acusados de estar integrados o auxiliados por la guerrilla y por tal razón han sido “exterminados”* (Alcaldía Municipal de Aguachica, 2001: 12). Es este sentido, se identifica una relación entre violencia y configuración territorial, de manera que Aguachica está conformado por *“74 barrios, 8 Corregimientos y 64 Veredas, muchas de ellas abandonadas por el desplazamiento forzado principalmente en la parte alta, las cuales hoy presentan un paulatino retorno de sus pobladores.”* (Municipio de Aguachica, 2012). De entre sus corregimiento, se destacan para esta investigación los de La Campana, Norean, Juncal y Morrison por su articulación histórica con la Troncal de Oriente, vía intervenida por las obras de la Ruta del Sol 2. La zona rural de Aguachica enfrenta actualmente problemáticas como la ganaderización, la deforestación, la desaparición de la pesca artesanal, la presencia de cultivos ilícitos, la valorización del suelo bajo la influencia de la Ruta del Sol y la adquisición de tierras por parte de actores ilegales (Alcaldía Municipal de Aguachica, 2001; Municipio de Aguachica, 2012). De las anteriores, quizás el mayor problema sea el proceso de “ganaderización”, sobre lo cual se lee en el Plan de Desarrollo de Aguachica:

A pesar del potencial agrícola que presenta el municipio la realidad del uso del suelo en los últimos años, se ha concentrado en el avance de la frontera ganadera o el proceso llamado “Ganaderización”, especialmente por la crisis agrícola de los cultivos comerciales que ha permitido que la extensión ganadera ocupe terrenos aptos para la agricultura; por la valorización de las tierras productos de la construcción de la ruta del sol; por el aumento de las inversiones en tierras por parte de grupos al

margen de la ley y por las restricciones propias del uso por la calidad de los suelos. De esta forma la ganaderización ha generado graves problemas sociales como son la poca demanda de empleo y la subutilización de los factores productivos. (Municipio de Aguachica, 2012: 89)

Y sobre la relación entre la vida urbana y el medio natural, un rasgo en el paisaje propio de Aguachica lo constituye el “Bosque del Agüil”, un relicto de bosque natural que protege algunas fuentes de agua y que se constituye en una verdadera frontera urbana, en constante transformación a suelo urbano, y en un referente natural y cultural que distingue espacialmente al casco urbano de Aguachica:

Está situado en la parte Norte de Aguachica junto a la quebrada denominada “Pital”, que corresponde a la parte urbana de la población y que está escriturada desde 1924, cuando un gentil llamado Francisco Vergara Barros entregó al padre Senén Mirabal los terrenos que correspondían a la ciudad. En este entonces el caserío estaba penetrándose en el bosque pero la ciudadanía entendió el llamado que hicieron las autoridades para dejar libres sus tierras y convertirlo en sitio de descanso y recreación. En pasados años, el señor Estanislao Rincón Cruz, uno de sus benefactores, hizo reconocer la pureza de estas aguas que sirvieron para una fábrica de gaseosas y se acondicionaron baños y lavaderos públicos a donde concurría el pueblo continuamente. (Departamento del Cesar, 1992: 46).

El lugar se ha convertido en un símbolo de lo colectivo como lavadero de ropas comunitario y como sitio para la fiesta y el esparcimiento (sobre todo en la época de la piscina), y como lugar de protección para la fauna local. De acuerdo la administración actual en manos de la Empresa de Servicios Públicos, el proceso de urbanización ha implicado que 5 barrios resten espacio al bosque del Agüil, el cual pasó de tener 280 hectáreas a 6 hectáreas en la actualidad (A. Manrique, comunicación personal, 29 de agosto de 2014). Esta relación con el agua y con los ecosistemas naturales es paradójica, en tanto Aguachica sufre de un continuo racionamiento de agua que sólo llega por tuberías a las viviendas algunos días al mes, y que obliga a implementar estrategias de distribución y almacenamiento que caracterizan ya a la economía de muchos municipios en la costa atlántica, situación preocupante por los procesos de deforestación sobre la quebrada Buturama que surte el acueducto y por la situación de cambio climático que deja en situación vulnerable a miles de personas.

Continuando con temas culturales, el apelativo de “morrocoyeros” para los oriundos de Aguachica habría estado involucrado con la rivalidad con los nativos de Gamarra, quienes los llamarían así despectivamente (Departamento del Cesar, 1992). Sin embargo, con el tiempo este mote se ha asumido como un rasgo de identidad, aun cuando actualmente algunos asocian la imagen del morrocoy con una persona tímida que “*aguanta todo, esconde la cabeza y no escucha*” (B. Gallardo, comunicación personal, 28 de agosto de 2014), de acuerdo a una, al parecer, posición pasiva ante los problemas económicos y políticos del lugar que debería cambiar para mejorar las condiciones de vida de la población.



Ilustración 17. Bosque del Agüil, lavadero comunitario, pulmón urbano del municipio, antiguo lugar para la fiesta y lugar de protección para la fauna. Fuente: la investigación.

Y sobre las identidades, la calidad de receptor (en términos de migración) del municipio de Aguachica, al parecer, ha afectado negativamente la posibilidad de producir sentido de pertenencia y territorialidades positivas, es decir, que generan y consolidan relaciones socialmente pertinentes y productivas para fortalecer los procesos locales de bienestar (o dado el caso, de “buen vivir”), mediante la puesta en juego de las relaciones de poder sobre el espacio, en términos de espacios vividos, espacios de esperanza, hábitat, etc.:

Socioculturalmente, Aguachica se constituye en un centro migratorio y de alta población flotante, que ha permitido el encuentro de diferentes manifestaciones culturales, afectando la posibilidad de consolidar una identidad propia, debido a que la existencia de múltiples colonias –producto de migraciones masivas ocurridas en un momento en el cual aún no se había consolidado unos valores propios- afecta grandemente la posibilidad de establecer los lineamientos de una cultura local y más bien señala una amalgama de factores múltiples aún no consolidados. (Martínez, S. e Iguarán, J., 2004: 80).

No obstante, en la actualidad, la incidencia del proyecto vial Ruta del Sol 2 debe ser entendida también en el contexto de la llegada en los últimos 3 años de varias empresas petroleras a la localidad

de Aguachica, como Canacol Energy, Ecopetrol y Hally Burton, generando expectativas de progreso y a la vez tensiones socioespaciales propias de los proyectos extractivistas (A. Nasser, comunicación personal, 29 de agosto de 2014).

A partir de este panorama del espacio percibido en el municipio de Aguachica, entendido como producción histórica de diferentes actores a diferentes escalas que usan, transforman y asignan significados al espacio local, se abordarán las relaciones socioespaciales alrededor del megaproyecto de infraestructura vial Ruta del Sol 2, evidenciando sus efectos sobre la población y sobre el territorio como constitutivos de un espacio tiempo de coyuntura, analizado como característica propia de los grandes proyectos de intervención espacial.

3.3.2. El espacio-tiempo de coyuntura: efectos y respuestas socioespaciales alrededor de la construcción de un megaproyecto de infraestructura. El caso de Aguachica (Cesar)

El gobierno nacional ha implementado un discurso de crecimiento económico generado por el conocimiento técnico cuantitativo de estadísticos y economistas, el cual promete una incidencia sin precedentes de los proyectos de infraestructura vial sobre la economía nacional, mientras lo local se beneficiará en términos de generación de empleo y, como se ha visto, en términos de conectividad:

De acuerdo con la última actualización de los proyectos hecha por la ministra de Transporte, Natalia Abello, en la construcción de todas las vías se van a generar más de 180.000 empleos entre los 24 departamentos en los que se van a ejecutar las obras. Eso se traduciría en una reducción en la tasa de desempleo de 1% en el largo plazo.

El presidente de la ANI, Luis Fernando Andrade, también destacó que habrá un “efecto multiplicador de 1,5% aproximadamente en el Producto Interno Bruto (PIB) durante los años de construcción” y un crecimiento potencial del PIB de 4,6% a 5,3% en el largo plazo.” (La República, 17 de octubre de 2014).

Sin embargo, una gran intervención del espacio y una gran alteración en las dinámicas económicas locales y nacionales implican consecuencias positivas y negativas a escala local, aunque las últimas no hacen parte del discurso estatal, de manera que priman las relaciones “hacia afuera” sobre las necesidades de desarrollo locales y regionales “desde adentro.” Este conjunto de relaciones económicas y espaciales desiguales entre el Estado nacional, lo global y lo local, requiere de una mirada sobre lo local que permita comprender cuales son los efectos y respuestas locales alrededor de los megaproyectos de transporte, y en general de las grandes intervenciones sobre el espacio, ya que conocemos, de la mano de otras experiencias, el poder de afectación socioespacial directa e indirecta de los grandes proyectos de infraestructura y de minería:

“Cuando una gran empresa se instala en una localidad, se modifican la ecuación del empleo y la estructura del consumo, incluyendo tanto los consumos más productivos ligados al campo y a la industria como el consumo consuntivo y los consumos inmateriales como la educación, la cultura y

el esparcimiento; pero además se transforman la construcción y el uso de las infraestructuras, la composición del presupuesto y la estructura del gasto público. Todo tiene que ser preparado para la implantación de la corporación.” (M. Silveira, 2007: 22).

Con este precedente, se busca abordar las afectaciones socioespaciales a nivel local en términos de *espacio-tiempo de coyuntura*, el cual (al igual que el de “territorio subordinado) es un concepto heurístico e integrativo, implementado por medio del análisis de la información y la consiguiente síntesis que evidencia el conjunto de relaciones socioespaciales entre el Estado central, la concesionaria (actor multiescalar) y el ámbito local (municipalidad y población local), durante la etapa de construcción de las grandes infraestructuras.

Se entiende entonces por *espacio-tiempo de coyuntura* a la transformación de las relaciones económicas y socioespaciales que ocurren en el momento y en el área de construcción e implementación inicial de los grandes proyectos de infraestructura, de manera que la población se ve enfrentada a procesos de afectación (costos y beneficios) y resiliencia. El espacio-tiempo de coyuntura estaría definido por las siguientes características:

- Implica una transformación física general del espacio que se acentúa proporcionalmente con la cercanía a las obras, en términos de paisaje, hábitat, ecosistema, territorio, recursos, usos del suelo, etc.
- Implica una fuerte alteración en el equilibrio relacional de los factores bióticos y abióticos, generando una percepción (objetivada) de crisis ambiental.
- Genera la producción o expansión de espacialidades urbanas asociadas al aumento de la circulación de dinero, a la demanda de servicios de alojamiento y al tiempo festivo, como “zonas rosa”, zonas de tolerancia e infraestructura residencial y hotelera.
- Es un evento de corto plazo (menor a 3 años) en contraposición al largo plazo que implica la etapa de implementación (puesta en funcionamiento) de las infraestructuras.
- Está asociado a la subordinación territorial, de acuerdo a la cual, y según la normatividad, el Estado nacional tiene la potestad de definir la ubicación de los grandes proyectos de infraestructura sin tener en cuenta la participación de los municipios ni las poblaciones locales, generando una situación de sometimiento territorial tanto con relación al gobierno y las instituciones nacionales, como con relación a la empresa concesionaria que recibe facultades y atribuciones de ordenamiento territorial por parte del Estado.
- Se trata de un proceso de privatización del espacio, pasando del espacio público articulado a las dinámicas locales, al territorio privado corporativo (Silveira, 2007) que define nuevas relaciones socioespaciales con la población local.
- Se define económicamente a partir de una serie de implicaciones de gran incidencia en la economía local: por una parte, como una gran inversión de la empresa privada sobre una población determinada, en términos de generación de empleo, adquisición de predios y transformación física del espacio; por otra parte, como una gran afectación al patrimonio y al sustento económico de quienes ven alteradas sus relaciones históricas de dependencia y

articulación con el espacio intervenido; además, como un aumento de la inseguridad por la atracción de la bonanza sobre delincuentes de otras localidades; y finalmente, como una incidencia sobre el costo de la vida en las localidades, produciendo fuertes aumentos en la propiedad raíz, los arriendos y la canasta familiar.

- Se trata de un espacio-tiempo comparable con el *Kairós*, es decir, un contexto de oportunidad, de cambio, de alteración de los ritmos de la vida cotidiana, representado por el *daemon* griego caracterizado como “*un adolescente con los pies alados que sostiene una balanza desequilibrada con su mano izquierda. Es calvo o sólo tiene un mechón en la parte delantera de la cabeza. Es bello. Es heredero del tiempo (de Zeus, hijo de Kronos) pero es capaz de que la fortuna nos sonría. Puede darnos un trocito de gloria, un instante genial en el transcurrir de Kronos.*” (Núñez, 2007: 4). Es decir, el *Kairós* es una alegoría al cambio rápido (velocidad, pies alados); es un tiempo diferente, un espacio-tiempo de fortuna que nos cambia la vida. Es el tiempo de Dios de la filosofía escolástica. Es, en suma, el espacio y el tiempo en el cual le cambia la vida a muchas personas, para bien o para mal.

Este conjunto de implicaciones locales de la etapa de construcción de grandes proyectos de infraestructura, en tanto grandes intervenciones sobre el espacio, serán presentadas a continuación abordando el caso de Aguachica, exponiendo tanto los efectos como las respuestas locales frente a la construcción de la Ruta del Sol 2.

3.3.2.1. Subordinación territorial

Para describir la relación de contención y jerarquía manifiesta tanto a partir de la normatividad como de su relación geográfica, se pueden nombrar las escalas como de primer orden (local), segundo orden (Estatal-nacional) y tercer orden (global). Esta forma de nombrar al espacio facilita su incorporación en el discurso, ampliando el léxico disponible y enuncia en sí mismo una relación ordinal, donde lo local debe ser el primer objetivo de atención por parte de todas las escalas del poder, y donde la relación de mayor a menor expresa la ya nombrada relación de contención y jerarquía.

Así, como fue evidenciado por Silveira (2007), las escalas de segundo y tercer orden, como hegemónicas y como productoras de la realidad, ejercen subordinación sobre la escala de primer orden: “*Predomina el orden global y el acontecer jerárquico, que subordinan las demás formas de acontecer, las otras formas de vida y de trabajo.*” (Silveira, 2007: 22). No obstante, es en primer orden en el cual se produce la interacción entre los diversos ordenes escalares para producir el espacio, en términos de diversas espacialidades, como espacios vividos, espacio-tiempo de coyuntura, hábitat, territorios, territorios corporativos (Silveira, 2007), territorios subordinados, etc., los cuales describen un estado de las relaciones socioespaciales en un momento determinado.

Con esta introducción se presenta la subordinación territorial como concepto heurístico e integrativo, que busca explicar la relación de poder alrededor del espacio local entre el Estado Central, la concesionaria (actor multilocal) y los actores locales (municipalidad y población) durante la etapa de construcción de las grandes infraestructuras.

La subordinación territorial es un concepto de orden normativo y político, que define la potestad del Estado central sobre la ubicación y control de los grandes proyectos de infraestructura, marginando a las localidades de sus funciones de ordenamiento territorial y a la población de su derecho a la participación. Habría que decir, de entrada, que dicha subordinación no es de carácter constitucional, sino que se incorpora a la normatividad que la Constitución prevé para regular las competencias de las diferentes entidades territoriales. Así, sólo se encuentran en la Carta Magna con relación a las competencias territoriales, por un lado, el artículo 150 que le confiere al Congreso la facultad de definir la división del territorio y establecer las competencias de las entidades territoriales; por otro lado, en el artículo 151 ordena también al Congreso el expedir las leyes orgánicas, entre ellas, *“las relativas a la asignación de competencias normativas a las entidades territoriales”*, es decir, la Ley orgánica de ordenamiento territorial. Con esto, se comprende que la Constitución delega el tema a la Ley orgánica de ordenamiento territorial (Ley 1454 de 2011) y a la Ley 388 de 1997.

No obstante, en el artículo 287 de la actual Constitución Colombiana se menciona un cuerpo básico de derechos de los municipios, los cuales se ejercerán de acuerdo *“a los límites de la constitución y la ley”*: 1. Gobernarse por autoridades propias; 2. ejercer las competencias que les correspondan; 3. administrar los recursos y establecer los tributos necesarios para el cumplimiento de sus funciones; y 4. participar en las rentas nacionales. Esta remisión a otras normas que dicten las competencias *“que le correspondan”* muestra también cómo el ordenamiento territorial tiene dentro de la Constitución sólo los elementos más básicos (de acuerdo a su espíritu de marco general), delegando al legislador la competencia para expedir la normatividad correspondiente, como aparece en el artículo 288, el cual señala un aspecto muy importante del ordenamiento territorial colombiano: los principios que rigen la relación entre los tres niveles territoriales básicos:

ARTICULO 288. La ley orgánica de ordenamiento territorial establecerá la distribución de competencias entre la Nación y las entidades territoriales.

Las competencias atribuidas a los distintos niveles territoriales serán ejercidas conforme a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiariedad en los términos que establezca la ley.

Como se verá más adelante, estos principios se ponen en juego cuando se subordina al territorio local, ya que no existe una estrategia clara de cooperación, asistencia o acompañamiento por parte del gobierno nacional para las localidades en el contexto de la construcción e implementación de

los grandes proyectos de infraestructura,⁴⁴ situación que define en gran parte el conjunto de relaciones socioespaciales entre el Estado, la empresa privada y la población local, y que influye también sobre las posibilidades de articulación de las localidades a iniciativas estatales estimuladas por las demandas globales.

Continuando con la normatividad que define las competencias territoriales, la ley 388 de 1997, en su artículo 7º, enuncia las competencias en materia de ordenamiento territorial, asignándole al Estado central (“la Nación”) la potestad de ordenamiento en “*asuntos de interés nacional*”, como la “*localización de grandes proyectos de infraestructura*” (República de Colombia, Ley 388 de 1997). Por su parte, la Ley Orgánica de Ordenamiento Territorial 1454 de 2011, en su artículo 29 señala la “Distribución de competencias en materia de ordenamiento del territorio”, y en su artículo 2 asigna a “la Nación” “b) Localización de grandes proyectos de infraestructura.”, con lo cual tales proyectos someten tanto a municipios y departamentos a una situación de subordinación territorial frente al Estado central (“la Nación”) y frente a las grandes firmas constructoras, aun cuando este tipo de proyectos afectan de manera especial, espacial y socialmente, el nivel territorial de las localidades.

Puede afirmarse entonces que la forma en la cual la legislación ha asignado competencias territoriales al Estado central a expensas del poder de ordenamiento territorial del Estado local, excluye la participación del nivel municipal en las decisiones sobre megaproyectos de infraestructura, y termina omitiendo los principios constitucionales y legales que sustentan las relaciones entre las diferentes instancias territoriales: coordinación, concurrencia, subsidiaridad (estos los constitucionales), complementariedad, eficiencia, equilibrio entre competencias y recursos, gradualidad y responsabilidad (Artículo 27, Ley 1454 de 2011). Sobre dichos principios constitucionales, se recurre al análisis presente en la relatoría de la Sentencia C-149/10 de la Corte Constitucional de Colombia, el cual muestra por qué no se están cumpliendo dichos principios en la relación Estado-empresa-localidades. Dicha sentencia se promulgó frente a la situación de subordinación territorial en la que el Plan Nacional de Desarrollo (Ley 1151 de Julio 24 de 2007), y específicamente el artículo 79 (“Macroproyectos de Interés Social Nacional”) puso a los

⁴⁴ Otra de las problemáticas que involucra la subordinación territorial en la Colombia actual es el de la minería, el cual muestra la relación hegemónica del Estado como ordenador superior del territorio y las poblaciones locales que se debaten entre la sostenibilidad ambiental y la necesidad de empleo. Estas tensiones han sido registradas por los medios de comunicación: en un artículo de investigación periodística se evidencia cómo el Decreto 2691 de diciembre 23 de 2014 afirma la subordinación territorial de los municipios frente a los grandes proyectos mineros:

“Sin embargo, la decisión avivó la polémica y, más allá de la suspicacia que generó el hecho de haberlo expedido un día antes de Navidad, a los ojos de algunos expertos el decreto 2691 hace caso omiso a lo dicho por la Corte en 2014. Así, por lo menos, lo afirma César Rodríguez Garavito, director del Observatorio de Justicia Ambiental y miembro fundador de DeJusticia. “Lo que hace es esquivar la sentencia de la Corte, pues subordina la competencia de los municipios y por ende de las autoridades locales. Deja a discreción del Gobierno la toma de esa decisión. No hay un balance sensato. En últimas, es un decreto inconstitucional”, asegura.” Se autoriza a los concejos municipales a hacer sus propios estudios, lo cual es imposible en la mayoría de municipios.” (Silva, 14 de enero de 2015).

municipios, lo cual se considera pertinente para el análisis de los megaproyectos de infraestructura en transporte, ya que dicho artículo fue derogado teniendo en cuenta, entre otras razones, sus implicaciones en la subordinación territorial, aun cuando, paradójicamente, en la definición de “Macroproyectos de Interés Social Nacional” se expresa la idea de que este tipo de proyectos implican una *“operación de gran escala que contribuya al desarrollo territorial de determinados municipios, distritos, áreas metropolitanas o regiones del país.”* (República de Colombia, Decreto 4260 de 2007, artículo 1).

Continuando con la Sentencia C-149/10, la Corte Constitucional encontró que los “Macroproyectos de interés social nacional”:

- “Desplazan las competencias asignadas a los concejos municipales o distritales en materia de adopción, elaboración, revisión y ejecución de los planes de ordenamientos territoriales.”
- “Implica un vaciamiento de competencias de las entidades territoriales contrario a los principios de descentralización territorial y autonomía de los entes territoriales.”
- Se considera necesario armonizar el principio unitario del Estado con el principio de autonomía de las entidades territoriales.

Así, lo que ocurre es una tensión entre el principio del Estado unitario y el principio de autonomía de las entidades territoriales, que se resolvería generalmente en favor del Estado central, ya que lo que está en juego es la naturaleza del Estado unitario que inclina a su favor el ordenamiento del territorio en los grandes proyectos de intervención del espacio:

En la Sentencia C-579 de 2001, la Corte Constitucional señaló que la naturaleza del Estado unitario presupone la centralización política, lo cual, por un lado, exige unidad en todos los ramos de la legislación, exigencia que se traduce en la existencia de parámetros uniformes del orden nacional y de unas competencias subordinadas a la ley en el nivel territorial y, por otro, la existencia de competencias centralizadas para la formulación de decisiones de política que tengan vigencia para todo el territorio nacional. Del principio unitario también se desprende la posibilidad de intervenciones puntuales, que desplacen, incluso, a las entidades territoriales en asuntos que de ordinario se desenvuelven en la órbita de sus competencias, pero en relación con los cuales existe un interés nacional de superior entidad. (República de Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-149/10).

Así mismo, se aborda el tema de la autonomía territorial para mostrar la supremacía del orden superior que representa los intereses de la nación, de acuerdo a los límites de la constitución y la ley que en sí mismos subordinan el territorio local:

la autonomía debe entenderse como la capacidad de que gozan las entidades territoriales para gestionar sus propios intereses, dentro de los límites de la Constitución y la ley, lo cual quiere decir que si bien, por un lado, se afirman los intereses locales, se reconoce, por otro, ... la supremacía de un ordenamiento superior, con lo cual la autonomía de las entidades territoriales no se configura como poder soberano sino que se explica en un contexto unitario. (República de Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-149/10).

Es importante anotar que el mínimo de autonomía de las entidades territoriales estaría garantizado por la Constitución política, mientras que el máximo de autonomía estaría dado por los alcances jurídicos del Estado unitario. No obstante, la autonomía local y regional sólo podría ser intervenida cuando el interés superior de la nación así lo amerite:

las limitaciones a la autonomía de las entidades territoriales y regionales en materias en las cuales exista concurrencia de competencias de entidades de distinto orden, deben estar justificadas en la existencia de un interés superior, y que la sola invocación del carácter unitario del Estado no justifica que se le otorgue a una autoridad nacional, el conocimiento de uno de tales asuntos en ámbitos que no trasciendan el contexto local o regional, según sea el caso. Para la Corte, ello equivale a decir que las limitaciones a la autonomía resultan constitucionalmente aceptables, cuando son razonables y proporcionadas. (República de Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-149/10)

A demás, la jurisprudencia ha determinado que *“la Constitución garantiza que el núcleo esencial de la autonomía será siempre respetado.”* Es decir, que se entiende al municipio como la entidad sobre la que se sustenta el ordenamiento territorial, de acuerdo a las competencias señaladas según los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad (CP arts. 288 y 311).

Si bien este panorama parece dejar clara la relación de subordinación, al parecer necesaria e ineludible, entre el Estado central y los niveles regional y local en cuanto a las grandes intervenciones del espacio, el estudio realizado por la Universidad Nacional y que incidió en la derogación del artículo, en tanto se pronunció a favor de la inexecutable de la norma, permite otra mirada sobre las relaciones territoriales en Colombia. De esta manera, retornamos a los principios constitucionales que sustentan la relación entre los diferentes ámbitos territoriales y cómo son entendidos desde el ámbito jurídico.

En primer lugar, se consideró vulnerado el principio de coordinación, ya que se dota de facultades extraordinarias de ordenamiento territorial al Estado-nación. En segundo lugar, se considera que el principio de concurrencia es vulnerado, en la medida que no se contempla la participación conjunta de la Nación y las entidades territoriales:

dicho principio es de gran importancia, como quiera que “implica un proceso de participación entre la Nación y las entidades territoriales”, de modo que ellas intervengan en el diseño y desarrollo de programas y proyectos dirigidos a garantizar el bienestar general y el mejoramiento de la calidad de vida, pues sólo así será posible avanzar en la realización efectiva de principios también de rango constitucional, como por ejemplo el de descentralización y autonomía territorial. (República de Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-149/10).

Finalmente, el principio de subsidiaridad es desconocido por el ejecutivo, lo cual se relaciona con temas sensibles como el ordenamiento territorial:

la norma demandada le otorga de forma inmediata al Gobierno Nacional algunas funciones constitucionales de las entidades territoriales como lo es regular el uso de suelo, sin tener en cuenta cada una de las situaciones de los diferentes municipios. Considera que lo anterior no se corresponde

con el derecho de las entidades territoriales inserto en el artículo 287 superior, que hace parte del núcleo esencial de la autonomía disponible por el legislador, de conformidad con las previsiones de los artículos 300-7 y 313-6 de la Carta Política. (República de Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-149/10)

Sin embargo, las condiciones para la participación siguen existiendo, en la medida en que para las instituciones es difícil dejar de garantizar el derecho a la democracia por parte de las instancias locales: *“las distintas instancias del Estado deben actuar allí donde su presencia sea necesaria para la adecuada satisfacción de sus fines, sin que puedan sustraerse de esa responsabilidad.”* (República de Colombia, Corte Constitucional, Sentencia C-149/10).

La condición de subordinación territorial a la que se ven sometidos municipios y departamentos se ve reflejada también en la prioridad del gasto en infraestructura Nacional frente a las necesidades regionales y locales, lo cual genera esfuerzos fiscales y estancamiento en el desarrollo territorial regional, como el caso del Cesar:

De 563 mil millones de pesos que el gobierno nacional tiene previsto invertir en vías y transporte en el Cesar durante la vigencia 2015, un total de 425 mil millones de pesos será para el proyecto Ruta del Sol en los tramos dos y tres, lo que quiere decir que hasta ahora, no hay recursos con que apalancar el Plan Departamental de Vías con el que el presidente Juan Manuel Santos se comprometió en campaña.

Así las cosas, más de la tercera parte del presupuesto para infraestructura vial de 2015 servirá para financiar una vía de carácter nacional, cuando en el Cesar los productores claman por mejores carreteras para sacar sus productos, además que el gobernador del Cesar, Luis Alberto Monsalvo ha hecho un esfuerzo en aportar recursos para el mejoramiento de las mismas. (Santiago, S., 2 de septiembre de 2014).

Otro ejemplo de subordinación territorial estaría dado por la concesión de licencias ambientales, ya que la creación de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA mediante Decreto 3573 de 27 de septiembre 2011 significó la existencia de un nuevo organismo de nivel nacional con la misión exclusiva de otorgar licencias ambientales, lo cual sustrae mucho más a la participación local y lleva a tomar decisiones que no se compadecen con la realidad de la escala municipal, debido a la distancia de los funcionarios de la ANLA que trabajan desde Bogotá y que esporádicamente hacen visitas de campo.

Sobre el tema ambiental, y ante la realidad de la subordinación territorial, pareciera que los municipios y los departamentos podrían tener atribuciones sobre estos proyectos, en tanto garantes de un ambiente sano. Así, la Ley 99 de 1993 atribuye a los departamentos las siguientes funciones mediante el artículo 64:

4. Ejercer, en coordinación con las demás entidades del Sistema Nacional Ambiental (SINA) y con sujeción a la distribución legal de competencias, funciones de control y vigilancia del medio ambiente y los recursos naturales renovables, con el fin de velar por el cumplimiento de los deberes

del Estado y de los particulares en materia ambiental y de proteger el derecho a un ambiente sano. (República de Colombia, Ley 99 de 1993).

Y para la escala municipal, dicha Ley establece que:

Artículo 65°.- Funciones de los Municipios, de los Distritos y del Distrito Capital de Santafé de Bogotá⁴⁵ [...].

2. Dictar, con sujeción a las disposiciones legales reglamentarias superiores, las normas necesarias para el control, la preservación y la defensa del patrimonio ecológico del municipio [...].

6. Ejercer, a través del alcalde como primera autoridad de policía con el apoyo de la Policía Nacional y en coordinación con las demás entidades del Sistema Nacional Ambiental (SINA), con sujeción a la distribución legal de competencias, funciones de control y vigilancia del medio ambiente y los recursos naturales renovables, con el fin de velar por el cumplimiento de los deberes del Estado y de los particulares en materia ambiental y de proteger el derecho constitucional a un ambiente sano.

Parágrafo.- Las Unidades Municipales de Asistencia Técnica Agropecuaria a Pequeños Productores, Umatas, prestarán el servicio de asistencia técnica y harán transferencia de tecnología en lo relacionado con la defensa del medio ambiente y la protección de los recursos naturales renovables.

Es decir, habría que indagar si efectivamente dichas normas facultan a los municipios para realizar algún tipo de control ambiental sobre los megaproyectos de infraestructura en transporte, lo cual significaría una oportunidad de control local sobre las actuaciones ambientales del concesionario.

Y en el contexto de los derechos individuales, la subordinación territorial se expresa en el hecho de que el Estado “congela” la compra y venta de inmuebles afectados de manera directa para que puedan ser adquiridos únicamente por el concesionario que representa al Estado, de acuerdo a una normatividad que concede cada vez más atribuciones a la concesionaria, las cuales son cada vez más arbitrarias, a expensas de las particularidades y del proyecto de vida individual y familiar de los pequeños propietarios, aplicando normas como la Ley 1742 del 26 de diciembre de 2014, que enmarcará las intervenciones prediales de las Autopistas para la Prosperidad.

Las consecuencias de la subordinación territorial se dejan ver en la forma en cómo, a partir de la reconfiguración del espacio (espacio-tiempo de coyuntura), una parte de la población sufre una incidencia negativa por la construcción e implementación de los grandes proyectos de infraestructura en transporte. Esta población queda al margen de la promesa de desarrollo que traen las grandes infraestructuras, sin recibir la atención y el acompañamiento necesario por parte de las

⁴⁵ “Adicionado por el art. 12, Decreto Nacional 141 de 2011. Corresponde en materia ambiental a los municipios, y a los distritos con régimen constitucional especial, además de las funciones que le sean delegadas por la ley o de las que se le deleguen o transfieran a los alcaldes por el Ministerio del Medio Ambiente o por las Corporaciones Autónomas Regionales, las siguientes atribuciones especiales: Ver Fallo Consejo de Estado 0254 de 2001. El Decreto Nacional 141 de 2011 fue declarado inexecutable por la Corte Constitucional mediante Sentencia C-276 de 2011.” (Ley 99 de 1993, artículo 65).

instancias nacionales y de la empresa privada, las cuales ejercen la subordinación territorial ignorando muchos de los dramas locales.

La subordinación territorial, como concepto, permite comprender las relaciones asimétricas entre el Estado central y el Estado y la población locales. Los esfuerzos de la Constitución de 1991 y de analistas como Orlando Fals Borda para descentralizar el Estado no han surtido hasta ahora el efecto deseado, debido, en parte, a la débil participación democrática que no exige del Estado los espacios y los tiempos necesarios para gestionar el territorio local desde abajo.

No obstante, la movilización social y el activismo por los derechos al trabajo y a la igualdad, en caso de Aguachica como experiencia, permitirá comprender más adelante cómo, a pesar de las restricciones a la participación local, se ha logrado subvertir de cierta manera la subordinación territorial, generando alternativas y espacios de participación, y por tanto, de incidencia sobre el espacio concebido de las infraestructuras.

3.3.3. La experiencia: el caso de Aguachica

Siguiendo la ruta concebida desde la planeación del trabajo de campo, la primera aproximación a relación entre la Ruta del Sol y la población local se realizó recurriendo a la versión oficial, la de los representantes de las instituciones y funcionarios del Estado local. Lo que se encontró fue una relación de gran satisfacción con la incidencia del concesionario “Consol” sobre la población y el territorio, de manera que, de acuerdo a lo expresado por la Secretaria de Gobierno: *“la gente está contenta, no se han sentido, decir que ha traído problemas o algo es mentira, porque igual al contrario generaron empleos que la gente no tenía, entonces la economía pues ha subido un poco, no puedo decir que nos haya caído regalado plata pero sí.”* (X. Larrotta, comunicación personal, 25 de agosto de 2014).

Esta visión favorable contrasta con los evidentes efectos que hacen parte del espacio-tiempo de coyuntura generado por la megaobra, de manera que la narrativa del espacio concebido se impone como versión oficial de la realidad, ante la evidente influencia de la concesionaria sobre la política y la administración local que provoca una visión positiva total sobre las consecuencias de la obra, de modo que la relación entre el municipio y la empresa habría sido:

Excelentísima, y en obras sociales ha apoyado muchísimo, el alcalde ha pedido y nos ha dado, la concesionaria nos reparó 3 calles, 3 calles principales eso fue lo que le pidió el alcalde a cambio de obras sociales, les pidió paviméntenme tales y tales calles, para qué, excelentísimo.⁴⁶ En lo que hemos necesitado en problemas comunes o problemas de orden de público y de maquinaria o que hemos

⁴⁶ En entrevista con otro servidor público se estableció que fueron pavimentadas las calles 3ª entre 9 y 19; calle 5ª entre 12 y 15; y calle 6ª entre 10 y 20. Este trabajo, que involucra la actividad de pavimentación propia de la empresa y que por tanto no implica mayores costos, habría significado el mayor beneficio obtenido por el municipio de la empresa concesionaria en términos de responsabilidad social empresarial (J. Avendaño, comunicación personal, 29 de agosto de 2014).

necesitado suministro de combustible para la policía o algo, al máximo, mejor dicho en ese sentido muchísimo con el municipio en ese sentido, podemos decir que no tenemos queja alguna. (X. Larrotta, comunicación personal, 25 de agosto de 2014).



Ilustración 18. Obras de la Ruta del Sol bloqueadas a la altura de Los Columpios, Aguachica. Fuente: la Investigación.

Sin embargo, al ser interpelada sobre problemas reales que se han presentado en relación con las obras, se acepta que existen ciertas tensiones pero se minimizan como casos aislados que no involucran el sentimiento de bienestar general de una obra cuya mayor implicación a largo plazo sería el ahorro de tiempo en los tiempos de desplazamiento (X. Larrotta, comunicación personal, 25 de agosto de 2014). Por una parte, Aguachica sería lo suficientemente grande como para ofrecer la mano de obra necesaria al proyecto, evitando problemas de población flotante. Por otra parte, la versión oficial es que gracias a la intensa socialización realizada por la concesionaria sólo se han tenido problemas sociales en los corregimientos de La Campana y los Columpios, debido a inconformidad de trabajadores y comerciantes en el primero, y por demanda de construcción de una “oreja” vial para garantizar el acceso a una venta ilegal de gasolina desde ambos sentidos de la doble calzada, en el segundo (X. Larrotta, comunicación personal, 25 de agosto de 2014).

Las consecuencias positivas se sobrepone a las negativas, reproduciendo el discurso del desarrollo que prevé el bienestar de las poblaciones mediante intervenciones que inciden de lo general a lo particular, confiando el mejoramiento de las condiciones de vida de la población al comportamiento

macro de la economía, asumiendo como ciertas predicciones económicas que son expectativas que no siempre se reflejan en la realidad “*Definitivamente este tipo de inversiones pues le dan una mayor dinámica a la economía, incrementa el flujo de visitantes, estimula los negocios que digamos van en primera escala relacionados con turistas, negocios de comidas, negocios de hotelería, se estimula mucho*” (E. Vega, comunicación personal, 29 de agosto de 2014).

Esta visión favorable de la Ruta del Sol se alinea con el discurso oficial de producción del espacio concebido, según el cual el interés general prima sobre el particular, de acuerdo con lo afirmado por el gerente del hospital regional:

prima el interés general sobre el interés particular, eso establece la constitución y no podemos ser miopes de pensamiento y por ejemplo por unas diferencias de tipo ambiental o de tipo de trazado de una vía, querer obstaculizar o impedir que se lleve a cabo esta mega obra, definitivamente terminaran beneficiando, obviamente a unos sectores más que a otros pero si lo miramos en un contexto general que debe ser, estas obras que desarrollan el país impactan en la economía nacional y desde luego que eso tiene que irse también a las pequeñas regiones entonces yo soy un convencido de que al progreso hay que abrirle las puertas (E. Vega, comunicación personal, 29 de agosto de 2014).

No obstante, la perspectiva optimista frente a la Ruta del Sol se difumina cuando otros actores sociales, con otros intereses y otras lecturas de la realidad, dejan en evidencia su malestar por lo que ellos consideran afectaciones negativas en términos económicos, políticos, sociales y ambientales. Los diferentes puntos de vista, entonces, revelan visiones contradictorias entorno al desarrollo.

Tensiones con un gigante

Pese a la visión optimista de las relaciones entre municipio y la población local con la Ruta del Sol, no se aprovechó la oportunidad para actualizar el Plan de Ordenamiento Territorial, en parte, por falta de presupuesto, lo cual ha limitado las posibilidades de actuar frente a la nueva realidad espacial (A. Nasser, comunicación personal, 29 de agosto de 2014). Y a pesar de tal versión de la realidad sostenida por ciertos actores públicos, se evidenciaron también contradicciones que permiten pensar en una versión problemática detrás de la versión oficial. Por ejemplo, durante el trabajo de campo realizado en Aguachica se hizo presencia en el recinto del concejo municipal justo antes de que comenzara a sesionar, interrogando a los miembros de la corporación sobre si habían realizado alguna vez un debate que pusiera de manifiesto la posición del cuerpo colegiado ante la incidencia de la Ruta del Sol. A pesar de que la respuesta fue negativa, y con la evidencia obtenida más tarde de un video donde se muestra una discusión sobre el tema en el salón del concejo con la participación de la población, fui abordado por uno de los concejales a la salida del recinto, quien explicó que tanto parte de la administración municipal como del concejo municipal y otras instancias públicas estarían cooptadas por la empresa concesionaria, a cambio de prebendas económicas como la otorgación de contratos de transporte, lo cual fue corroborado por otros actores públicos y privados

de la localidad. Ya que estos señalamientos de cohecho deberían ser objeto de los organismos de control, en este escrito sólo se mencionan como alerta para pensar las grandes intervenciones de infraestructura como potenciales focos de corrupción, ante el poder de las grandes empresas y frente a los actores públicos locales, quienes perderían su poder de veeduría sobre las implicaciones socioespaciales y ambientales de las megaobras.



Ilustración 19. Fachada de la concesionaria Consol en Aguachica, que devela las relaciones con la población local al momento de la realización del estudio. Fuente: la investigación.

Esta presunta cooptación de las instituciones y el gobierno local estaría facilitada por un modelo de intervención de arriba hacia abajo, que asume las implicaciones locales como externalidades económicas y a la población como sujetos pasivos sobre los cuales se impone la transformación de las relaciones socioespaciales locales: “*El abordaje de arriba para abajo tiende a crear sujetos pasivos.*”

Ese modo autoritario está basado en redes que cooptan élites locales, no establecen políticas compensatorias para aquellos impactados por los proyectos y no tienen preocupación con modelos y culturas locales.” (Lins, 2007: 188). No obstante, los modelos de gestión social de los grandes proyectos de infraestructura han terminado por adaptar también los modelos de intervención desde abajo hacia arriba, buscando evitar los procesos de participación que son vistos como un obstáculo para el desarrollo de los megaproyectos:

Es verdad que ese modo es más sensible a culturas y modelos locales, incluyendo los de administración. Pero, ese modo participativo acaba siendo una tentativa de compensar la pérdida estructural del poder que caracteriza las relaciones entre poblaciones locales y *outsiders* cuando un proyecto es iniciado. Participación y asociación se tornan jergas de moda que no consiguen enmascarar el hecho de que todos, en el drama desarrollista, saben dónde se localiza el máximo poder en la toma de decisiones. (Lins, 2007: 188).

De esta manera, y teniendo en cuenta estas implicaciones, se entiende por qué el espacio-tiempo de coyuntura es visto por un sector crítico de la población como “un espejismo” (Rodríguez, J. 12 de mayo de 2012), es decir, como una realidad engañosa, imagen de progreso y desarrollo que oculta la aridez del espacio concebido expresado en las relaciones desiguales entre la concesionaria, el Estado central y la población.

El proyecto Ruta del Sol 2, operado por la empresa concesionaria Consol (Consortio Constructor Ruta del Sol), en tanto espacio concebido, ha significado la generación de unos 4.000 empleos y la capacitación de unas 10.000 personas en Aguachica, en lo que se conoció como módulo básico (“desarrollo de competencias integrales para la vida”) por parte del Servicio Nacional de Aprendizaje –Sena-, aliado natural de los grandes proyectos de infraestructura en términos de capacitación y certificación de personal en competencias básicas y en habilidades técnicas en construcción, labores de oficina, oficios varios, etc. (D. Claro, J. Ojeda, comunicación personal, 26 de agosto de 2014).

Con respecto al empleo, por un lado, en la zona se ha valorado este proceso en cuanto implica la formalización del trabajo, por medio del cual, por ejemplo, un conductor de transporte de personal ganaba \$780.000 más horas extras (J. Solano, comunicación personal, 25 de agosto de 2014), y mediante el cual se obtenía afiliación a la seguridad social como gran plus de la formalidad, (D. Claro, J. Ojeda, comunicación personal, 26 de agosto de 2014).

Por otra parte, y cuestionando la anterior perspectiva, se considera que el empleo generado por la Ruta del Sol es de mala calidad por ser un empleo temporal, por cambiar las expectativas de muchos campesinos empleados, lo cual estimula la migración campo ciudad, y por implicar para los trabajadores, a partir de cierto momento de las obras, largos viajes que requieren madrugar y cuyo tiempo y desgaste no es compensado en la relación costo-beneficio (D. Claro, J. Ojeda, comunicación personal, 26 de agosto de 2014; A. Nasser, comunicación personal, 29 de agosto de

2014). Con este panorama, muchos de quienes encontraron empleo en la Ruta del Sol terminaron por ahorrar y comprarse una motocicleta para participar del mercado local del mototaxismo, volviendo de un sector formal a una actividad económica propia de la economía informal (D. Claro, J. Ojeda, comunicación personal, 26 de agosto de 2014).

Este paso de la economía informal a la formal, y luego de nuevo a la informal, es sólo uno de los efectos económicos que hacen parte de las implicaciones socioespaciales del espacio-tiempo de coyuntura generado por la gran intervención del espacio local vinculada a la construcción de un proyecto vial como la Ruta del Sol. Se reconocen entonces otras transformaciones económicas a partir de la intervención del espacio, como en el caso de los *pimpineros* –vendedores de gasolina de contrabando traída desde Puerto Santander, localidad limítrofe con Venezuela (J. Solano, comunicación personal, 25 de agosto de 2014) la cual almacenan en contenedores plásticos de 5 galones conocidos como “pimpinas”- ubicados en el sitio Los Columpios. Antes de la construcción de la doble calzada de la Ruta del Sol, las personas del lugar vivían de la interacción económica con los usuarios de la vía, como era el caso del señor A. Usecha, quien vivía con lo que vendía en una caseta de Coca-Cola. Consol le pagó \$30 millones por su casa y \$3 millones por la caseta, pero sin ofrecer alternativas de reubicación y de negocios que permitieran la sustentabilidad económica a mediano y largo plazo (A. Usecha, comunicación personal, 27 de agosto de 2014).

Pequeños poblados en la carretera

Antes de las obras, en Los Columpios había montallantas, 2 hoteles, restaurantes, residencias y viviendas. Debido a las afectaciones de la Ruta del Sol, los habitantes se movilizaban e impedían el paso de la obra por el lugar⁴⁷ ya que se sintieron engañados debido a una promesa incumplida de reubicación. Con la pérdida de las tradicionales relaciones económicas con los usuarios de la vía, muchos de los pobladores de Los Columpios debieron cambiar de actividad económica debido al aislamiento que generó la construcción de la doble calzada, dedicándose muchos de ellos ahora a la venta de combustible venezolano a sabiendas de que se trata de una actividad ilegal (A. Usecha, comunicación personal, 27 de agosto de 2014), lo cual muestra que obras como La Ruta del Sol generan normalización en el empleo de forma temporal, pero también informalidad a mediano y largo plazo entre la población afectada de manera directa.

Sobre Los Columpios, la empresa Consol debió tramitar un ajuste a su licencia ambiental para incluir, entre otras obras, “*accesos especiales al centro poblado de Columpios*” (República de Colombia, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, 2012: 7), lo cual no parece haber sido del agrado de la población, ya que continuaban sin dar paso a la construcción de la vía.

⁴⁷ Otras versiones atribuyen la parálisis de las obras en Los Columpios a la falta de la correspondiente licencia ambiental. No obstante, no se pudo verificar tal versión.

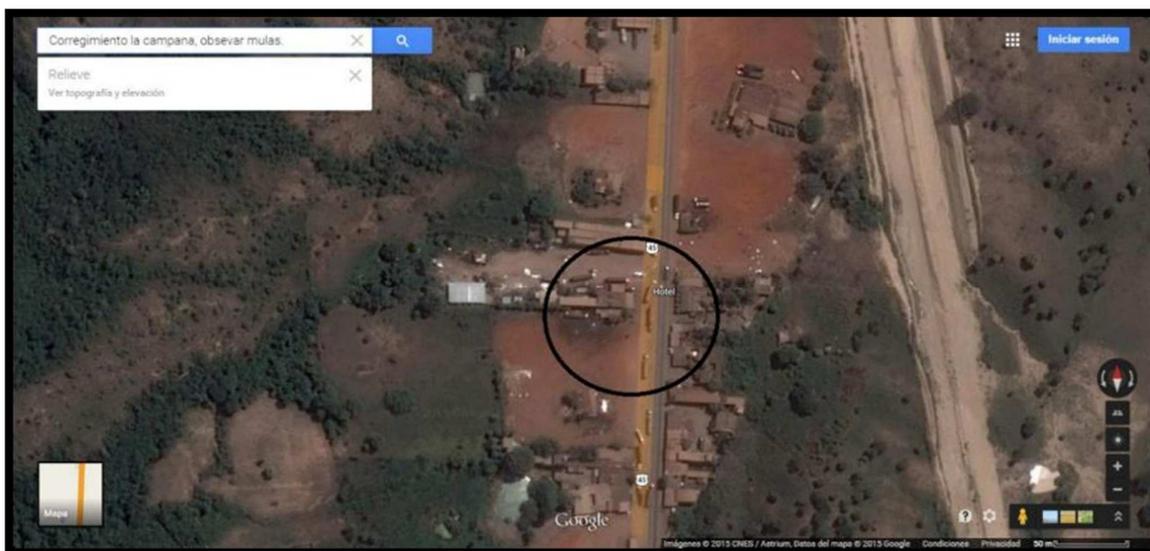


Ilustración 20. Cerro de La Campana, tráfico y uso del espacio por conductores de transporte pesado. Fuente: Google Maps, marzo de 2015.

Otro de los lugares que hacen parte del municipio de Aguachica, y que está sufriendo las consecuencias del nuevo orden espacial generado por la construcción de una segunda calzada que complementa a la antigua “Troncal de Oriente”, es el corregimiento de Juncal. Se trata de uno de esos modestos poblados que, como Los Columpios, surgió a la orilla de la carretera alimentándose de su relación comercial con los usuarios de la carretera. Sobre juncal, un poblador afirma que sus habitantes están aguantando hambre, según una crónica en formato de video generada por el periódico universitario de la Universidad de Antioquia “De La Urbe” (10 de mayo de 2013).⁴⁸

Continuando con el caso de Juncal, en un archivo de video⁴⁹ suministrado por la Asociación de Propietarios (es decir, la Asociación Junta de Propietarios del Cluster de servicios Cerro de los Chivos, (corregimiento La Campana), en Aguachica –Cesar-), se puede ver cómo Don Elías, quien nació en el lugar y por tanto lleva 59 años subsistiendo de la relación económica con la vía, por medio de un pequeño negocio de tienda que heredó de su madre, aclara que no recibió ningún tipo de asesoría ni recibió propuestas de alternativas de parte de la Ruta del Sol, con la cual vivió una

⁴⁸ Este documento audiovisual se constituye en un recurso de contraste en términos de crítica de las fuentes como verificación de la versión que se expone en este escrito.

⁴⁹ A pesar de que existen otros videos que de manera fragmentada exponen la misma información, este se hace interesante porque en la descripción del video se puede leer: “Este video fue presentado al gobernador del Cesar Luis Monsalvo y al presidente de la Ani Luis Fernando Andrade.” (Ruta del Sol Aguachica, 2014), como logro del proceso de participación. Cabe anotar que tanto el usuario de You Tube como el de Facebook que lleva el nombre de “Ruta del Sol Aguachica” no corresponden a la concesionaria Consol, sino a miembros de la Asociación de Propietarios, quienes [administras-administran](#) dichos perfiles.

experiencia que describe la relación de subordinación territorial entre la concesionaria, la propiedad privada y el hábitat de los pobladores de la antigua vía:

yo soy nacido y criado aquí, ya llevo 59 años, nacido y criado aquí con mi negocio. A parte de eso, fuera de que no se ha cometido nada, entraron la primera vez que estuvieron haciendo los trazos entraron como cuatreritos por los patios marcando los palos, pasándose por encima de los cercos, sin pedirle permiso a ninguno, cortándolos y dañándolo sin pedir permiso, sabiendo que esto tiene dueño. Eso es lo que ha traído la Ruta del Sol. (...) Unos árboles que sembró mi papá, unos piñones, un acacio y un macanillo, allá por la parte de atrás, ellos llegaron y los cortaron, los marcaron y los cortaron y no hubo solución de nada, sino eso los echaron a pique, quedó todo dañado. (Páez, E., en Ruta del Sol Aguachica, 14 de agosto de 2014).

La relación con la concesionaria y con las nuevas condiciones espaciales, que implican una sustracción del flujo vehicular por el lugar, es una relación de tensión que llena de incertidumbre a Elías Páez, quien con dos hijos encuentra imprevisible su futuro económico:

Nosotros les hemos dicho, y no sólo es decirle, sino que ellos se dieron cuenta del daño que hicieron aquí en la comunidad, nosotros los trabajadores, sin el acceso a la vía, el trabajo se nos acabó, ellos lo saben (...) Las ventas van mal, porque ya no es lo mismo, este era mi trabajito y al no haber a quien venderle pues quedé en nada, sin saber hacer más nada, y a la edad que tengo menos, ¿Quién me va a dar trabajo? (Páez, E. en Asociación de Propietarios Cerro de los Chivos, 17 de febrero de 2013).

Así mismo, otros prestadores de servicios de carretera en Juncal evidencian la situación de crisis económica generada por la alteración de las condiciones espaciales de la vía que une al centro del país con la costa atlántica. Por ello, el propietario de un hotel de 47 habitaciones asegura que antes trabajaba muchas veces con cupo completo, mientras que ahora le ocupan entre 3 y 5 habitaciones (Forero, D., en Ruta del Sol Aguachica, 14 de agosto de 2014).

En Juncal, la vida económica a partir de la relación espacial de proximidad y de dependencia con los usuarios de la vía ha cesado con el nuevo diseño de la autopista, induciendo un cambio hacia el expendio de combustible Venezolano, el cual constituiría cerca del 80% de lo consumido en Aguachica (L. Sánchez, comunicación personal, 27 de agosto de 2014). Los parqueaderos se ven desolados, los restaurantes vacíos, a pesar de que la variante está solo a unos metros, ejemplo que le ha servido a la Asociación de Propietarios para imaginar el futuro de sus medios de subsistencia una vez se construya la variante que constituirá una nueva ruta que sacaría del negocio a los habitantes de La Campana.

Los efectos de la producción del espacio concebido también se han dejado sentir en el corregimiento de Morrison, donde otro aspecto de la implementación de la Ruta del Sol ha afectado a la población que ha vivido tradicionalmente de su relación con la vía: la construcción de bahías de servicio de carretera por parte de adjudicatarios que han negociado previamente tal derecho con la empresa Consol.

Así, existe hoy a la altura de Morrison una infraestructura que presta servicios de venta de combustible por parte de la empresa brasileña (al igual que la matriz de Consol) Biomax, restaurante, montallantas, venta de lubricantes, venta de repuestos, parqueadero de vehículos livianos y de carga pesada, lavado de vehículos, alquiler y venta de locales comerciales, engrase, hospedaje, servicio de mecánica y taller, y reporte de vehículos (Ramírez de Quiróz, M., 29 de octubre de 2012). Se trataría de la instalación de 6 de estas infraestructuras de servicios en el tramo a cargo de Consol (Dinero, 30 de mayo de 2012), las cuales, como se verá más adelante, han sido asumidas como competencia desleal y violación al derecho a la igualdad y al derecho al trabajo para los propietarios y trabajadores del corregimiento La Campana. Mientras tanto, es evidente que tal infraestructura, ubicada estratégicamente en una bahía central que permite el acceso desde ambas direcciones de la vía, no deja espacio para los antiguos negocios que ven cómo dejan de existir las condiciones para su viabilidad económica.

Esta materialización de territorialidad y de espacio concebido por parte de la empresa, se ve complementada espacialmente por la presencia de uno de los 5 peajes a cargo de la concesionaria Consol sobre el tramo Ruta del Sol 2, el cual se puede ver desde la nueva área de servicio ubicada en Morrison y que ha generado un nuevo costo para la interacción entre Aguachica y poblaciones ubicadas hacia el Sur, como San Martín.

Otro lugar donde se ha vivido de manera intensa la transformación del espacio es el corregimiento de Norean, articulado espacial y económicamente a la vía antigua, el cual ha sufrido importantes cambios socioespaciales a raíz de la alteración de su relación con la vía y de acuerdo a la intervención física del espacio local.

Norean se encuentra ubicado sobre un paisaje quebrado, con viviendas distribuidas a lado y lado de la vía. Así, el paso de la segunda calzada ha significado una situación de segmentación del espacio, por la cual el talud generado y la nueva vía se han convertido en una barrera que secciona el espacio, pasando de una situación de discontinuidad relativa a una de segmentación permanente, alargando las distancias debido a los rodeos necesarios para la comunicación y exponiendo a la población al nuevo factor de riesgo que representa la nueva vía. Se destaca también cómo la alternativa planteada por la concesionaria para la conexión entre la vía y Norean, consiste en un puente que no cuenta con las especificaciones mínimas de seguridad para la población, ya que no cuenta con paso peatonal, como puede observarse al pasar por el lugar.

El drama personal vivido por un sector de los habitantes de Norean y de otras zonas rurales de Aguachica se refleja en el caso de un campesino que, coincidentalmente, es el padre de uno de los funcionarios de la administración municipal. Dicho funcionario relató cómo su padre tenía un terreno con un pequeño negocio que le producía algunas ganancias. Con el dinero de la venta forzosa compro una vivienda en el casco urbano de Aguachica, donde perdió la posibilidad de obtener un ingreso, ya que no hubo manera de rehacer el pequeño negocio (Portillo, D., comunicación personal, 27 de agosto de 2014).

Otra de las situaciones referidas sobre Norean, además de la afectación a los “desayunaderos” y otros negocios que hacían parte de la articulación de la población con el espacio de la vía y sus usuarios, fue la alteración del ecosistema local, el cual era reconocido como un atractivo turístico para los habitantes de Aguachica. Además del vertimiento de gran cantidad de tierra removida por los trabajos de la vía en el lecho de la quebrada que cruza el lugar, la tala de árboles y la intervención del espacio económico, social y natural significó una alteración irreversible del espacio apropiado socialmente, lo cual generó indignación entre quienes frecuentaban el lugar como espacio natural y de esparcimiento, de acuerdo con la narración de un reconocido escritor y líder cultural del municipio de Aguachica:

un caso aberrante que a mí me impresionó siempre fue que en el área de Norean donde era un bosque muy bonito y un balneario natural que todos íbamos allá cada año o cada mes a “alimentarnos” de sus aguas y hacer los sancochos y bueno, a divertirnos en algo natural, encontramos inmensos socavones, los bosques totalmente en el suelo y las gentes que habitaban las arreglaron como dicen popularmente, un árbol de mango se lo pagaban a 50.000 pesos, un árbol de tamarindo 30.000 pesos [...] para meterle inmediatamente el buldócer que acababa de arrasar con todo. (J. Rodríguez, comunicación personal, 28 de agosto de 2014).



Ilustración 21. Corregimiento de Norean. Nótese el vaciado de asfalto sin tratamiento como aporte de la concesionaria al bienestar de la población. Fuente: la investigación.

Las situaciones vividas en estos corregimientos muestran que a mayor articulación con la vía, mayores serán las implicaciones sobre la población. Por ello, se comprenderán las profundas implicaciones de la construcción de la variante de Aguachica sobre las actividades económicas en el corregimiento La Campana, constituido como centro de servicios para los usuarios de la vía antigua, especialmente para los transportadores de carga pesada.

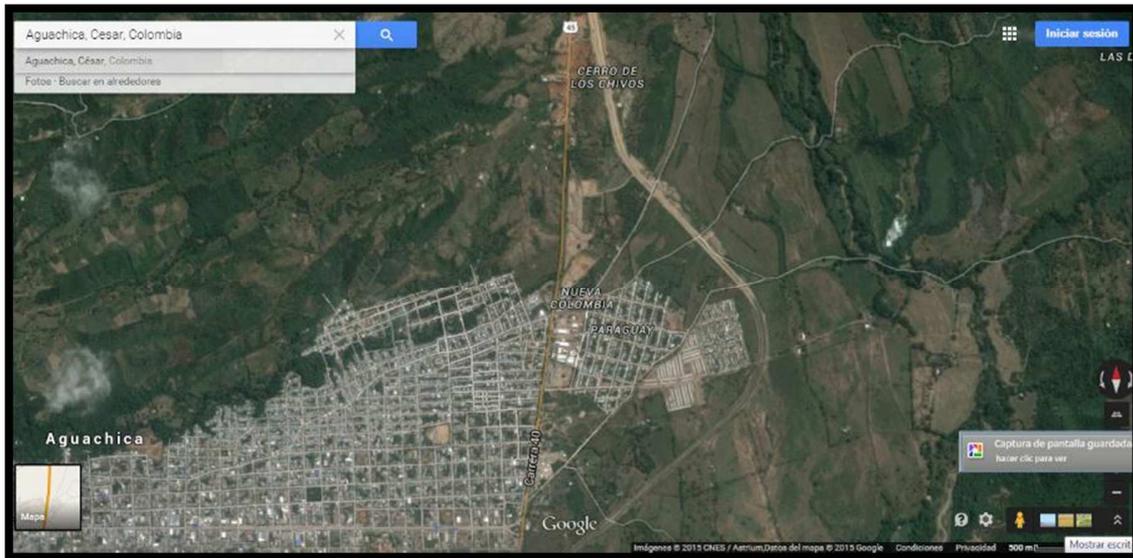


Ilustración 22. Variante de Aguachica. Obsérvese arriba en el centro cómo la variante, a la derecha, excluye al actual centro de servicios del corregimiento La Campana o Cerro de los Chivos, y más a la derecha, la cercanía de la quebrada Buturama a la nueva obra. Fuente: Google Maps, abril 2015.

El caso del corregimiento La Campana y el movimiento social

El corregimiento La Campana, también conocido como Cerro La Campana o Cerro de los Chivos debe su existencia a la presencia de la vía y al tránsito de transporte pesado por el lugar, por lo cual, la construcción de una variante llevaría a la quiebra a los negocios del lugar, los cuales consisten, de acuerdo con la Asociación de Propietarios en:

- Servicio de Hospedaje (Hoteles)
- Servicio de Taller de mecánica (Formal e informal)
- Servicio de Taller de soldadura
- Servicio de Monta llantas
- Servicio de Reporte de carga de vehículos
- Servicio de Restaurante
- Servicio de Cafetería
- Servicio de Venta de minutos telefónicos
- Servicio de Engrase de Vehículos livianos y pesados (Formal e Informal)
- Servicio de Parquadero
- Almacenes de Venta de lubricantes
- Almacenes de Venta de Repuestos

- Almacenes de Venta de Lujos para Vehículos
- Estaciones de Servicio
- Billares
- Ventas de Lotería y Chance
- Servicio de Calibración de frenos
- Servicio de Lavado de Vehículos
- Servicio de Frutería (Asociación "Cerro de los Chivos", sin fecha: 4).

Estas actividades pueden consolidarse de la siguiente forma:

Tipo	Número de negocios
Hoteles	17 negocios
Restaurantes	7 negocios
Talleres de mecánica y repuestos	23 negocios
Estaciones de Servicio	2 negocios
Otras actividades (Incluye Parqueaderos)	13 negocios
Otros	50 negocios

Tabla 5. Consolidado de Actividades económicas que dependen de la interacción entre comerciantes y prestadores de servicios con los usuarios de la Troncal de Oriente en el corregimiento La Campana, Municipio de Aguachica. Fuente: Asociación "Cerro de los Chivos", sin fecha, p.4.

Además, el citado documento, borrador de una propuesta de diseño vial inclusiva para con los comerciantes y prestadores de servicios del corregimiento La Campana o “cerro de los Chivos”, interesa porque expone una relación territorial de los habitantes del corregimiento y la vía, más allá de las relaciones económicas, de manera que estos:

tienen un alto sentido de arraigo y pertenencia al territorio, dado por: 1) las redes de sociabilidad y parentesco, que son los cimientos primarios para las relaciones de apoyo, solidaridad y ayuda mutua entre sus miembros, 2) por el tiempo de permanencia en el entorno, que se evidencia en la transformación del espacio físico adaptado para vivienda de dos o más generaciones en un mismo predio 3) y por las redes de apoyo económico entre comerciantes, vecinos y grupos familiares que garantizan de alguna manera la supervivencia del grupo familiar. (Asociación Junta de Propietarios del Cluster del Área Comercial Cerro de los chivos (Sin fecha): 5).

Se evidencia también cómo las regulaciones estatales y la evaluación de la concesionaria en términos de impactos socioeconómicos y sus respectivas compensaciones no tienen en cuenta las profundas implicaciones de la producción del espacio concebido por medio de la construcción e implementación de los grandes proyectos de infraestructura vial:

Las entidades públicas de orden nacional gestoras de megaproyectos de infraestructura vial como la Ruta del Sol, que ocasionan el desplazamiento de los clientes de esta población en particular, no consideran afectaciones al patrimonio de los habitantes de estas comunidades, ni reconocen

compensaciones e indemnizaciones por las pérdidas de tipo social, cultural, y de rentas futuras, que generaría a toda la comunidad económica del clúster de servicios del corregimiento la Campana. En su lugar, las acciones de acompañamiento social se focalizan solo en capacitaciones y fortalecimiento comercial; pero en ningún caso se toman como base los riesgos que genera el diseño de la variante que nos alejó de la vía nacional. [...] En síntesis, no consideran el riesgo de empobrecimiento de estos grupos familiares de bajos ingresos.” (Asociación Junta de Propietarios del Cluster del Área Comercial Cerro de los chivos (Sin fecha): 6).

Esto, agravado por la estrategia discursiva implementada por el Estado y la concesionaria que evita hacer referencia, e incluso niega, cualquier implicación negativa derivada de las obras de infraestructura.

Es así como, de acuerdo con esta circunstancia que se perfila como una amenaza a la estabilidad socioespacial, ambiental y económica del lugar, la población se organizó creando la Asociación de Propietarios Cerro de los Chivos, la cual ha gestionado la movilización social⁵⁰ y ha constituido una red discontinua pero en constante comunicación, de actores sociales que cuestionan al proyecto Ruta del Sol y a la Concesionaria Consol como competencia, en tanto tienen intereses económicos similares (prestación de servicios de carretera), o reconocen al megaproyecto como perturbador de las relaciones socioespaciales y ambientales y como poderoso agente de intervención del orden espacial local frente al cual el Estado debe actuar como garante de los derechos de la población. Sintetizando así la relación actores sociales-concesionaria-Estado, se presenta a continuación el caso de la movilización social frente a la construcción de la Ruta del Sol en el municipio de Aguachica como respuesta social ante los efectos de la construcción de un megaproyecto vial. Sin embargo, se hace necesario hacer algunas claridades sobre las características de esta movilización social que ha enfrentado al megaproyecto de infraestructura transporte, mediante una territorialidad expresada

⁵⁰ A demás de lo planteado por Gamson (1992), para quien la percepción objetivada de injusticia que caracteriza a los movimientos sociales es un rasgo fundamental de esta forma de participación ciudadana: *“Para Blumer, los movimientos sociales surgen en situaciones de malestar social, inicialmente como formas poco definidas y de baja organización, con mecanismos interactivos elementales y comportamientos colectivos básicos. Vía el proceso de movilización y sus interacciones, los movimientos van alcanzando características y relaciones propias de la sociedad. Comienzan a organizarse en base a relaciones estables y reiterativas, se produce una división del trabajo, se formulan reglas y valores sociales, se constituye una cultura de organización”* (Blumer, 1951, en Paredes, 2013: 18). Este proceso de la informalidad a la organización fue vivido por los actores de las respuestas sociales ante el megaproyecto Ruta del Sol, configurando un movimiento social de acuerdo a las características enunciadas por Susen (2010): todos los movimientos sociales comparten al menos 5 características fundamentales: son colectivos de individuos que tiene o creen tener intereses comunes; están basados en una identidad colectiva; su fuente de poder reside en su capacidad de movilización para la acción colectiva; sus acciones colectivas están, al menos en su fase inicial, por fuera de las instituciones y al margen del Estado; y buscan defender o cambiar la sociedad o la posición de algún grupo específico de la sociedad. En resumen, un movimiento social puede ser definido como un sistema de acción constituido por redes movilizadas de individuos, grupos y organizaciones con 1, intereses comunes, 2, identidades compartidas, prácticas colectivas, 4, anclajes extra-estatales y 5, objetivos concretos. La *“Conciencia colectiva”* también comparte ciertas características con los *nuevos movimientos sociales*, como ser anti-partidista, ser heterogéneo, ser dramático y ser *“cosmopolita”* (en el sentido de que acoge la diversidad de intereses locales en juego).

en acciones de tipo simbólico, normativo, de visibilización, de intercambio de información con otros actores sociales y de interacción con el Estado, buscando como objetivo central la preservación de su derecho consuetudinario a usufructuar la vía como lo han hecho desde la conformación del corregimiento.



Ilustración 23. Tractomulas en parqueaderos del corregimiento La Campana o Cerro de los Chivos. Fuente: la investigación.

Para empezar, hay que decir que el grupo de personas del corregimiento La Campana que se ha movilizado ante la acción de la Ruta del Sol prefiere no ser identificado como una movilización social, considerando dicho concepto como un estigma que los podría poner en riesgo en una zona caracterizada históricamente por intensos conflictos sociales. Su labor y la de los demás actores sociales en Aguachica y en otras poblaciones representaría más bien una *conciencia colectiva* (W. Quiroz, comunicación personal, 25 de agosto de 2014), de acuerdo a uno de los líderes de Asociación Junta de Propietarios del Cluster de Servicios Cerro de los Chivos –de manera abreviada, “Asociación de Propietarios”-. Cabe aclarar que la conciencia colectiva es mucho más antigua, ya que la Asociación fue implementada como estrategia legal y como forma de organización en septiembre de 2013. (Asociación de Propietarios, 9 de agosto de 2014). Por ello, a la organización de La Campana se identifica como “Asociación de Propietarios”, mientras que al conjunto de actores sociales que cuestionan la Ruta del Sol, diseminados en las diferentes poblaciones en el

ámbito regional y alrededor de la vía, se identifican como conciencia colectiva. De esta manera, aunque la organización social en el corregimiento La Campana se constituyó alrededor de problemáticas marcadamente locales, el descontento de múltiples actores sociales en diferentes localidades ha generado una red de actores que producen espacio vivido al confrontar al espacio concebido por el Estado central y la concesionaria, cuestionando la arbitrariedad de la subordinación territorial. Así, la red de la conciencia colectiva involucra personas ubicadas en las poblaciones cesarenses de San Alberto, San Martín, Aguachica (y sus mencionados corregimientos), La Gloria, Pelaya, Pailitas, San Alberto y Curumaní, junto con algunos centros poblados ubicados sobre la carretera y pertenecientes a estos municipios, como Las Vegas, Burro, Floresta, La Mata (donde se presenta además una explotación petrolera), Besote, Minas y Líbano (W. Quiroz, comunicación personal, 25 de agosto de 2014).

Esta conciencia colectiva comporta ciertas características que la definen como movimiento social. En primer lugar, está constituida por actores sociales diseminados a lo largo de la vía y que actúan de acuerdo a sus propios intereses económicos, socioespaciales o ambientales, de manera que mientras en La Campana la atención se centra sobre aspectos económicos, en San Martín resalta la preocupación sobre temas ambientales.

En segundo lugar, la conciencia colectiva se caracteriza por combinar una posición constante de interpelación a la concesionaria Consol, con una acción incidental que implica la presencia activa y el uso de pancartas cuando agentes del Estado o de la interventoría llegan a verificar la situación de las obras, con la intención de visibilizar las problemáticas ante un gobierno que subordina y desconoce las afectaciones locales.

En tercer lugar, se trata de una red discontinua que produce territorialidades discontinuas, donde cada localidad produce su propia espacialidad territorial y sus propios liderazgos, aunque la gestión de los líderes de la Asociación de Propietarios ha sido clave para generar un sentido de unidad, implementando estrategias como las visitas personales y el intercambio de información. Este tipo de gestión implica que algunos de los líderes de la Asociación de Propietarios hayan debido dedicarse de tiempo completo a la gestión de la conciencia colectiva, relegando su carrera profesional y poniendo en riesgo su estabilidad económica (W. Quiroz, comunicación personal, 25 de agosto de 2014).

Finalmente, la conciencia colectiva se caracteriza por su carácter territorial, es decir, su vindicación del espacio apropiado y significado que cobra sentido cuando se involucran las emociones y la perspectiva de un futuro constituido por una justicia socioespacial como legado para las nuevas generaciones, lo cual se evidenció en una reunión entre representantes de Consol y líderes del municipio de Curumaní, de los cuales uno de ellos expresó:

No lo que nos venga a traer o a imponer, que si a nosotros nos perjudica que no nos hagan la glorieta en la entrada directa del pueblo eso es lo que queremos, que se haga, y si ellos no la presupuestan, no es la voluntad de ellos, es la del pueblo, eso es lo que nos perjudica, que nos va a convertir de aquí en

adelante en más pobres de lo que somos, y si ahora que nos estamos medio levantando de la catástrofe de los que quedamos vivos, cómo nos van a quitar la oportunidad de crecer y de dejarle a nuestro hijos un futuro mejor. Porque es que si nosotros ahora no hacemos nada, nuestros hijos mañana y nuestros nietos van a decir cuando no estemos “No joda, pero mi papá no fue capaz ni de pelear esa glorieta ahí para que hoy hubiera una forma de comercio mejor para crecer nosotros.” (C. Muñoz, en Asociación de Propietarios, 28 de mayo de 2014).



Ilustración 24. Cartel que muestra la situación de desprotección estatal en la cual se han sentido los "desplazados" por la Ruta del Sol, y otras problemáticas. Fuente: Asociación de Propietarios, 2013. rutadelamiseria.com

Se comprende entonces que la emergencia de una conciencia colectiva en el área de influencia directa de la Ruta del Sol es una de las principales respuestas sociales ante los efectos de un megaproyecto de infraestructura en transporte, evidenciando la generación de espacios vividos y

territorialidades que contestan al espacio concebido y la territorialidad subordinante del Estado central y la concesionaria.

Acciones simbólicas

Situando nuevamente la discusión sobre el caso Aguachica, se reconocen acciones de territorialidad desde el ámbito simbólico que representan la relación de tensión con la concesionaria, la cual es vista como una irrupción sobre el espacio local relacionada con términos como muerte y miseria, implementados en la plataforma web “Ruta de la miseria” que visibiliza las tensiones generadas por las afectaciones socioespaciales de las obras, en un tono de denuncia que genera en el lector una sensación de solidaridad con los afectados y una actitud de rechazo para con la empresa.⁵¹



Ilustración 25. "Señor Muerte" y manifestaciones alegóricas sobre la incidencia negativa de la Ruta del Sol. Fuente. Asociación de propietarios del corregimiento La Campana.

Además, se apropian del discurso de la concesionaria para transformarlo de acuerdo a su perspectiva. Por ejemplo, usan el “eslogan” de la concesionaria que se puede leer en los chalecos de los trabajadores, el cual dice “Ejecutar es nuestra ruta”, con lo cual, en sus medios de divulgación han usado expresiones como “Ruta de la Ejecución” y “Ruta de la Muerte”, y empleando símbolos como la horca, en alusión a la muerte comercial de los pobladores y habitantes de la antigua Troncal de Oriente (W. Quiroz, comunicación personal; Diario La Calle, 13 de julio de 2013; Asociación Cerro de los Chivos, Sin fecha).

⁵¹ Para explorar la dimensión simbólica de las respuestas sociales expresada en el discurso, ver <http://rutadelamiseria.com/>

Por otra parte, un personaje llamado “Señor Muerte”, figura alegórica que con su atuendo oscuro y su hoz hace presencia en manifestaciones y en la producción de material audiovisual, el cual simboliza los aspectos negativos de la Ruta del Sol en términos, por ejemplo, de la muerte comercial a lo largo del área de influencia directa. Se trata de una personificación en extremo negativa de la Ruta del Sol como factor de afectación de las relaciones socioespaciales históricas entre habitantes de la vía y la vía misma.



Ilustración 26. Marcha carnavalesca en protesta por exclusión de trabajadores y propietarios del corregimiento La Campana o Cerro de los Chivos, 2013. Fuente: Asociación de Propietarios.,

Otro aspecto simbólico importante tiene que ver con la realización de marchas sobre la vía y plantones frente a las instalaciones de la empresa, lo cual constituye un gesto de apropiación del espacio y una acción colectiva que pone de manifiesto el descontento colectivo frente a las implicaciones negativas de la construcción del megaproyecto de infraestructura. Junto con esta acción simbólica, puede ubicarse también una marcha carnavalesca sobre la vía efectuada el 18 de febrero de 2013, la cual mediante una alegoría a la muerte constituida por un ataúd de utilería y atuendos negros entre los participantes, expresó la asociación de la Ruta del Sol con la muerte de los poblados históricamente constituidos alrededor de la antigua vía.

Cabe mencionar también otra acción de tipo simbólico consistente en la ocupación de un lugar en el que avanzaba la construcción de la obra, llevando pancartas e invadiendo la maquinaria ante la presencia de la policía que protegía los intereses de la empresa. Esta situación quedó registrada en el video de la Asociación de Propietarios “*Ruta del Sol Aguachica, 25 de febrero de 2013, desplazamiento forzado del empleo*”, el cual, como complemento simbólico alusivo al poder económico de la empresa y como manifestación de resistencia, está ambientado por la canción del

grupo Calle 13 “Latinoamérica” que repite en su coro “*Tú no puedes comprar al sol. Tú no puedes comprar la lluvia. Tú no puedes comprar el calor.*” (Asociación de Propietarios, 25 de febrero de 2013).



Ilustración 27. Marcha frente a alteraciones espaciales en el corregimiento La Campana. Fuente: Asociación de propietarios, 2013.

Estas acciones de carácter simbólico constituyen una forma de producción de espacio vivido y una forma de territorialidad, en tanto contestan la aparente hegemonía del espacio concebido mediante acciones que afirman el poder de los actores locales sobre el espacio configurado y apropiado históricamente. El espacio-tiempo de coyuntura genera entonces las condiciones para la emergencia de acciones simbólicas que devienen en territorialidad.

Acciones normativas

Pasando al plano normativo, se destacarán aquí dos acciones de la Asociación de Propietarios que pusieron en juego su condición de ciudadanos frente a las implicaciones negativas generadas por el megaproyecto de infraestructura, a saber, la interposición de un derecho de petición y la implementación de una acción popular como formas de cuestionar el poder aparentemente hegemónico de la empresa, otorgado por el Estado en pro de la gestión del espacio.

Con respecto al derecho de petición, este fue enviado a la concesionaria Consol, al Ministerio de Transporte y a la Agencia Nacional de Infraestructura, buscando claridad sobre las atribuciones legales del concesionario de la Ruta del Sol para implementar o adjudicar infraestructuras en la vía con el fin de prestar servicios de carretera, lo cual implica una competencia directa con los servicios prestados por la Asociación de Propietarios. En 23 puntos, se hizo referencia a los ingresos

adicionales que recibiría Consol por parte de Biomax y los paradores, montallantas, venta de lubricantes, repuestos, parqueadero de vehículos livianos y de carga pesada, lavado de vehículos, alquiler y venta de locales comerciales, engrase, hospedaje, servicio de mecánica y taller, y reporte de vehículos, los cuales significan una competencia desigual que pone en ventaja al concesionario que suministra y decide la ubicación de las bahías para la infraestructura de servicios que permiten el acceso desde ambas direcciones de la doble calzada (Ramírez, 2012), de manera que decisiones como la construcción de la variante de Aguachica significaron acentuar la posición de ventaja espacial y comercial de las nuevas infraestructuras de servicios frente a los servicios tradicionales prestados en La Campana.

De esta manera, por medio de este recurso ciudadano se interrogó sobre si la posición de las nuevas infraestructuras de servicios de carretera, con facilidades de ingreso desde ambos carriles, confería ventaja a dichos negocios frente a prestadores locales de servicios (posición dominante), preguntando a demás sobre si Ruta del Sol 2 podía competir con funciones y servicios diferentes a los que le otorga la concesión (cobro de peajes), y preguntando finalmente si existía una partida presupuestal para mitigar las afectaciones económicas que se derivarán de la operación de los servicios de carretera de la Ruta del Sol.

Este instrumento legal obtuvo respuesta de la concesionaria representada por Hernando Medellín Hernández, Gerente Ambiental y Social: *“En el contrato de concesión 001 de 2010, la Constitución política, la ley vigente en la materia y en los permisos y licencias ambientales emitidos para la ejecución del Proyecto, se establecen la totalidad de los derechos y obligaciones legales y contractuales [...]”* manifestando que las áreas de servicio hacen parte del Proyecto. También se refiere a la no competencia de la concesionaria para referirse al tema de la posición dominante de las áreas de servicio y Biomax a lo largo de la vía. Finalmente, la concesionaria dice no ser la indicada para determinar si habrá afectaciones comerciales sobre las actividades económicas locales, enfatizando en que la empresa *“ha venido dando estricto cumplimiento a la totalidad de las obligaciones contenidas en el Contrato de Concesión.”*, estrategia discursiva con la cual la concesionaria legitima su acción ante la población.

Así mismo, un representante de la Agencia Nacional de Infraestructura respondió al derecho de petición implementando el arsenal técnico-normativo que sustenta la relación entre el Estado y la concesionaria, involucrando los tres ordenes escalares para explicar las atribuciones económicas del concesionario, que entran en tensión con las economías tradicionales locales alrededor de la vía:

Dentro de la estructuración del proyecto Ruta del Sol, la International Finance Corporation –IFC–, entidad adscrita al Banco Mundial (estructurador), estableció la construcción de unas Áreas de Servicio, que de acuerdo a la sección 4.4.4 Áreas de Servicio del Apéndice Técnico Parte B del Contrato de Concesión, deben prestar a usuario de la vía los siguientes servicios:

- Suministro de bienes para Operación de vehículos (combustible y taller mecánico).
- Suministro de servicios sanitarios.

- Servicio de venta de alimento y comidas (Servicio de restauración).
- Servicio de telefonía convencional.
- Servicio de restaurante o cafetería.

Las estaciones de servicio y otros negocios, pueden, dentro de normatividad vigente seguir operando bajo el mismo régimen de libre competencia comercial. (Torres, 2012: 1).

A demás, sobre el tema de la instalación de Biomax como operador de las estaciones de servicio, y como empresa brasileña al igual que Odebrecht (matriz de la concesionaria Consol), desde la ANI se responde que:

El literal (c) de la sección 1.02 del Contrato de Concesión establece lo siguiente:

[...] La operación de todos los servicios podrá ser contratada por el concesionario con empresas especializadas y el concesionario podrá arrendar los locales a terceros. [...] La Concesionaria organizó un concurso privado con varias empresas para operar estas áreas de servicio, y resultó ganadora la firma Biomax Biocombustibles S.A. (Torres, 2012: 2).

Y a pesar de la ventaja que implica a ubicación en las bahías en medio de la vía y que permiten el acceso en ambos sentidos de la autopista, sobre la posible posición dominante de Biomax, desde la ANI se responde:

No se considera la ubicación de la EDS de Biomax como posición dominante teniendo en cuenta que la operación de cualquiera de las Estaciones de Servicio a lo largo del proyecto quedan en igualdad de condiciones de mercadeo y de promoción de sus productos. La instalación de zonas de servicio se sustenta en los aspectos jurídicos del Contrato de Concesión, que se refieren a los mismos. (Torres, 2012: 6).

Finalmente, sobre la pregunta referida a una posible compensación económica por daños socioeconómicos causados por la instalación de las infraestructuras de servicios de la Ruta del Sol, se obtuvo la siguiente respuesta cuya estrategia argumentativa es negar cualquier afectación socioeconómica y la sujeción a los acuerdos contractuales y a la norma⁵², de manera que el espacio concebido se produce a través de un discurso que ofrece una versión parcializada de la realidad que exime al Estado y a la concesionaria de cualquier responsabilidad:

No existe ningún porcentaje, remuneración o porción de los ingresos provenientes del recaudo de peajes, destinado para el fin mencionado. El Proyecto Ruta del Sol Sector 2, cuenta con una evaluación socioeconómica, a partir de la cual el Gobierno Nacional dio su viabilidad. Esta evaluación presenta un Factor de Beneficio Socioeconómico superior a la unidad (mayor a 1), por

⁵² Esto se reflejó también en la respuesta a una carta enviada en el marco de la investigación a la concesionaria Consol, mediante la cual se interrogaba a la empresa sobre su respuesta a las afectaciones generadas por las obras. Así, mediante "Respuesta PQRS AGH 142-Solicitud", se recibió por respuesta "*obedeciendo al contrato de Concesión de la referencia, el proyecto Ruta del Sol Sector 2, el cual desarrolla en torno a la normatividad vigente y las licencias Ambientales otorgadas por parte de las autoridades nacionales, por tal motivo, desconocemos cuales son las problemáticas sociales y ambientales a las que hace referencia en su comunicación.*"

lo cual no se deben generar daños socioeconómicos en la región a causa del proyecto; por el contrario se generan beneficios para la Economía y la Sociedad.

En caso de presentarse algún hecho o evento particular en el cual haya evidencia de daños sobre la sociedad, serán las Entidades de Control Competentes quienes intervengan (Torres, 2012: 7).

De esta manera, el recurso del derecho de petición significó a la Asociación de Propietarios acceder a la realidad normativa y contractual del proyecto Ruta del Sol, permitiendo dimensionar las implicaciones del proyecto y obteniendo información para orientar la toma de decisiones ante un Estado que basado en un dispositivo normativo y contractual antepone los intereses de la concesionaria y de la nación sobre las situación de vulnerabilidad la población.

Así mismo, un grupo de habitantes del corregimiento La Campana, que posteriormente conformarían la Asociación de Propietarios, interpuso una acción popular, mecanismo jurídico de participación ciudadana que busca proteger a la población por medio de la acción de un juez, de una afectación a un derecho colectivo. En el mes de febrero de 2013 y ante un juez administrativo de Aguchica, se interpuso la acción popular que buscaba frenar las afectaciones producidas por las obras de la Ruta del Sol, aduciendo afectación al derecho colectivo a un ambiente sano en tanto se estaría dando una afectación al medio ambiente como patrimonio común, así como vulneración al derecho al trabajo y al derecho a la igualdad. Los hechos consignados en la acción popular que conformaron la afectación de derechos colectivos, y que son muestra de la forma como la población percibe la afectación negativa del espacio percibido, son:

- Afectación a la fauna silvestre:

Se registraron numerosos casos de animales muertos y heridos por arrollamiento, así como presencia de animales fuera de sus ecosistemas naturales, incluso en las zonas urbanas, por alteración su hábitat, siendo la alteración misma de los ecosistemas un motivo para buscar la tutela del derecho a un ambiente sano. Sobre este tema se obtuvieron dos testimonios que refrendan este hecho:

Por una parte, el testimonio de un funcionario público sobre las alteraciones al equilibrio de los ecosistemas hace parte de la incidencia del espacio concebido, con una territorialidad estatal y corporativa que se expresa en la destrucción del patrimonio ambiental para dar paso a las infraestructuras:

Pudimos evidenciar aquí en las instalaciones del SENA y tuvimos acá fue desplazamiento de la fauna. Sí, por ejemplo aves, hubo una época en que acá las aves revoloteaban y no encontraban donde llegar porque hubo necesidad de talar muchos árboles por acá cerca, entonces teníamos aquí aves que de pronto históricamente tenían paso y llegaban a ciertos árboles y en el momento no los encontraban entonces por ejemplo entre 5 y 6 de la tarde veíamos nosotros por aquí aves que nunca se habían visto como buscando donde descansar (D. Claro, comunicación personal, 26 de agosto de 2014).

Por otra parte, en la Universidad Popular del Cesar ocurrió una situación particular que involucró las afectaciones a la fauna silvestre debido a los trabajos de la Ruta del Sol. De acuerdo al relato de

unos de los profesores participó en los hechos, las personas que encontraban animales heridos o extraviados buscaron ayuda en las instalaciones de la Universidad, donde se adaptó un espacio en la parte exterior donde se terminaron agrupando animales como tigrillos, boas y micos, en la que se convirtió en un hogar de paso donde la policía ambiental y la misma empresa Consol llevaban ejemplares silvestres afectados.⁵³ No obstante, Consol no respondió con el sostenimiento de los animales en términos de medicamentos y alimentos, por lo cual debieron ser llevados al Bosque del Aguil (W. Sánchez, comunicación personal, 27 de agosto de 2014), lugar al que se acudió a buscar el paradero de los animales pero en donde no se dio razón de ellos.

- Tala de árboles:

A lo largo de la construcción de la variante de Aguachica, y al igual que sobre toda la zona intervenida, se realizó una sistemática tala de árboles a lo largo de la vía, de acuerdo a las especificaciones técnicas que ordenan el despeje de la vía a una distancia de 15 metros a cada lado, involucrando árboles y ecosistemas enteros como en el corregimiento de Norean, donde habitaba un grupo de primates que desapareció con la deforestación del lugar. Se habla de que se habría talado en el Cesar más de 20.000 árboles, con el agravante de que las personas no están informadas sobre alguna acción del concesionario para lograr alguna compensación ambiental o la reposición de los árboles talados. Esta situación fue registrada por la prensa local de esta manera:

A su vez la comunidad se encuentra expectante debido a que la concesión en procura de mitigar el impacto ambiental que viene generando, ha anunciado la siembra de nuevos árboles, es decir que por cada árbol derribado ellos sembraran cinco, pero la comunidad dice que no ha visto ni el primer árbol sembrado por la concesión y temen que no pase nada frente a esta situación. (Diario La Calle, 13 de julio de 2013).

La condición de una obra de doble calzada implica que la primera calzada ha vivido, desde su puesta en funcionamiento (en 1956 para el caso de la Troncal de Oriente), un proceso natural y antrópico de arborización, lo cual pasó a ser constitutivo del paisaje y del patrimonio ambiental local. Por ello, se hizo importante para la población conocer las acciones de compensación proporcionales y de acuerdo al grado de afectación.

- Desvío de manantiales de agua:

Se ha desviado el cauce de manantiales temporales que surgen en invierno, aunque no se identifica qué fuentes de agua y en qué lugares se daría la afectación.

- Vertimiento de aguas negras:

Se considera de gravedad el manejo las aguas negras como si fueran aguas lluvias, sin construirles box culvert y vertiéndolas a caños y arroyos que alimentan a la quebrada que cruza al Bosque del Aguil

⁵³ Sobre el improvisado hogar de paso se creó el perfil de Facebook “Hogar de paso UPC Aguachica”, disponible en <https://www.facebook.com/pages/HOGAR-DE-PASO-UPC-AGUACHICA/171457512918451?fref=nf>

y la quebrada Buturama que surte al acueducto municipal en su parte alta. Estas aguas negras eran manejadas por los habitantes de La Campana por medio de pozos sépticos, los cuales fueron afectados por la construcción de la variante.

- Riesgo sobre la quebrada Buturama:

El cuerpo de agua que abastece al municipio de Aguachica, la quebrada Buturama, queda expuesta a la expansión urbana jalonada por la construcción de la variante, de acuerdo con la experiencia vivida con la vía antigua. En este sentido, y de acuerdo al este comportamiento histórico de las vías como atractoras de población, un experto que prefirió reservar su identidad considera que la zona de la quebrada Buturama, abastecedora del acueducto y que orográficamente define con su microcuenca la geoforma que soporta a Aguachica, se encuentra en un riesgo de urbanización que debe ser regulado por el Plan de Ordenamiento Territorial (también en R. Rincón, 28 de agosto de 2014).



Ilustración 28. Parador Rojo, competencia de la Ruta del Sol frente a servicios tradicionales en la zona. Fuente: la investigación.

- Diseño de la variante deja aislados a comerciantes y prestadores de servicios en el corregimiento La Campana:

Las personas que viven del tránsito de vehículos pesados en el corregimiento La Campana, unos 600 trabajadores, quedaran aislados y en posición de desigualdad de oportunidades frente a las infraestructuras de servicios (Parador Rojo y Biomax) de la Ruta del Sol, después de 50 años de construcción de tejido económico y social.

- Los centros de servicios de la Ruta del Sol están en situación de ventaja sobre la competencia de los negocios tradicionales:

Las bahías de centro de servicios en medio de la doble calzada se convierten en una competencia directa y ventajosa frente a los negocios tradicionales, afectando a cerca de 600 empleos directo e indirectos alrededor de la interacción con los usuarios de la vía en corregimiento La Campana.

- Es imposible para un propietario actual establecerse sobre la nueva vía:

Para hacer uso del espacio adyacente a la vía, un comerciante tendría que pagar todos los derechos y permisos requeridos, además de la construcción de carriles de aceleración y desaceleración para el nuevo negocio con un costo de 400 millones de pesos, lo cual hace relativamente inviable cualquier tentativa de un pequeño propietario como los del corregimiento La Campana.

- La empresa Consol es responsable de prácticas engañosas con la comunidad:

El concesionario Consol realizó un estudio de mercadeo y de potencial económico para el Cerro de La Campana, con la excusa de mejorar la oferta de servicios e incentivar el paso de los vehículos pesados aún con la variante, pero terminó aplicándolo para el posicionamiento de las infraestructuras de servicios “Parador Rojo” y Biomax, ubicados en medio de la doble calzada.

Además, en las primeras socializaciones se invitaba a toda la comunidad, mientras que con el paso del tiempo se comenzaron a hacer socializaciones, es decir, legitimación de su trabajo frente a la comunidad, con grupos pequeños (hasta 4 personas). Sobre las prácticas engañosas para con la población, otro de los interlocutores, que no hace parte de la asociación de propietarios, afirmó: “nos dimos cuenta que esta gente ve de una manera manipuladora e irresponsable, hacíamos una reunión por ejemplo cualquier cosa que nos iban a socializar y firmábamos los documentos de asistencia y esas asistencias las anexaron a documentos donde decían que habían socializado la variante de Aguachica, y tenemos como demostrarle que eso es falso” (R. Rincón, comunicación personal, 28 de agosto de 2014). También se cuestiona que la Ruta del Sol no permita la participación de sectores críticos de la comunidad en las socializaciones, discriminando puntos de vista que no le son favorables.

Inicialmente, se dijo a la comunidad que las variantes sólo aplicaban para las zonas urbanas, no para las zonas rurales como el Cerro de La Campana, y que los clientes del lugar no se verían disminuidos. No obstante, a finales del 2011 el discurso cambió, y se dijo a la comunidad que debían adaptarse, y que las consecuencias económicas no serían tan fuertes debido a que los negocios de La Campana tenían una clientela cautiva aunque no pasara por allí la doble calzada. Por tanto, la Ruta del Sol ha propuesto una campaña publicitaria y de mejoramiento de los servicios en el corregimiento La Campana, aun cuando se infiere que el tráfico vehicular será gravemente afectado. Además, el concesionario Ruta del Sol S.A.S. ha ocultado información legal a las comunidades, como la regulación de tráfico pesado por las cabeceras municipales.



Ilustración 30. Parador Rojo, infraestructura de servicios operada por el concesionario que entra en competencia con los servicios tradicionales de la zona. Fuente: la investigación.

También se dijo en principio que las bahías en medio de la vía (Áreas de servicio) servirían para apoyar situaciones de emergencia, ambulancias, enfermería y servicio de grúas, afirmando además que su negocio sería el recaudo de peajes, negando la competencia que instalarían contra los negocios tradicionales. Esto, en visible contradicción con la instalación de los negocios Biomax y “Parador Rojo”, los cuales compiten directamente con negocios tradicionales como los que se encuentran en el corregimiento Cerro de la Campana. Otra estrategia de engaño se implementó ante la

obstrucción de la vía realizada por pobladores de La Campana en protesta por la falta de claridad del Gobierno y de la ANI, cuando un funcionario de Ruta del Sol (Jesús Eduardo Hernández, asesor de relaciones públicas de Ruta del Sol S.A.S) se presentó como funcionario de la alcaldía para mediar en la situación de conflicto. Finalmente, sucedió que el mismo día de la visita del Presidente de la República en marzo de 2013 a Aguachica, los líderes de la movilización social fueron invitados a Bogotá por parte de las directivas de la concesionaria para discutir las problemáticas, de manera que no se les brindaron soluciones en dicha reunión, ni pudieron manifestar al Presidente su descontento por las implicaciones negativas de las obras, lo cual quedó registrado en un video del informativo nacional “Noticias Uno.”⁵⁴



Ilustración 31. Estación de servicio Biomax, parte del negocio del concesionario Ruta del Sol, en competencia con los expendedores de combustible locales. Fuente: la investigación.

- Los negocios en las áreas de servicio de la Ruta del Sol se encuentran en posición dominante en términos espaciales y comerciales, faltando al derecho a la igualdad:

⁵⁴ Ver: <http://noticiasunolaredindependiente.com/2013/03/24/secciones/que-tal-esto/habitantes-de-aguachica-protestan-por-trazado-de-ruta-del-sol/>

A pesar de que después de la culminación de la Ruta del Sol ningún otro negocio tendrá acceso a ambos carriles, la ANI considera que todos los negocios están en igualdad de condiciones, según respuesta al derecho de petición formulado por la comunidad.

De esta manera, por medio de estos recursos de participación democrática, los pobladores del corregimiento La Campana realizaron acciones de territorialidad que configuran un espacio vivido, en la medida en que afirmaron la pertenencia y la necesidad de inclusión de la población en las políticas de desarrollo espacial, defendiendo al espacio de las transformaciones arbitrarias y perturbadoras realizadas por la concesionaria y el Estado legitimador de su accionar. Si bien se desconoce la respuesta del juez ante esta iniciativa popular, la evidencia muestra que la Ruta del Sol continuó su marcha en la producción del espacio concebido.

Relaciones socioespaciales

Complementando esta visión que, desde lo normativo, permitió mostrar las principales percepciones objetivadas de la población sobre la incidencia de la construcción de la Ruta del Sol sobre el espacio local, es posible encontrar otro tipo de implicaciones socioespaciales que permiten dimensionar la intensidad de la afectación y las numerosas variables asociadas a este tipo de obras.

Esta transformación del espacio local, incluso en su forma más evidente, como remoción de suelos, implica la posibilidad de tropezar con el patrimonio arqueológico de la Nación que subyace desde hace siglos o milenios, esperando bajo tierra para convertirse en un obstáculo más para el desarrollo de los grandes proyectos de infraestructura que requieren la el país. Para el caso de Aguachica, es recordado por un sector informado de la población el incidente ocurrido ante el hallazgo de restos cerámicos, al parecer una tumba, y que no fue debidamente gestionado por la empresa Consol. La versión de un funcionario público interesado en el tema es la siguiente, la cual incluye información de contexto que permite situar al interlocutor:

Se reconoce que la Ruta de Sol es actualmente la obra de mayor impacto regional desde la construcción del cable Gamarra Ocaña en 1929 y su operación hasta 1945, en una zona poblada actualmente por más de 700 mil habitantes, y constituida por los “sures”: Sur del Cesar, Sur del Magdalena, Sur de Bolívar, y parte de Norte de Santander y Santander.⁵⁵

No obstante, no por las características propias de la obra, sino por la falta de planeación, esta megaobra genera “desarrollo” pero a una relación costo-beneficio que deja palpar las profundas afectaciones poblacionales y territoriales sobre las localidades:

⁵⁵ Incluso, se tiene por cierto que fue la vía Troncal de Oriente la que determinó la desactivación del Ferrocarril del valle del Río Magdalena y el cable aéreo, lo cual muestra la fuerza socioespacial de las infraestructuras carreteras. Esto, en relación con el carácter individual y privado que ofrece el tránsito de vehículos particulares y camiones, y con la red constituida por vías primarias, secundarias y terciarias que en unos cuantos decenios llegó a una gran cantidad de localidades, articulando relaciones regionales e interregionales.

y sobre todo en esta zona del Caribe nos va a dejar desarrollo pero a un costo muy elevado, un costo muy elevado, yo digo que eso es una hiel dulce y una miel amarga, es una obra necesaria pero desafortunadamente los del gobierno, la irresponsabilidad del gobierno hace ver que sea una obra que trae más perjuicios que beneficios pero si hubiera existido una planeación... (R. Rincón, comunicación personal, 28 de agosto de 2014).

Falta de Planeación y control que habría permitido que la concesionaria trabajara durante 8 meses “sin licencia”⁵⁶, en una zona que haría parte de la zona de reserva forestal declarada por la ley 2 de 1959.⁵⁷

Desde esta perspectiva, se recoge la narración que aborda la experiencia de la empresa frente al hallazgo de material arqueológico, la cual terminaría, de acuerdo a una versión recurrente entre la población informada, en una violación de toda la normatividad que protege el patrimonio arqueológico colombiano. En primer lugar, se narra cómo el antropólogo a cargo de las labores de monitoreo no tendría las condiciones mínimas para realizar su trabajo: *“en ese momento estaba el antropólogo y ese antropólogo tenía que hacer todo el trabajo de campo, todo lo que tiene que ver con eso, el trabajo antropológico, tenía 150 kilómetros, no tenía vehículo, era completamente solo, no tenía auxiliares.”* Esto, combinado con la ya citada falta de “licencia”, habría generado una vulneración al patrimonio arqueológico, al parecer, por desconocimiento de la legislación colombiana en la materia: *“ellos manifiestan que sí, que han trabajado sin la licencia porque ellos no conocen la ley colombiana y que además el antropólogo no les hizo saber eso y luego al confrontarlos eso de que el antropólogo no les hizo saber imagínese una cosa de esas, el desconocimiento de la ley no justifica la violación”*. Esta versión estaría sustentada por material fotográfico y el testimonio del mismo antropólogo, quien serviría de chivo expiatorio siendo despedido en medio de la coyuntura:

tengo las fotografías y en el informe se dice que tiene aproximadamente unas 700 partes, figuritas, y es un informe aterrador, [...] eso hace que despidan al antropólogo, lo despidieron, a ver si las figuras las entregaron, no las entregaron, le pregunto a la Ruta del Sol si ellos consiguieron figuras de estas indígenas de nuestros antepasados y me dicen que no, que el antropólogo muestra las fotografías en el informe y dice que más o menos tienen 700 en un morral [...] el Instituto [Colombiano de Antropología e Historia] está diciendo que por favor que eso lo recupere y el instituto dice que no pueden hacer nada porque ya han mandado unas cartas y tienen 7 u 8 meses y no las han contestado (R. Rincón, comunicación personal, 28 de agosto de 2014).

Se destaca entonces, por un lado, la forma como el interlocutor se refiere a las evidencias arqueológicas como a sus “antepasados”, lo cual es una muestra de sentido de pertenencia y de territorialidad a través del patrimonio arqueológico; por otro lado, la referencia al ICANH como

⁵⁶ Otro de los interlocutores hizo una afirmación similar, pero refiriéndose a que la que la empresa habría trabajado durante un tiempo “sin interventoría” (W. Quiroz, comunicación personal, 25 de agosto de 2014). No obstante, esta información no fue corroborada.

⁵⁷ Aunque esta norma se configuró históricamente como uno de los actos de ordenamiento territorial más importantes en la historia normativa ambiental del país, a esta área protegida se le han realizado múltiples sustracciones, las cuales involucran las licencias ambientales para los megaproyectos de infraestructura.

entidad competente que no ha hecho valer la legislación colombiana se hace extraña, en tanto esta entidad es reconocida por el celo con el cual ejerce su atribución de protección del patrimonio arqueológico en este tipo de contextos que requieren de remoción de suelos.

Continuando con las percepciones objetivadas⁵⁸ en Aguachica sobre las implicaciones socioespaciales de la construcción de la Ruta del Sol, y retornando al tema económico, se hace evidente para algunos interlocutores la relación entre la bonanza económica que caracteriza al espacio-tiempo de coyuntura con un aumento de la inseguridad (tema que se anunció como expectativa en el caso de Maceo):

incluso muchas personas que han capturado en el acto, en flagrancia cometiendo delitos no viven ni siquiera aquí en Aguachica, vienen desde otros municipios, cometen sus delitos y se van, roban, atracan, asesinan y se van del municipio entonces nosotros aquí estamos a una hora de Ocaña, a 3 horas de Bucaramanga, muchas bandas que han desarticulado acá que son de Bucaramanga, venían de Bucaramanga a cometer sus delitos y después de iban, entonces esto de la violencia no se ha acabado del todo es que incluso ayer tuvimos un secuestro aquí mismo en el frente. (D. Claro, comunicación personal, 26 de agosto de 2014).

Este tipo de problemáticas sociales, económicas y espaciales se cruza con otros efectos indeseados que hacen parte del espacio-tiempo de coyuntura, y que son propios de momentos de bonanza en cualquier localidad de pequeño o mediano tamaño. Así, de acuerdo a uno de los concejales del municipio de Aguachica, quien implementa un discurso crítico sobre las afectaciones locales durante una sesión del concejo municipal:

Es preocupante la fatal no presencia de los señores representantes de la empresa Ruta del Sol y los amigos de Corpocesar. [...] Lo que estamos haciendo es una voz de protesta por los atropellos que ellos han venido cometiendo. [...] la Ruta del Sol por Aguachica iba a traer progreso y desarrollo. Pero ha sido todo lo contrario, lo único que ha aportado ha sido miseria, pobreza, desplazamiento, prostitución y pérdidas económicas. (Concejo Municipal de Aguachica, 16 de noviembre de 2012).

Así mismo, otras voces cuestionan el mejoramiento de las condiciones para generar turismo que corresponda a la capacidad hotelera instalada, de acuerdo a la vocación de lugar de paso según la cual se ha configurado históricamente el municipio de Aguachica. Al respecto, desde los primeros momentos de la puesta en marcha del proyecto vial, se percibía una expectativa no de reactivación, sino de afectación negativa del sector turismo:

Con el paso de la Ruta del Sol, se vislumbra un aislamiento de la ciudad con la troncal o vía que se proyecta, lo cual causaría efectos devastadores en el comercio y servicios que actualmente presta el municipio, ya que sus mayores ingresos lo genera el tránsito de turistas, mostrándose incertidumbre en estos sectores, requiriendo proponer nuevas iniciativas de turismo que permita atraer al turista,

⁵⁸ Es decir, no se trata sólo de percepciones como interpretaciones personales de la realidad, sino de versiones de la realidad basadas en hechos reconocidos socialmente.

como población que más demanda los diferentes servicios que actualmente se prestan en la ciudad. (Municipio de Aguachica, 2012: 107).

Esto concuerda con la situación actual descrita por la Cámara de Comercio del municipio (E. Solano, comunicación personal, 28 de agosto de 2014), según la cual en Aguachica existen 140 hoteles, varios de los cuales se construyeron durante la etapa de mayor flujo de dinero, y que, además de tener que competir con personas que arriendan habitaciones, ahora se ven enfrentados a la implementación de la Ruta del Sol, la cual, al parecer, está generando un “efecto túnel” propio de los lugares configurados como segmentos (lugares con una mínima afectación económica por la infraestructura) en relación con una vía rápida (Governá, 2007), restando oportunidades para recuperar la inversión realizada por muchas personas con el fin de aprovechar el espacio-tiempo de coyuntura⁵⁹, de acuerdo con la perspectiva de un reconocido hotelero que reclama acompañamiento de las diferentes instancias de gobierno:

Mientras tanto en pueblos como Aguachica y muchos más, la gente se apresura a invertir inmensas cantidades de dinero (ya sea legal o ilegal, dinero caliente o frío, prestado o propio, en fin venga de donde viniere) en una infraestructura hotelera que dará al traste con lo poco que tenemos y encarecerá el costo de vida hasta niveles no imaginados, ante la mirada complaciente del Gobierno de turno tanto nacional como local, sin haber hecho antes un análisis de mercadeo y un estudio de factibilidad acorde con los protocolos y patrones modernos. ¿Pero qué pasará cuando culminen los trabajos de la construcción de la vía y levanten campamentos y licencien el personal o lo trasladen a otro frente de trabajo? (J. Rodríguez, 12 de mayo de 2012: 1).

Por otra parte, trascendiendo las implicaciones económicas, la relación de la Ruta del Sol con la Iglesia católica tampoco fue la mejor, de manera que un representante de dicha iglesia en el lugar se mostró decepcionado con la gestión social de la empresa, reconociendo que la circulación de dinero agudizó la problemática de consumo de sustancias que ya era preocupante en Aguachica, y asumiendo como una injusticia la compensación económica a los desplazados por el proyecto, que no se corresponde con la afectación causada. Se manifiestan, además, reclamos por la incidencia de la Ruta del Sol en el campo religioso, que se originó por la afectación sobre las imágenes, cruces, calvarios, e incluso sobre un cementerio que quedaba ubicado junto a “la 40” (Troncal de Oriente) cerca al SENA, en el barrio San Martín, conocido como el “Cementerio de los Pobres”, el cual era administrado por la Junta de Acción Comunal del lugar, de acuerdo a lo narrado por el representante de la iglesia (J. Amaya, comunicación persona, 26 de agosto de 2014) y por un interlocutor que prefirió que no se mencionara su nombre.

⁵⁹ Esto, en contraste con lo encontrado en la investigación realizada por los integrantes del componente sociodemográfico (del cual hice parte) en el desarrollo del proyecto *“Análisis de las implicaciones sociales y económicas de las Autopistas para la Prosperidad en el departamento de Antioquia”*, en tanto la expectativa de la mayoría de los municipios antioqueños ubicados dentro del área de influencia de las Autopistas para la Prosperidad (incluido Maceo), proyecta al turismo como uno de los sectores que se fortalecerá, lo cual podría estimular la construcción de una infraestructura hotelera, parte de ella por medio de endeudamiento, que podría dejar de ser rentable con el paso de la coyuntura socio-espacial, generando posiblemente el empobrecimiento de los inversionistas.

Ante estas afectaciones, el cura propuso a la concesionaria construir un monumento que respondiera a las necesidades simbólicas de compensación frente a las afectaciones religiosas, pero no se obtuvo respuesta, en un espacio tiempo de coyuntura que para el interlocutor se ha caracterizado económicamente por la contratación y el despido masivos de trabajadores, con todo lo cual, las afectaciones sobre Aguachica habrían sido más negativas que positivas (J. Amaya, comunicación persona, 26 de agosto de 2014).

Dimensión regional

La importancia de situarse sobre el estudio de caso elegido no implica que se puedan obviar las dimensiones inter-regional y regional de la Ruta del Sol, ya que, reconociendo las particularidades de las problemáticas locales, donde en cada territorio local se viven dinámicas propias de acuerdo a la configuración histórica del espacio percibido, existen también ciertos rasgos generales compartidos por los diferentes poblados (en términos socio-espaciales, económicos, ambientales), ubicados a lo largo de la Troncal de Oriente, conformando así una comunidad de intereses entre actores locales que conforman una red territorial (Haesbaert, 2013) entre actores locales que tienen como factor común una actitud contestataria frente a los efectos negativos del proyecto Ruta del Sol.

Así, a escala inter-regional, y por fuera del territorio red de la conciencia colectiva impulsada desde Aguachica, encontramos el caso de la localidad de Honda (Tolima), con algunas afectaciones similares a las evidenciadas para Aguachica. En dicha zona se dio apertura al tramo de la Ruta del Sol Villeta-Puerto Salgar a finales de noviembre del año 2014, lo cual significó la pérdida del sus ingresos para cientos de personas que vivían prestando servicios de carretera:

Alejandro Flórez, del Hotel Terracota, en la localidad de Puerto Bogotá (Cundinamarca), vecina de Honda, vivió igual suerte al ver disminuida la ocupación de su negocio en un 50 por ciento. La misma crisis azota a los propietarios y trabajadores de unos 150 locales comerciales de esa zona a orillas del río Magdalena, entre los que se cuentan montallantas, talleres de mecánica, estaciones de servicio, tiendas, heladerías, bares, hoteles, parqueaderos, lavaderos de vehículos, engrasaderos y restaurantes expertos en el sancocho de bagre. (El Tiempo, 15 de diciembre de 2014).

Y como lección aprendida de manera tardía, el alcalde de Honda reconoce que no hubo preparación en el municipio⁶⁰ para anticipar los efectos negativos de la apertura de la Ruta del Sol:

“No habíamos previsto el impacto que causaría en nuestra región la Ruta del Sol; lo cierto es que la disminución de vehículos por nuestro municipio es un golpe a los bolsillos de cientos de

⁶⁰ La falta de preparación de los municipios ubicados en el área de influencia de las Autopistas para la Prosperidad, para afrontar la llegada de estos proyectos, fue una de las situaciones identificadas en todos los municipios visitados por los integrantes del componente sociodemográfico, del cual hice parte, en el marco del proyecto “*Análisis de las implicaciones sociales y económicas de las Autopistas para la Prosperidad en el departamento de Antioquia*”. Esto significa que las localidades implicadas se encuentran en un alto grado de vulnerabilidad frente a afectaciones negativas, muchas de las cuales, son prevenibles y gestionables.

comerciantes”, afirmó Alonso Montero, alcalde de Honda, quien señaló que la caída en las ventas ya provocó el cierre de 20 establecimientos de la vía. (El Tiempo, 15 de diciembre de 2014).

Esta situación se ve confirmada también por la lectura que hace el periodista de un medio local Luis Fernando Montoya para el periódico El Tiempo, quien afirma que: “*Nadie estaba preparado para este drama; la Ruta del Sol nos cogió con los calzones abajo.*” (El Tiempo, 15 de diciembre de 2014). Drama para quienes obtenían su sustento de las dinámicas propias de la vía, como el señor Luis Castro, pescador que abastecía a los restaurantes, quien afirmó que: “*es como si una creciente del Magdalena se hubiera llevado los sueños e ilusiones de los comerciantes*” (El Tiempo, 15 de diciembre de 2014). No obstante, no se hallaron evidencias de que en Honda y los municipios aledaños se generara una movilización social.⁶¹

Por otra parte, a escala regional se presentan una diversidad de afectaciones de acuerdo a la configuración del espacio percibido y a la relación histórica de los habitantes con la vía. Con el propósito de ilustrar sobre las afectaciones socioespaciales generadas por las obras de la Ruta del Sol 2, se presenta una tabla que consolida las afectaciones identificadas para algunos de los lugares que hacen parte de la red territorial de la conciencia colectiva, y que muestra tanto las particularidades como las problemáticas comunes, constituyéndose en una muestra que no agota ni las localidades afectadas ni las afectaciones sufridas:

⁶¹ El análisis de las condiciones necesarias para la emergencia de una movilización social ante una percepción objetivada de injusticia es un tema que requiere un aliento propio. Sin embargo, en el caso de Aguachica y el territorio red de conciencia colectiva del cual hace parte parece jugar un papel fundamental el liderazgo ejercido por la Asociación de Propietarios del corregimiento La Campana.

Lugar	Libano	Minas	San Martín	Morrison (Aguachica)	Juncal (Aguachica)	Los Columpios (Aguachica)	La Campana (Aguachica)	Norean (Aguachica)	Besote	Floresta	El Burro	Pailitas	Curumaní	San Roque
Afectación nacimientos de agua	x							x						
Afectación pozas sépticas	x						x							
Acueducto	x	x	x	x		x	x			x	x	x	x	x
Drenajes	x	x												
Aguas negras (alcantarillado)		x	x			x	x	x					x	x
Captación de agua de quebradas			x					x		x	x	x	x	
Extracción de material de arrastre de quebradas			x				x		x			x	x	
Afectación del cauce de las quebradas							x	x		x	x	x	x	
Pozos de agua que se secan en fincas cercanas a la vía.							x							
Captación ilegal de agua subterránea												x		
Afectación socioeconómica (pérdida de clientes)	x		x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Falta de barreras de contención		x												

(viviendas en riesgo)														
Viviendas agrietadas por vibración de maquinaria	x	x												
Falta de puente o paso peatonal	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Tala de árboles			x		x		x	x		x	x	x	x	
Afectación escuela					x									
Puente sin pasos peatonales								x						
Inseguridad por reductores de velocidad en Consol							x							
Captación de agua subterránea							x						x	
Talud (segmentación del espacio)						x	x							
Daños a fauna silvestre							x							
Problemas con los accesos rurales y urbanos			x	x	x		x		x	x	x	x	x	x

Tabla 6. Muestra de afectaciones locales en la zona vinculada a la conciencia colectiva. Fuente: la investigación, a partir de entrevistas.

Sobre las afectaciones locales a lo largo de la antigua vía, la cuales generan una posición crítica de un sector informado de la población que constituye una conciencia colectiva regional, se pueden mencionar algunos ejemplos que ilustran sobre la variedad de las implicaciones socioespaciales en la relación entre la población y el espacio concebido representado por la Ruta del Sol.

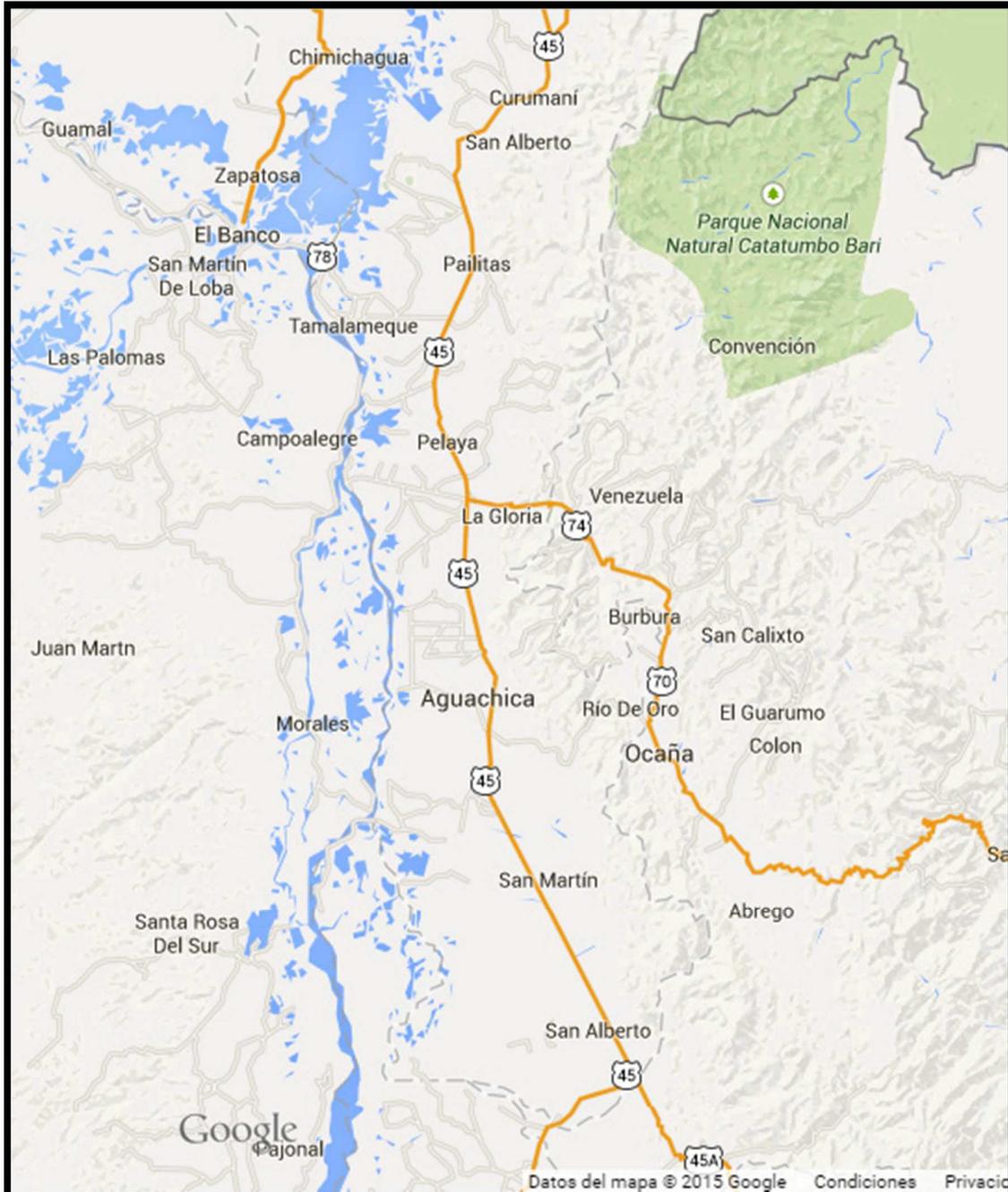


Ilustración 32. Municipios con actores sociales movilizados frente a las implicaciones de la construcción de la Ruta del Sol, todos alrededor de la vía 45 Troncal de Oriente o del Magdalena Medio. Fuente: Google Maps, marzo de 2015.

Así, se conoció el caso del corregimiento de Líbano (municipio de San Alberto), donde la solución peatonal de la concesionaria consistió utilizar un gran tubo de desagüe como paso peatonal bajo la doble calzada, evitando la construcción de un puente peatonal y causando la indignación de la población (Ruta del Sol Aguachica, 30 de enero de 2014).



Ilustración 33. Desagüe, solución de movilidad de la Ruta del Sol ante la necesidad de un puente peatonal. Fuente: captura de pantalla, en video producido por la Asociación de propietarios del corregimiento La Campana, enero de 2014.

Por otra parte, se destaca el tema de los retornos como fundamental para la conexión entre los centros poblados, las zonas rurales y las nuevas condiciones que implican una doble calzada, ya que pueden generar, paradójicamente, un aumento de las distancias en vez de acortarlas, como corresponde a una infraestructura de transporte. Así, el caso de Curumaní plantea la necesidad de ubicar los retornos de acuerdo a las necesidades en la población, demanda local que se dio en el marco de una reunión entre pobladores de Curumaní y representantes de la concesionaria Consol, espacio en la cual se destacó la referencia a una conciencia colectiva regional representada por una comunidad de intereses y un propósito de organización para enfrentar conjunta y regionalmente los problemas relacionados con el proyecto Ruta del Sol 2:

Entonces las dificultades que han tenido, la experiencia que ha tenido San Martín, San Alberto, la que va a tener Pelaya, Curumaní y Pailitas, nos une un mismo propósito. Y como nos une un mismo propósito, este comité se unirá al comité de Pailitas, se unirá al comité que salga en Pelaya, se unirá

al que está ya constituido en Aguachica y conformaremos una Asociación para defender los intereses de la comunidad, en concordancia con la Ley. (C. Muñoz, en Ruta del Sol Aguachica, 28 de mayo de 2014).

Y como muestra de una lucha social que ha cuestionado el poder hegemónico del Estado y la empresa sobre el territorio subordinado, se conoció el caso de la movilización social que asumió, entre otros objetivos, la defensa de la quebrada Torcoroma en el municipio de San Martín, ante el deterioro de su lecho y la morfología del cauce, debido a la extracción de materiales de construcción y a la construcción de la vía de acceso a la explotación minera por parte de la Ruta del Sol.

Por un lado, existe un sector de la población conformado por habitantes informados que reconocen la importancia de esta quebrada que, además de surtir el acueducto local, representa un valor en términos ambientales, paisajísticos y de ocio, lo cual se manifiesta en afirmaciones como “*Yo nunca había visto lo grande e importante que era la quebrada*” y “*Abí era donde nos veníamos a bañar cuando hacíamos paseos*” (S. Portillo, comunicación personal, 27 de agosto de 2014).

De esta manera, debido al descontento de la población se generaron las condiciones para que diferentes niveles y estamentos de la gestión pública cuestionaran la relación costo beneficio de las afectaciones locales sobre el patrimonio ambiental. Así, el director de Corpocesar y el secretario departamental de medio ambiente, acompañados por el personero de San Martín, concejales y ambientalistas, realizaron una visita a una fuente de materiales explotada por la Ruta del Sol en la quebrada Torcoroma, asumiendo una posición de crítica, de valoración normativa y de defensa del patrimonio ambiental frente a las acciones de la Ruta del Sol en aquel sitio:

Desde la Secretaría de Ambiente vamos a hacer todas las gestiones pertinentes para frenar estas afectaciones. No es posible que se esté afectando tanto el caudal del río, ya realmente el río redujo 3 o 4 veces su caudal, y adicionalmente el impacto está claramente marcado. Intervinieron el cauce del río, volvieron más de la mitad del río carretable y lo que queda del río es muy poco, generando unos impactos aguas abajo irremediables. Por lo tanto, se vienen las acciones y si hay algún incumplimiento que se denote en el marco de las obligaciones ambientales yo creo que se procederá a la suspensión” (A. Meza, en Ruta del Sol Aguachica, 29 de agosto de 2014).

Frente a estos cuestionamientos, la concesionaria ha mantenido su estrategia de declararse en cumplimiento de las normas y los lineamientos estipulados en las licencias ambientales:

Por su parte, Hernando Medellín, representante de la concesionaria Ruta del Sol, dijo que tanto las autoridades ambientales como mineras han hecho visitas a las zonas de explotación, sin encontrar irregularidades.

“Las quejas y peticiones de algunas comunidades sobre la ejecución de las obras del sector dos de la Ruta del Sol, obedece a que están preocupadas sobre la explotación de fuentes de materiales, se necesita muchísimo volumen para construir la carretera doble calzada y obviamente esto causa una inquietud grande”, indicó.

Sin embargo, manifestó que tienen sus licencias ambientales en regla, se hacen visitas periódicas tanto de la autoridad ambiental como minera, indicando que no han encontrado ninguna irregularidad.

“Nosotros somos respetuosos de toda la normatividad ambiental”, dijo. (Barrios, M., 15 de agosto de 2014).

Esta versión del espacio concebido por la Ruta del Sol, a pesar del sentir de la población y de las autoridades ambientales, corresponde a la realidad en tanto la explotación de gravas y la construcción de la vía de acceso hacen parte de lo estipulado en detalle en la Resolución 0724 de 3 de septiembre de 2012 que modifica la licencia ambiental original para permitir, entre otras acciones, la explotación minera en la quebrada Torcoroma (República de Colombia, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales, 2012). Con esto, se comprende que los intentos de controlar la afectación ambiental no surtieron los efectos esperados, ya que el responsable de las afectaciones no sería la concesionaria, sino el Estado central que subordina el territorio, ignorando las implicaciones locales de acuerdo al interés general de la nación y sin implementar mecanismos de mitigación y compensación.

El involucramiento de los funcionarios públicos y los actores políticos a diferentes niveles se considera como un resultado que conduce al tema de los logros alcanzados por la conciencia colectiva constituida por la red territorial conformada por habitantes informados y críticos frente a las afectaciones del proyecto Ruta del Sol 2 a lo largo de espacio constituido históricamente alrededor de la Troncal de Oriente, ejerciendo una labor de veeduría y control ambiental, manifestado en declaraciones como la del secretario de medio ambiente del Cesar:

“la concesionaria Consol tramitó 84 autorizaciones temporales para extraer material de construcción, pero no verificó que solo dos cumplen con los requerimientos técnicos de calidad para la construcción de la vía, por lo que sobreexplotaron el volumen que les iba a generar las 84. Se trata de las quebradas Torcoroma y Singararé, en Pelaya, cuyas afectaciones son enormes”. (A. Meza, en Barrios, M., 15 de agosto de 2014).

De esta manera, uno de los logros que ha alcanzado la conciencia colectiva ha sido, como se ha mostrado, involucrar a diferentes estamentos del gobierno, la política y la gestión pública:

El día 23 de noviembre de 2013 el viceministro de Infraestructura Carlos García visita la comunidad del cerro de los chivos para conocer de forma directa nuestra problemática sin intermediarios. La reunión fue en el Restaurante “Chuta”, asistimos los miembros y líderes de la Asociación Cerro de los Chivos. (Asociación Junta de Propietarios del Cluster de servicios Cerro de los Chivos, 9 de agosto de 2014).

Esta vinculación de actores a diferentes escalas de la administración estatal ha incluido al gobernador del Cesar, representante público de la escala regional, quien se ha pronunciado repetidas veces sobre la necesidad de respetar el principio del desarrollo sostenible, gestionando y mitigando las afectaciones negativas de las obras de infraestructura, y ejerciendo una tarea de defensa del

patrimonio ambiental y de los intereses locales y regionales, realizando una gestión que derivó en la implementación de mesas de trabajo con la Agencia Nacional de Infraestructura, generando un espacio de interlocución entre los actores locales, regionales y nacionales:

Susana Portillo, líder comunal de San Martín, dijo que “los que vivimos en este municipio tenemos miedo de perder la quebrada Torcoroma, a causa de la exagerada extracción de material que hace la compañía”, afirmó.

La denuncia fue hecha durante una mesa de trabajo convocada por el gobernador del Cesar, Luis Alberto Monsalvo, con presencia del director de la Agencia Nacional de Infraestructura, Luis Andrade. En el encuentro, los pobladores manifestaron su descontento con la concesionaria [...] (Barrios, M., 15 de agosto de 2014).

Como resultado de esta mesa de trabajo (evento que fue registrado por la Oficina de Comunicaciones ANI, 13 de agosto de 2014), y en ausencia de la directora de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales –ANLA-, se logró el compromiso del director de la ANI de revisar los casos de afectaciones locales en términos de ambientales y socioespaciales, y acordando la realización de futuras mesas de trabajo gracias a la mediación del Gobernador: “*Antes de un mes se realizarán cuatro nuevas mesas de trabajo en las diferentes subregiones del Cesar con todos los estamentos comprometidos, para analizar en detalle su situación particular y acordar soluciones en consecuencia, sobre todo lo relacionado con la Ruta del Sol*” (González, A., 13 de agosto de 2014).

Así, en la primera mesa de trabajo, se expusieron problemáticas socioespaciales relacionadas con la Ruta del Sol en diferentes localidades, generando compromisos como revisar todas las viviendas agrietadas (por ejemplo, 60 casas en el corregimiento de Minas, municipio de San Martín), la ubicación de pasos peatonales vinculados zonas escolares, darle un manejo adecuado a las tuberías que sirven a las localidades afectadas, revisar las compensaciones económicas a los ambulantes y estacionarios afectados y solucionar el problema del vertimiento de aguas negras las fuentes hídricas, y abordando el tema ambiental en cuanto a compensaciones ambientales, a pesar de la ausencia de representación de la Agencia Nacional de Licencias Ambientales, todo lo cual fue registrado en formato de video por parte de un medio local (Meza, A., en ATLinnoVacion, 22 de septiembre de 2014).

Además, en la siguiente mesa de trabajo realizada en octubre de 2014, los representantes de la Asociación de Propietarios incluyeron demandas para el caso particular de Aguachica, las cuales incluyeron temas como las alternativas para no quedar excluidos de la nueva configuración vial, la gestión de carriles de aceleración y desaceleración en el caso de una posible reubicación, resolver el tema de la alteración del suministro de agua y el manejo de aguas negras por medio de *box culverts*, conseguir el apoyo del gobierno local para permitir nuevos usos del suelo de acuerdo a una posible reubicación sobre la variante y la atención de diferentes necesidades en Los Columpios, entre otros temas que hicieron parte de una amplia agenda propuesta de acuerdo a los intereses de los

pobladores de la localidad (Representantes comunidad de Aguachica, autoridad municipal de Aguachica, Agencia Nacional del Infraestructura, 16 de octubre de 2014).⁶²

De esta manera, esta dinámica de participación manifiesta otro logro de la conciencia colectiva, en términos de evidenciar la injusticia generada por la vulneración a los derechos al trabajo, a la igualdad y la participación, de acuerdo a los planteamientos de Gamson (1992), quien teoriza sobre la acción colectiva identificando la puesta en evidencia de una injusticia como parte constitutiva del *marco de acción colectiva*:

Gamson (1992) afina su propuesta al definir, junto a la injusticia, otras dos componentes del marco de acción colectiva. Al marco de injusticia, agrega el sentido de agencia (agency) y el marco de identidad. Este último se refiere a la definición de un nosotros en oposición de otro, responsable de la indignación moral y la situación de injusticia. Injusticia, agencia e identidad conformarán lo que Gamson denomina el marco de la acción colectiva (MAC). (Gamson, 1992, en Paredes, 2013: 21).

También se consideran como un logro la visibilización de los problemas generados por un megaproyecto de infraestructura, frente al discurso oficial y de la concesionaria que, en principio, adoptaron la estrategia de negar cualquier afectación sustentados en el cumplimiento de las normas y los parámetros establecidos en las licencias ambientales. Esta visibilización se implementó por medio de las redes sociales (Facebook, perfil “Ruta del Sol Aguachica”), generando material audiovisual compartido a través de la red social y mediante la plataforma de video You Tube (usuario “Ruta del Sol Aguachica”), a través de una página web exclusiva para visibilizar la problemática (<http://rutadelamiseria.com/>), y recurriendo a la televisión nacional (2 notas en el noticiero “Noticias Uno”), con lo cual, los medios de comunicación se constituyeron en una plataforma de lucha frente a un actor de las dimensiones de la concesionaria Ruta del Sol.

Finalmente, los medios de comunicación regionales registraron como un triunfo sobre la concesionaria el logro de la Asociación de Propietarios consistente en acordar la no implementación de la infraestructura de servicios vinculada a la Ruta del Sol (“Parador Rojo” y estación de combustible “Biomax”) en la variante de Aguachica, los cuales representan, incluso los ubicados en otros lugares estratégicos sobre la vía, una competencia directa y desigual dada por la posición espacial dominante que ofrece el diseño de la Ruta del Sol, implementando bahías que permiten el acceso desde ambos sentidos de la doble calzada. Así, el diario “El Pílon” incluyó una nota que destacó el hecho como producto de la mesa de trabajo implementada el mes de octubre, y como resultado de la gestión del Gobernador del Cesar:

Después de muchas luchas y quejas, los comerciantes de Aguachica pueden respirar tranquilos, pues no le construirán la isla de servicios proyectada dentro de la megaobra Ruta del Sol. Esta fue una de las conclusiones que quedó de la mesa de trabajo que adelantó el gobierno departamental con el presidente de la Agencia Nacional de Infraestructura, ANI, Luis Fernando Andrade. Desde hace

⁶² La referencia corresponde a una matriz en Excel que contiene los puntos abordados en el acta, las propuestas de los actores sociales y la posición de la ANI frente a las demandas locales.

meses, el gobernador Luis Alberto Monsalvo emprendió la tarea de lograr que esta isla no se construyera en la segunda ciudad del departamento, por los perjuicios económicos que traerá sobre los comerciantes. (El Pílon, 10 de octubre de 2014).

A su vez, el semanario la Calle registró la noticia usando un titular que destacaba el papel del Gobernador para la obtención del logro, de acuerdo a su apropiación de la problemática: “*Gobernación del Cesar le ganó el ‘pulso’ a la Ruta del Sol.*” (Semanario La Calle, 10 de octubre de 2014).

La lucha expresada en las acciones de la conciencia colectiva no ha buscado oponerse a las obras de infraestructura vial del país, antes bien, ha significado un reclamo de inclusión en la promesa de progreso y desarrollo que representan las autopistas en un contexto social de victimización de la población local que permite asimilar los efectos de la violencia con los de la Ruta del Sol: “*fuimos víctimas de la violencia y en este momento somos víctimas del progreso*” (L. Quiñones, comunicación personal, 25 de agosto de 2014). Tal asociación entre violencia y afectaciones por megaproyectos es manifestada también por otro de los interlocutores, de manera que: “*yo los comparo a veces con los grupos subversivos, con los paramilitares, ellos son causantes del desplazamiento social, por donde pasan ellos es como el caballo de Atila, ellos dicen que tienen todos los poderes para desplazar a la gente y pagarles, indemnizarlos, de acuerdo al criterio que ellos quieran*” (R. Rincón, comunicación personal, 28 de agosto de 2014).

Esta visión de la intervención de la Ruta del Sol como análoga a una acción violenta se relaciona con la situación de vulnerabilidad a la que se ve expuesta la población frente al poder económico y socioespacial de la concesionaria: “*La vulnerabilidad está pensada desde las víctimas del conflicto armado, pero no a partir del riesgo social de la población desplazada por proyectos de infraestructura pública que cada vez, están siendo ejecutados por el sector privado y por sus estrategias de competitividad y competencia.*” (Asociación Junta de Propietarios del Cluster del Área Comercial Cerro de los chivos (Sin fecha): 13).

A pesar de esta relación de poder desigual de los actores locales frente a las territorialidades ejercidas por los actores del nivel Estado central y los del orden internacional-Global, la resistencia expresada en las acciones de la conciencia colectiva representa una muestra del poder que la condición de ciudadanía confiere a la población, expresado en un movimiento social que, como forma de participación democrática, hace parte de una forma de producción del espacio de acuerdo a la transformación del espacio percibido, la implementación del espacio concebido y la respuesta social en términos de espacio vivido, configurando el espacio a través de las relaciones de poder:

las relaciones de poder suscitan necesariamente, exigen a cada instante, abren la posibilidad de una resistencia, y porque hay posibilidad de resistencia y resistencia real, el poder de quien domina trata de mantenerse con mucha más fuerza, con mucha más astucia cuanto más grande es esa resistencia. De modo que lo que trato de poner de manifiesto es la lucha perpetua y multiforme, más que la dominación lúgubre y estable de un aparato uniformador. (Foucault, 2012: 77).

Perspectivas

En Aguachica y Maceo se viven momentos importantes para el futuro de las localidades. Por un lado, en Aguachica, tras la última de las violencias sufridas en un territorio estratégico, existen organizaciones e individuos que han dispuesto de su tiempo y de sus ingresos para participar de una labor de democratización en la toma de decisiones sobre la Ruta del Sol, en cuanto a aspectos que tienen incidencia sobre la población local. Se trata entonces de liderazgos que articulan el movimiento social y que permiten el flujo de información y la toma de decisiones sobre la estrategia a seguir para enfrentar las dificultades y poner en juego las necesidades de la población frente a los intereses de la empresa y del Estado. Así mismo, el carácter regional que ha adquirido el movimiento social, junto con su funcionamiento, localizado en redes, muestra cómo la voz de unos actores sociales genera un efecto dominó sobre pobladores de otras localidades que comprenden que es posible generar cambios frente a una infraestructura vial que, como todo proyecto, es planificable desde su concepción hasta su finalización en diferentes niveles e intensidades, condición dada para la participación de quienes sufren las diversas afectaciones socioespaciales generadas por la construcción de la nueva vía.

Por otro lado, en Maceo se encontraron diferentes organizaciones y agremiaciones que podrían constituirse, por sí mismas o uniendo esfuerzos, en actores sociales frente a la llegada de autopista Río Magdalena 2, generando espacios de participación ante la empresa constructora y ante el Estado. Esto, de acuerdo a la experiencia vivida con la llegada de la empresa Cémex, lo cual ha mostrado el estado de vulnerabilidad de la población ante grandes alteraciones socioespaciales. Se presentan entonces como retos la protección del agua, de la fauna silvestre y la verificación del cumplimiento de los compromisos estipulados en licencia ambiental. Además, se hace necesaria la verificación del acompañamiento necesario a quienes se vean desplazados por las obras de infraestructura.

No obstante, la marcada diferencia entre los dos casos estudiados no permite inferir a ciencia cierta cuáles serán las implicaciones de la construcción de obras viales en el municipio de Maceo, más allá del espacio-tiempo de coyuntura que de manera inminente se desarrollará. Sin embargo, se pueden imaginar dos escenarios, de alguna manera, simultáneos: el primero, representado por la apertura de vía que implica el proyecto vial, entre el Alto de Dolores y los límites con Yolombó. Allí, las nuevas obras tendrían efectos sociales y ambientales de acuerdo con los predios y los ecosistemas afectados, en una zona caracterizada por un paisaje rural, una baja densidad de población, la preeminencia de los potreros, y la presencia de fuentes de agua y de relictos dispersos de bosque, lo cual, con una efectiva labor de mitigación y sostenibilidad ambiental, podría convertirse en un ejercicio de gestión socioambiental exitoso.

El segundo escenario lo conforman los corregimientos de Puerto Nus y La Floresta, con una dinámica socioespacial ligada a la vía. De darse la construcción de una doble calzada hacia Puerto Berrío se generaría una gran alteración del hábitat y de la relación económica con la vía, lo cual se

convertirá en un reto de gestión social para la empresa constructora, ya que está en juego el bienestar de la población y el tejido social que han convertido a cada localidad en el hogar de quienes, dado el caso, se convertirán en actores sociales que reclamarán sus derechos.

4. Conclusiones: la investigación como experiencia

Los objetivos de una investigación son como el lugar a donde se quiere llegar, lo cual incide en la ruta a seguir (metodología) y en qué significa ir allá (referentes teóricos). La coherencia entre estos tres componentes fundamentales permitió cumplir con el objetivo de analizar la problemática y proponer un esquema teórico y metodológico, lo cual se puede evidenciar a lo largo de los capítulos, haciendo énfasis en estos aspectos tanto en la introducción como al final de este apartado. No obstante, el lugar de llegada fue más fértil de lo esperado, evidenciando la pertinencia del estudio de las relaciones socioespaciales cuando la transformación del espacio es el factor principal en una problemática social. Con esto, se ha mostrado nuevamente la necesidad de adoptar una perspectiva que integra lo espacial al análisis de problemas sociales, ya que la ubicuidad del espacio como dimensión de la existencia, junto con lo social como constitutivo de lo humano, permiten evidenciar tanto la singularidad como los patrones en cada caso estudiado.

Este ejercicio implicó integrar diferentes conceptos que estructuraron el análisis, como la escala, la producción del espacio, la experiencia como eslabón entre el presente, el pasado y el futuro, y la expectativa como representaciones del futuro que producen espacios imaginados a nivel local, y que describen la percepción del riesgo, de la esperanza, de la oportunidad y de la transformación.

Se ha presentado la forma como desde tres escalas estructurantes (que no agotan el análisis escalar) se produce el espacio local a través del anuncio, construcción e implementación de megaproyectos de infraestructura en transporte en Colombia, a partir del estudio de dos localidades como estudios de caso. Esta experiencia de investigación permite extraer una serie de conclusiones que sintetizan los aportes de este trabajo para pensar las relaciones socioespaciales entre las grandes intervenciones sobre el espacio y el espacio local, escala privilegiada para la investigación social. Es privilegiada porque tiene sentido como unidad, con límites político-administrativos, con relaciones de identidad y pertenencia por parte la población, con dinámicas económicas particulares y con una serie de relaciones hacia adentro y hacia afuera que definen su configuración socio-histórica.

Sobre las escalas, se comprendió también que éstas se definen en sus relaciones con las demás, de manera que lo global define a lo estatal-nacional en una relación de subordinación, de reconocimiento internacional y define a lo local en su territorialidad con sus acciones hegemónicas; por otro lado, lo estatal define lo global como instancia que cumple y opera las directrices internacionales, constituyendo el núcleo del sistema de relaciones internacionales, y define a lo local por medio de diversas competencias y de la subordinación territorial; finalmente, lo local define la acción de lo global de acuerdo a las respuestas de la población ante la producción del espacio concebido, y define lo estatal-nacional en tanto se implementa la condición de ciudadanía como relación de identidad con el Estado, la cual le permite a la población reclamar sus derechos.

La cuestión escalar es importante para el análisis socioespacial de muchos fenómenos, porque funciona como herramienta analítica para develar, en principio, ciertas relaciones socio espaciales, comenzando por las relaciones de poder, ya que características como contención, subordinación y

desigualdad, implican siempre tensiones y conflictos, los cuales se develan al analizar las interacciones entre actores que comparten o enfrentan intereses con los de otras escalas.

Esta interacción escalar se asocia con la producción del espacio, de manera que el espacio concebido se manifiesta en la acción de actores de la escala global, representados por los organismos multilaterales que participan en la formulación de las políticas de infraestructura que privilegian la conexión internacional frente a la integración regional y local; por la interacción internacional del Estado colombiano mediante la firma de los Tratados de Libre Comercio, que responde a los lineamientos de la ideología neoliberal; y por la participación de las multinacionales constructoras que hacen parte de la puja internacional por acceder a los contratos de gran envergadura que implican los megaproyectos. Este escenario describe una situación en la cual ya los espacios locales dejan de ser locales en cuanto a la producción del espacio, sino que terminan articulados a dinámicas que están por fuera de sus intereses y de sus posibilidades de control, y en donde el espacio natural y social locales se convierten en obstáculos para el “desarrollo” del país. Desarrollo que deviene en *desarrollo geográfico desigual*, ya que tanto los espacios locales como el territorio nacional se integran a los mercados globales como espacios de consumidores, de productores de *commodities* y de generación de una industria que se desnacionaliza por la inversión de grandes capitales extranjeros, y que debe competir con productos de otros países en los cuales la mano de obra explotada produce a mejor precio, de manera que el lugar del país en la economía mundial es producido y gestionado para que siga siendo un espacio donde priman los procesos de periferia. Es entonces la toma de decisiones de los gobiernos nacionales según los intereses de la escala global la que configura a los espacios locales, cuando son alterados, como los lugares de resistencia, del equilibrio de poderes sobre el espacio y de contestación para la inclusión en un modelo de desarrollo donde lo local pareciera ser sólo el sustrato físico y económico desértico sobre el cual se despliegan las infraestructuras.

Por otra parte, el Estado-nación, como ficción discursiva que instituye relaciones de poder hacia adentro como la subordinación territorial, y mantiene una relación de subordinación hacia afuera con respecto a las directrices de los organismos multilaterales y los intereses de los países que comportan procesos de centro, es la escala intermedia que implementa las reglas del juego frente al comercio internacional y la que produce un marco técnico y normativo para regular las relaciones entre el propio Estado, la concesionaria y la población local. Esta escala intermedia, cubierta bajo la ideología de la economía neoliberal, gestiona el territorio como expresión material del Estado-nación, otorgando poder territorial a la concesionaria y reconociendo a la vez la territorialidad de la población movilizadora, con la cual se ve abocado a generar procesos de participación para la gestión territorial desde estas tres instancias de poder.

Así, el Estado, como productor del espacio concebido, legitima su accionar implementando un aparato técnico y normativo que, bajo el principio de la preeminencia del interés general sobre el particular, favorece la acción del concesionario por encima de los intereses de las localidades. Sin embargo, tal dispositivo técnico y normativo no está respaldado en una institucionalidad y un

despliegue de personal que alcance a reconocer la complejidad de la realidad local y que haga cumplir las normas en beneficio de los pobladores locales; al tiempo, la concesionaria es un actor multi-escalar de grandes dimensiones, difícil de controlar y de adaptarse a las necesidades de la población, por lo cual la normatividad y las directrices técnicas no alcanzan a regular las relaciones entre la población y la concesionaria. Es un actor multiescalar, porque que a la vez hace parte de los actores internacionales y globales como multinacional extranjera; de los actores nacionales por el carácter de la obra y por recibir atribuciones del Estado (como parte del ordenamiento territorial y el proceso de adquisición de predios, entre otros); y de los actores locales por su escala de incidencia implícita en un proyecto de gran alteración del orden espacial. Estas características, sumadas al poder económico y simbólico que representa la concesionaria, hace que la labor de control y las instancias de participación a nivel local tengan grandes dificultades para su funcionamiento, generando una tensión entre Estado y población que puede generar procesos de participación de acuerdo a los esfuerzos de habitantes informados, organizados y propositivos en la generación del espacio vivido, y a la voluntad política del Estado para tener en cuenta las necesidades de las poblaciones que sufren la incidencia directa de las megaobras.

Sumado a esto, la producción del espacio local por parte de los actores locales, en el caso de la experiencia del municipio de Aguachica y en su relación con el proyecto Ruta del Sol 2, se refleja en las acciones de los actores sociales en movilización frente a la construcción de la vía, quienes ejercen su condición de ciudadanía, recurriendo a mecanismos de participación ciudadana como el derecho de petición y la acción popular, y reclamando derechos como la igualdad, el trabajo y un ambiente sano. A demás, producen el espacio vivido ejerciendo territorialidad mediante otras estrategias, como la generación de espacios de interlocución con instancias de control y representantes regionales, constituyendo redes territoriales, visibilizando la problemática por diferentes medios de comunicación, documentando la problemática con la producción de videos, escritos y fotografías, generando propuestas para la concesionaria y realizando manifestaciones culturales y acciones simbólicas, como la ocupación de frentes de obra, marchas por la Troncal de Oriente (vía 45), y la producción de alegoría y acciones performativas como el “señor muerte”, que reflejan la percepción de destrucción (destrucción creativa, diría David Harvey) asociada a la empresa, manifiesta en denominaciones como “Ruta de la muerte” y “Ruta de la ejecución”(que incluye el símbolo de la horca). Se produce territorialidad (estrategia de producción del territorio), en suma, ejerciendo el derecho a la participación ciudadana y democrática que de alguna manera busca coartar el gobierno nacional por medio de la subordinación territorial y el cumplimiento de una normatividad cuya aplicación no alcanza a proteger, e incluso va en contra, de los intereses y valores de la población local.

Si bien se considera positiva la emergencia de una lectura crítica desde la población local, será fundamental que desde el inicio, en el marco de otros proyectos, se establezcan prácticas de respeto a las instituciones y relaciones de confianza entre población, gobierno y empresa, con una actitud propositiva que permita mejorar las oportunidades para la población y mitigar los riesgos. Para ello, es fundamental el flujo de información veraz, clara y oportuna desde el gobierno y la empresa

constructora sobre las implicaciones socioespaciales de las obras, para la población y para el gobierno local. Para sintetizar la relación entre las dimensiones a partir de las que se analiza la producción del espacio, se presenta el siguiente gráfico que ilustra sobre las relaciones entre los componentes de la tríada espacial:

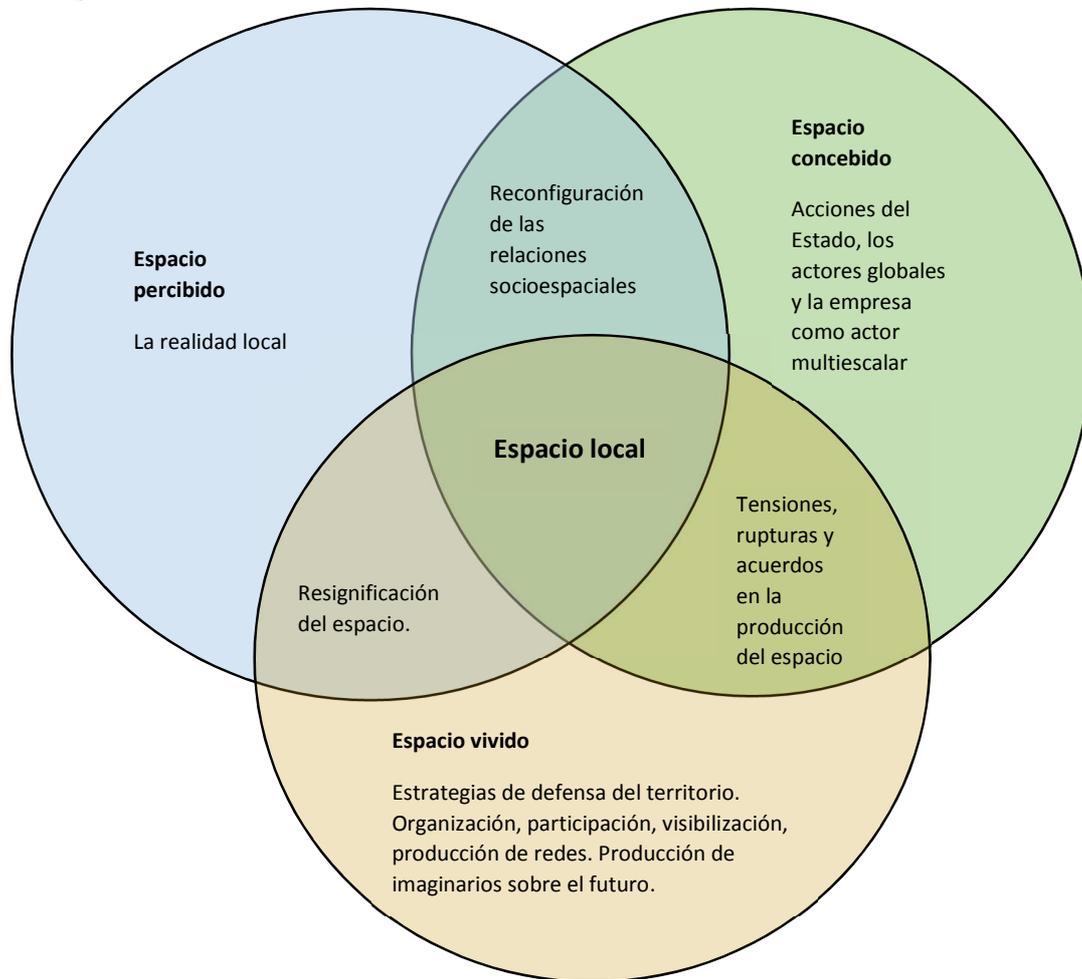


Ilustración 34. Relaciones entre los factores que integran la tríada espacial de Lefebvre (1974). Fuente: elaboración propia.

Como se mostró en la tabla número 3 (p. 71), se entiende la tríada espacial de Lefebvre (1974) integrada por el espacio percibido, concebido y vivido, como forma de acceder a la realidad de la producción social del espacio. Y reconociendo la interacción que existe entre las tres instancias de producción del espacio, se han identificado las relaciones más importantes entre los elementos que configuran, en este caso, al espacio local, buscando una síntesis necesariamente excluyente pero con valor explicativo. Así, de acuerdo la ilustración número 34, el espacio percibido, que constituye la realidad local, es resignificado por los actores sociales, implementando estrategias de defensa del territorio; así mismo, el espacio percibido sufre una reconfiguración de las relaciones socioespaciales que lo constituyen, a partir de la intervención del espacio que implican los megaproyectos. Esta intervención, propia del espacio concebido, implica la acción de actores globales y nacionales, y de

la empresa a cargo del proyecto como actor multilocal, todos ellos con intereses y funciones que confluyen en la transformación del espacio. Esta acción sobre el espacio local genera una interacción con los actores locales que genera tensiones, rupturas (como en los temas ambientales) y acuerdos sobre la forma como se interviene el territorio. De esta manera, se comprende la dinámica de producción del espacio como una interacción de factores más que una acción paralela de elementos independientes.

Por otra parte, abordando otros aspectos de las relaciones socioespaciales, se han propuesto los conceptos de espacio-tiempo de coyuntura y su componente de subordinación territorial, los cuales representan una forma de comprender las consecuencias de la construcción e implementación inicial de los megaproyectos de infraestructura. Su utilidad radica en que, como interpretación y caracterización de una porción de la realidad, permiten evidenciar y comprender las implicaciones de los megaproyectos sobre la población local, ofreciendo elementos para gestionar la articulación entre las diferentes instancias, niveles, actores y escalas implicados en estas grandes obras. El análisis de la coyuntura permite mostrar, así mismo, la necesidad de que el Estado y sus instancias a nivel nacional, regional y local brinden acompañamiento a la población local, y sobre todo a la afectada directamente, para que las grandes obras de intervención del espacio sean un factor de desarrollo local y no solamente de perturbación socioespacial.

Se ha mostrado también que toda alteración del espacio vital tiene consecuencias sociales de acuerdo al área afectada directa e indirectamente, al grado de afectación, al número de población afectada, al tipo de población, al tipo de inmueble afectado, a la concentración de la propiedad, a la presencia de ecosistemas naturales y a otras variables que involucran relaciones socioespaciales. Y a pesar de que la sociedad siempre estará expuesta a grandes alteraciones del espacio producto de fenómenos naturales y antrópicos, el despliegue de los grandes proyectos de infraestructura puede ser objeto de un mayor control y de implementación de mecanismos de mitigación y compensación. Esto, en la medida en que se involucren a las diferentes instancias de la administración y el Gobierno nacional (como responsable del proyecto), regional y local en la gestión de los territorios y las implicaciones sobre las poblaciones afectadas por los megaproyectos,⁶³ ofreciendo acompañamiento para la resiliencia socioeconómica, el control sobre las afectaciones prevenibles, la vigilancia sobre el cumplimiento de las directrices de mitigación y compensación social y ambiental, y la garantía del cumplimiento de los derechos individuales y colectivos de la población, en el marco de la generación de procesos de inclusión de la población y los territorios locales en la promesa de desarrollo que hace parte del discurso que respalda la construcción de los grandes proyectos de infraestructura.

⁶³ El Gobierno del departamento de Antioquia ha respondido a esta necesidad mediante la implementación del proyecto "*Análisis de las implicaciones sociales y económicas de las Autopistas para la Prosperidad en el departamento de Antioquia*", del cual hice parte y que buscó, como producto final, la producción de lineamientos de política pública para aprovechar las potencialidades y mitigar los riesgos alrededor de la construcción e implementación de los megaproyectos de infraestructura en transporte.

En cuanto a la inclusión de los gobiernos locales, sería importante que el gobierno nacional apoyara a los municipios dentro del área de influencia en el proceso de actualización de los Esquemas de Ordenamiento territorial, para articular el desarrollo territorial urbano y rural a la nueva realidad socioespacial generada por las Autopistas. Así mismo, se requiere un flujo de información, un acompañamiento y una articulación a las necesidades y realidades locales que mitiguen la situación de subordinación territorial generada por la construcción e implementación de los megaproyectos de infraestructura. Suplir las necesidades de inclusión y participación de la escala local, manifiestas por medio de la investigación en las afectaciones sociales y ambientales sobre las localidades, es fundamental para cumplir con el principio liberal del desarrollo ambiental y social sostenible consignado en la Constitución Política colombiana. Esto, en una vindicación del valor de la “naturaleza”, de los espacios vivos y de su relación condicional con el desarrollo social, frente a la forma como el “progreso” y el “desarrollo” que representan las grandes infraestructuras reordenan las relaciones socioespaciales, removiéndolas desde sus fundamentos ecológicos, económicos y sociales.

Otras perspectivas que sugiere esta investigación, y que harían parte de un nuevo acercamiento más a profundidad a esta u otra investigación similar (sobre megaproyectos), aportando elementos de análisis para la comprensión de las relaciones socioespaciales, estaría dada por temas que se abordaron pero que no se desarrollaron por cuestiones de espaciotiempo. Queda pendiente profundizar sobre temas como la privatización del espacio; las competencias de alcaldes y gobernadores sobre los megaproyectos que afectan directamente su territorio; el acompañamiento a las familias desplazadas por los megaproyectos, el seguimiento a compromisos ambientales como la reposición de árboles por parte de la empresa, la incidencia de los movimientos sociales en la gestión de los megaproyectos, y la escala del ciberespacio como espacio para la expresión y la lucha social, integrada a la escala geográfica como una dimensión paralela,⁶⁴ y la comparación entre multinacionales y empresas nacionales en su gestión social y ambiental, entre otros temas de interés. Se trata de temas importantes para comprender la producción del espacio a nivel local, que, junto a muchos otros posibles, permitirían comprender aspectos clave de las relaciones socioespaciales alrededor de los megaproyectos.

Para cerrar, una propuesta metodológica para el estudio de los grandes proyectos de infraestructura, complementaria con la propuesta realizada en el proyecto macro de la Gobernación de Antioquia sobre las Autopistas para la Prosperidad, y como aporte desde los estudios socioespaciales, podría incluir las siguientes características:

⁶⁴ Es notable el papel del internet como plataforma de divulgación para la conciencia colectiva frente a la Ruta del Sol. Además, el acceso a la información de fuentes digitales permitió hacer el seguimiento de los procesos económicos y políticos alrededor de las Autopistas para la Prosperidad y la Ruta del Sol. La internet también ha significado una mayor circulación de los periódicos locales y regionales, donde se registran los sucesos importantes para la capital y las localidades, lo cual convierte a los medios locales (incluyendo cuentas de You Tube, perfiles en Facebook y páginas propias) en una valiosa fuente de información sobre la realidad local y regional.

- Se apoya en la producción del espacio y en categorías de análisis socioespacial.
- Ubica su metodología en el enfoque cualitativo, bajo la intención de conocer a fondo la realidad de las localidades, y que traduce el enfoque teórico en los estudio de caso de corte socioespacial.
- Hace uso de técnicas etnográficas, interpretación etnográfica y elementos de la teoría fundada para recopilar y sintetizar la información, como la generación de categorías de análisis. Las entrevistas, conversaciones, recorridos, visitas a lugares de documentación y el uso de los diarios de campo harán parte del acercamiento cualitativo a la realidad local.
- Tiene en cuenta las implicaciones de las escalas global y estatal-nacional en la producción del espacio local. A demás, incorpora el papel de actores de otras escalas, como la veredal, la departamental o la regional en la producción del espacio local, si es el caso.
- Tiene en cuenta otras experiencias similares que permitan comprender el fenómeno y hacer previsión de las posibles implicaciones negativas en otros casos.
- Implementa la expectativa como alternativa de análisis para trabajar en una dimensión temporal que involucre al futuro.
- Analiza las características propias del espacio-tiempo de coyuntura generado por la construcción de un megaproyecto.

Este grupo de referentes de acción para la investigación implica un proceso de producción de conocimiento que parte de una propuesta metodológica, la cual debe ser implementada siguiendo una estrategia, cuya aplicación generará productos de conocimiento sobre la producción del espacio local en relación con los megaproyectos. Así, en la siguiente tabla se presentan un esquema que desglosa de manera general estas propuestas teórico-metodológicas:

Propuesta Metodológica	Estrategia Metodológica	Producto
Producción del espacio	Interrogar la forma como los diferentes ámbitos del poder producen el espacio local.	Nuevo conocimiento producido en clave socioespacial.
Enfoque cualitativo	Conocer en profundidad a partir de estudios sobre lo particular. Reconocimiento del proceso continuo de objetividad-subjetividad implícito en la investigación social.	Descripción y análisis de la realidad estudiada. Conocimiento de la realidad parcial, situado y concreto (Haraway, 1995).
Investigación etnográfica	Acceder a la realidad mediante la interacción directa en el campo.	Lectura de la realidad mediante el proceso continuo de objetividad-subjetividad
Interpretación etnográfica	Comprender los significados implícitos en los hechos sociales, identificando las relaciones entre las partes en interacción.	Interpretación de la realidad a través de la investigación por medio de los actores sociales y la observación. Análisis y síntesis.

Teoría fundada	Analizar a partir de categorías. Técnicas de investigación similares al método etnográfico.	Árbol de categorías, subcategorías y códigos que definen la estructura de los resultados de la investigación.
Análisis escalar	Identificar, analizar y comprender las relaciones entre las diferentes escalas en interacción.	Se pone en evidencia una forma de espacialización de las relaciones de poder.
Experiencia y expectativa	Analizar la experiencia como forma de conocimiento aplicable a otros casos, y la expectativa como representaciones del futuro y alertas sobre las posibles implicaciones.	Criterios de análisis para comprender la realidad observada a partir de relaciones entre espacio y tiempo.
Espacio-tiempo de coyuntura	Identificar las características socioespaciales y las consecuencias propias de la coyuntura generada por la construcción de un megaproyecto.	Elementos de análisis para comprender el fenómeno de los megaproyectos en su incidencia a nivel local.

Tabla 7. Esquema metodológico para el estudio de los efectos socioespaciales de los megaproyectos de infraestructura.

Fuente: elaboración propia.

El espíritu de esta propuesta metodológica implica, de un lado, una posición ética de cuestionamiento del espacio concebido, es decir, de la acción del Estado, de los planificadores y de las diferentes instancia y niveles que generan relaciones de poder; de otro lado, sugiere una posición de respaldo a la población afectada en sus relaciones socioespaciales, de manera que la función de producción de conocimiento se vincula al fin práctico de soporte documental de un proceso, sin que ello signifique alterar el equilibrio entre objetividad-subjetividad que condiciona toda investigación social. No obstante, hay que tener presente que los grandes proyectos de “desarrollo” que implican la transformación del espacio no son malos en sí mismos, aún en su potencial de “destrucción creativa”, sino que requieren de una especial planeación y seguimiento en su ejecución, otorgando la importancia que merecen a las poblaciones y ambientes locales que sufren de las consecuencias negativas de unas transformaciones del espacio que terminarán cambiando la vida económica y social de todo un país.

Anexos

Anexo 1. Formato de consentimiento informado empleado en la investigación.

Efectos y respuestas locales frente a megaproyectos de infraestructura en transporte. Acciones público-privadas, decisiones estatales y demandas globales.

Consentimiento informado.

Por medio de la presente manifiesto que he sido informada/o a cabalidad sobre los objetivos del mencionado proyecto realizado por Julián de Jesús Pérez Ríos como actividad académica en nivel de maestría.

Sé que el proyecto busca *Analizar, desde una perspectiva socioespacial, los efectos y respuestas locales ante megaproyectos de infraestructura en transporte que responden a acciones publico-privadas, decisiones estatales y demandas globales, a la luz de dos estudios de caso y para proponer un esquema teórico-metodológico que permita abordar fenómenos similares.*

Así mismo, tengo pleno conocimiento de que el mencionado estudio incluye la realización de entrevistas, grabaciones de audio y fotografías, que serán empleadas para la elaboración de **un informe** de alcance académico, para la publicación de un **artículo de revista** y otras publicaciones **de carácter académico** que haya lugar.

Mi participación implica:

	Si	No
Permitir que las entrevistas que se me hacen sean grabadas en audio.		
Permitir que las entrevistas sean transcritas.		
Permitir que se haga uso de mi nombre al citar parte de las entrevistas.		
Permitir que partes de las entrevistas sean citadas en el informe de investigación de manera anónima.		
Permitir que partes de las entrevistas sean citadas en el informe de investigación con el nombre de la institución a la cual pertenezco.		
Permitir la fotocopia total o parcial de documentos (archivos personales y organizacionales) previo conocimiento de las partes seleccionadas que se considere tienen importancia para el logro de los objetivos de este estudio		

Entiendo que esta información será utilizada únicamente para los objetivos de esta investigación. Mi participación es voluntaria y puedo tomar la decisión de retirarme en cualquier momento del proyecto o de participar tan sólo en algunas acciones que yo decida.

Nombre: _____

Institución: _____

Fecha: _____

Lugar: _____

Firma: _____

Anexo 2. Esquema de entrevistas con actores sociales, municipio de Maceo.⁶⁵

Entrevista tipo con actores sociales o representantes de gremios y asociaciones: representantes de ASOLEMA (Asociación de Lecheros de Maceo).

a. Contexto:

1. ¿Qué es ASOLEMA?
2. ¿Cuántos asociados tiene?
3. ¿En cuántas veredas?
4. ¿Cuántos años lleva funcionando?
5. ¿Qué beneficios ofrece a sus asociados?
6. ¿Cuál es la importancia de la actividad lechera en la economía de Maceo?

b. Autopistas de la prosperidad. Nivel de conocimiento. Territorio subordinado.

7. ¿Qué son las autopistas de la prosperidad?
8. ¿Cómo se informó sobre las autopistas? Televisión, prensa, internet, voz a voz, gobierno nacional, gobierno departamental, gobierno local, concesionario.
9. ¿Conoce el trazado y qué tipo de obras implicará la nueva autopista que cruzará por el municipio?
10. ¿Ha venido al municipio algún funcionario del concesionario o del gobierno a hablar sobre las Autopistas de la Prosperidad? ¿Cree que eso sería/fue importante?
11. ¿Cree que el municipio debería ser más tenido en cuenta para la ubicación y los trazados de las autopistas?

c. Beneficios para el municipio y la organización social.

12. ¿Cree que el municipio está preparado para aprovechar las oportunidades de empleo que generan las autopistas?
13. ¿Cómo cree que se beneficiará a la población rural y urbana del municipio en la etapa de construcción de la vía?
14. ¿Cómo se beneficiará la población rural y urbana del municipio en la etapa de implementación de la nueva vía?

⁶⁵ Las entrevistas no siempre siguieron la ruta demarcada por el esquema, tomando a veces el rumbo de una conversación, u omitiendo preguntas de acuerdo a los aportes del interlocutor. Más que preguntas directas para ser leídas, se trata de temas que contextualizados permiten hacer preguntas. En los corregimientos de La Floresta y Puerto Nus no se entrevistaron funcionarios sino pobladores del lugar, siguiendo los temas fundamentales expresados en los cuestionarios e indagando sobre el pasado, el presente y el futuro de .

15. ¿Cree que la comunicación e integración con los municipios del nordeste y magdalena medio mejorará? ¿Con qué beneficios?

16. ¿Cree que los lecheros del municipio podrían prestar algún servicio al concesionario o beneficiarse directamente durante la construcción de las vías?

17. ¿Con qué otros municipios se relacionan los habitantes de Maceo? ¿Cómo cree que las autopistas cambiarán las relaciones con estos y otros municipios?

18. ¿Cree que mejorará el acceso a servicios en otros municipios con la implementación de las autopistas? ¿A qué servicios?

19. ¿Cómo cree que mejorará la calidad de vida de la población del municipio?

20. ¿Cómo se integrarán las nuevas vías de comunicación con el proyecto minero en el río Cupiná?

21. ¿Cree que las nuevas vías estimularán el turismo para el municipio? ¿Está el municipio preparado para ello?

22. ¿Cómo cree que cambiará el espacio (fincas, veredas, negocios, paisaje) con la implementación de las autopistas? ¿Quién gana? ¿Quién pierde? ¿Y los lecheros?

d. Riesgos y problemas.

23. ¿Cuál es el estado de las vías terciarias en el municipio? ¿Se está trabajando para mejorarlas?

24. ¿Cree que el municipio se convertirá en un nodo o un segmento en la nueva infraestructura vial? (previa explicación).

25. ¿Cree que con las nuevas vías los costos de pasajes y fletes aumentarán o se reducirán?

26. ¿Qué riesgos implicarán la construcción e implementación de las nuevas vías para los habitantes del municipio?

27. ¿Cree que la llegada de trabajadores de otros lugares altere la tranquilidad del municipio?

28. ¿Se ha presentado especulación sobre los precios del suelo debido al trazado de las autopistas?

29. ¿Sabe qué tipo de problemas ambientales pueden producir las obras?

30. ¿Cree que las autopistas sacarán trabajadores de las fincas, afectando actividades como la producción de leche?

Entrevista tipo con funcionario público: Umata

a. Contexto:

1. ¿Cuál es la importancia de la UMATA para los campesinos de Maceo?

b. Autopistas de la prosperidad. Nivel de conocimiento. Territorio subordinado.

2. ¿Qué son las autopistas de la prosperidad?

3. ¿Cómo se informó sobre las autopistas? Televisión, prensa, internet, voz a voz, gobierno nacional, gobierno departamental, gobierno local, concesionario.

4. ¿Conoce el trazado y qué tipo de obras implicará la nueva autopista que cruzará por el municipio?

5. ¿Ha venido al municipio algún funcionario del concesionario o del gobierno a hablar sobre las Autopistas de la Prosperidad? ¿Cree que eso sería/fue importante/suficiente?

6. ¿Cree que el municipio debería ser más tenido en cuenta para la ubicación y los trazados de las autopistas?

c. Beneficios para el municipio.

7. ¿Cree que el municipio está preparado para aprovechar las oportunidades de empleo que generan las autopistas?

8. ¿Cómo cree que se beneficiará a la población rural y urbana del municipio en la etapa de construcción de la vía?

9. ¿Cómo se beneficiará la población rural y urbana del municipio en la etapa de implementación de la nueva vía?

10. ¿Cree que la comunicación e integración con los municipios del nordeste y magdalena medio mejorará? ¿Con qué beneficios?

11. ¿Cómo podrá la UMATA ayudar a que la población rural se beneficie del proceso de construcción e implementación de la vía?

12. ¿Con qué otros municipios se relacionan los habitantes de Maceo? ¿Cómo cree que las autopistas cambiarán las relaciones con estos y otros municipios?

13. ¿Cree que mejorará el acceso a servicios en otros municipios con la implementación de las autopistas? ¿A qué servicios?

14. ¿Cómo cree que mejorará la calidad de vida de la población del municipio?

15. ¿Cómo se integrarán las nuevas vías de comunicación con el proyecto minero en el río Cupiná?

16. ¿Cree que las nuevas vías estimularán el turismo para el municipio? ¿Está el municipio preparado para ello?

17. ¿Cómo cree que cambiará el espacio (fincas, veredas, negocios, paisaje) con la implementación de las autopistas? ¿Quién gana? ¿Quién pierde?

d. Riesgos y problemas.

18. ¿Cuál es el estado de las vías terciarias en el municipio? ¿Se está trabajando para mejorarlas?

19. ¿Cree que el municipio se convertirá en un nodo o un segmento en la nueva infraestructura vial? (previa explicación).

20. ¿Cree que con las nuevas vías los costos de pasajes y fletes aumentarán o se reducirán?

21. ¿Qué riesgos implicarán la construcción en implementación de las nuevas vías para los habitantes del municipio en su zona rural y urbana?

22. ¿Cree que la llegada de trabajadores de otros lugares altere la tranquilidad del municipio?

23. ¿Se ha presentado especulación sobre los precios del suelo debido al trazado de las autopistas?

24. ¿Sabe qué tipo de problemas ambientales pueden producir las obras?

25. ¿Cree que las autopistas sacarán trabajadores de las fincas y otras ocupaciones, afectando las actividades comerciales y agropecuarias?

Anexo 3. Esquema de entrevistas con actores sociales, municipio de Aguachica.⁶⁶

Entrevista tipo funcionario público: Secretaría de gobierno Aguachica.

a. Contexto.

¿Cómo describe al municipio de Aguachica? Hábleme sobre Aguachica.

¿Cuáles son las actividades económicas más importantes del municipio?

¿Cuántos habitantes tienen el municipio?

¿Por qué son importantes las carreteras para Aguachica?

¿Con qué municipios se relacionan los habitantes de Aguachica?

¿La Ruta del Sol ha permitido mejores relaciones con los municipios vecinos? relaciones de: comercio, educación, salud?

b. Territorio subordinado.

¿Cómo ha sido la relación con el gobierno departamental?

¿Cómo ha sido relación con el gobierno Nacional? (ANI, ANLA, MINTRANSPORTE).

¿Cómo se interpreta desde la alcaldía la subordinación territorial planteada en la ley 388 y en LOOT?

Artículo 7. Competencias en materia de ordenamiento territorial. 1. A la Nación le compete la política general de ordenamiento del territorio en los asuntos de interés nacional: áreas de parques nacionales y áreas protegidas; localización de grandes proyectos de infraestructura.

¿Se ha dado un diálogo con el gobierno departamental y nacional en relación a la implementación de la Ruta del Sol?

¿Cree que el municipio debería tener mayor capacidad de interlocución con la empresa y con el Estado central frente a la implementación de los grandes proyectos de infraestructura?

¿Qué facultades debería tener el municipio para incidir en la ubicación, construcción en implementación de los proyectos de infraestructura, de acuerdo a los principios de coordinación, concurrencia y subsidiaridad expresados en la Constitución?

¿Cómo ha sido la relación de municipio con el concesionario?

¿Cómo ha sido la relación de la comunidad con el concesionario?

¿Cómo cree que ha incidido el concesionario en el ordenamiento territorial del municipio?

⁶⁶ Para el trabajo de campo en Aguachica, pocas entrevistas siguieron el derrotero de la guía, ya que se buscó, en muchos casos, recibir una versión de los hechos sobre los efectos sociales y ambientales en la población de Aguachica, a partir de la narración interrogada del interlocutor.

¿Cuál es el poder real del concesionario? ¿Cómo garantizar el bienestar de la población frente al poder del concesionario?

c. Problemas.

¿Cómo era Aguachica antes de la llegada de la Ruta del Sol?

¿Cuáles eran las expectativas que se tenían con la llegada de la Ruta del Sol?

¿Qué problemas sociales y ambientales ha originado el proyecto Ruta del Sol en la población del municipio? Zona urbana y rural.

- Afectación del espacio público.
- Presencia perturbadora de trabajadores.
- Expulsión de comerciantes.
- Exclusión de comerciantes y servicios de carretera.
- Adquisición de predios ¿cambio de propietarios tradicionales? ¿precios injustos? ¿compra con especulación? ¿compra con información privilegiada?) ¿Qué paso con la gente que vendió? ¿a dónde fueron? ¿cómo fue la experiencia? ¿se les dio apoyo? ¿acompañamiento? ¿por parte de quién?
- Especulación sobre el suelo.
- Alzas en arriendos, servicios y canasta familiar.
- Aumento de alcoholismo y prostitución.
- Abandono de otras actividades para trabajar en la empresa.
- Expulsión de sus viviendas para construcción de la vía.
- Segmentación del espacio en las zonas rurales.
- Construcción de retornos.
- Sobrecarga de los servicios de salud.
- Cambios en actividades productivas rurales y urbanas.
- Enfermedades por material particulado.
- Problemas de movilidad.
- Extracción de materiales de arrastre (agregados) de los lechos de los ríos.
- Sedimentación y desecación de fuentes de agua.
- Deforestación.

¿Cree que ha habido suficiente información por parte de la empresa sobre las obras y sus implicaciones?

¿Qué ha hecho, o qué puede hacer, el municipio para apoyar a las personas afectadas por la construcción de la Ruta del Sol? ¿Es adecuada y suficiente la respuesta del concesionario?

¿Dónde cree que se han originado los problemas? ¿En la empresa? ¿En el Estado central y su legislación? ¿En la administración local?

¿Qué beneficios ha recibido la administración municipal y la población de Aguachica de la Ruta del Sol?

¿Las nuevas autopistas han generado nuevas necesidades de infraestructura, como mejoramiento de vías terciarias, puentes peatonales, intercambios u otros efectos sobre el espacio?

¿Los costos de los fletes y pasajes han subido, ha bajado o siguen igual?

¿Se han valorizado los predios alrededor de la vía?

¿Ha habido atracción de población flotante buscando ser enganchada en la construcción o dinámicas económicas asociadas (ventas), en un número que pueda generar problemas sociales?

¿Ha llegado nueva población a vivir a Aguachica en un número importante y que se pueda asociar a la vías?

¿A partir de la vía se ha generado una dinámica comercial como construcción de hoteles, restaurantes, etc?

¿Cree que los beneficios de las autopistas superarán a los perjuicios ocasionados a la población?

¿Cuáles han sido las respuestas sociales a los efectos adversos de la implementación de la Ruta del Sol?

¿Son adecuadas estas respuestas? ¿Qué pueden hacer las personas que se sienten vulneradas?

¿Cree que Aguachica sufrirá del efecto túnel? (previa explicación).

¿Qué le espera a Aguachica con la implementación de la Ruta del Sol? Aspectos positivos y negativos.

¿Cree que hay un conflicto entre el desarrollo local y nacional?

¿Qué le diría a los alcaldes y a la administración municipal de los municipios en los cuales se implementarán las autopistas de la prosperidad en Antioquia?

Entrevista tipo actores sociales: movilización social Ruta del Sol Aguachica.

a. La movilización social.

Hábleme sobre Aguachica.

¿Cómo definen la acción colectiva? ¿Cómo se autodefinen?

¿Cómo surge la movilización? ¿Cómo describen la movilización social frente a la Ruta del Sol?

¿Qué es esta movilización social?

¿Tienen algún tipo de organización interna?

¿Quiénes hacen parte del colectivo?

¿Cómo están organizados?

¿Han contado con algún apoyo institucional?

¿Cuánto tiempo llevan trabajando?

¿Se han articulado a otros movimientos en otros municipios?

¿Cuál ha sido el papel de los medios de comunicación en la movilización?

¿Qué mecanismos legales han utilizado?

¿Qué logros han alcanzado?

b. Relación con el gobierno local

¿Cuál ha sido la relación de la movilización social con el gobierno local?

¿Han recibido algún apoyo? ¿Se han unido, se han distanciado?

¿Cuál ha sido el papel del gobierno local frente a la construcción de la Ruta del Sol?

¿El gobierno local ha podido incidir en la construcción e implementación de la Ruta del Sol? ¿Qué mecanismo ha usado el gobierno local para incidir en la construcción e implementación de las infraestructuras de transporte?

¿Cuál ha sido el papel del gobierno departamental frente a la construcción de la Ruta del Sol?

¿Cómo ha sido relación con el gobierno Nacional? (ANI, ANLA, MINTRANSPORTE)

¿Cree que hay un conflicto entre el desarrollo local y el nacional?

c. Problemas.

¿Cómo era Aguachica antes de la llegada de la Ruta del Sol?

¿Cuáles eran las expectativas que se tenían con la llegada de la Ruta del Sol?

¿Cuáles han sido los problemas sociales y ambientales que ha ocasionado la construcción de la Ruta del Sol?

- Afectación del espacio público.
- Presencia perturbadora de trabajadores.
- Expulsión de comerciantes.
- Exclusión de comerciantes y servicios de carretera.
- Adquisición de predios ¿cambio de propietarios tradicionales? ¿precios injustos? ¿compra con especulación? ¿compra con información privilegiada? ¿Qué paso con la gente que vendió? ¿a dónde fueron? ¿cómo fue la experiencia? ¿se les dio apoyo? acompañamiento? ¿por parte de quién?
- Especulación sobre el suelo.
- Alzas en arriendos, servicios y canasta familiar.
- Aumento de alcoholismo y prostitución.
- Abandono de otras actividades para trabajar en la empresa.
- Expulsión de sus viviendas para construcción de la vía.
- Segmentación del espacio en las zonas rurales.
- Construcción de retornos.
- Sobrecarga de los servicios de salud.
- Cambios en actividades productivas rurales y urbanas.
- Enfermedades por material particulado.
- Problemas de movilidad.
- Extracción de materiales de arrastre (agregados) de los lechos de los ríos.
- Sedimentación y desecación de fuentes de agua.
- Deforestación.

¿Cree que ha habido suficiente información por parte de la empresa sobre las obras y sus implicaciones?

¿Cuáles son las demandas de la movilización social frente a estos problemas? ¿Cómo, por qué conducto, se han hecho los reclamos?

¿Quién atiende los reclamos? ¿Cuál ha sido la respuesta del concesionario?

¿Cómo ha sido la relación con el concesionario?

¿Por qué cree que se han dado estos problemas? ¿Quién tiene la culpa? Gobierno nacional, concesionario.

¿Quién regula el poder del concesionario?

¿Qué acciones ha implementado la movilización social para recibir la atención del concesionario?

¿Cuáles han sido los logros que ha alcanzado la movilización social frente a estos problemas?

¿Cuáles son los beneficios que le ha traído la Ruta del Sol a Aguachica?

¿Los costos de los fletes y pasajes han subido, ha bajado o siguen igual?

¿Los predios alrededor de la vía se han valorizado?

¿Cree que Aguachica sufrirá del efecto túnel? (previa explicación).

¿Cómo se adaptarán las comunidades afectadas a largo plazo frente a las nuevas reglas del juego generadas por la construcción de la Ruta del sol? ¿Cuáles son las alternativas?

¿Cómo se han articulado los municipios cercanos a la movilización social? ¿Ha cambiado la relación con esos municipios en términos de conectividad?

¿Qué le espera a Aguachica con la implementación de la Ruta del Sol? Aspectos positivos y negativos.

¿Qué mensaje le daría a los municipios en los que se van a implementar proyectos de infraestructura similares?

Anexo 4. Lista de entrevistados, municipio de Maceo.

Nombre	Cargo	Organización o institución
Jesús María Espinoza	Miembro	Comité municipal de cafeteros.
Aristóbulo Vélez y Carlos Alberto Bastidas.	Representante legal y fiscal respectivamente.	Asolema, Asociación de lecheros de Maceo.
Jorge Iván Gonzales Sierra – Miguel Ángel Gonzales Sierra	Representante de los Comerciantes y ex rector del Liceo.	Maceo
David Ricardo Ruiz Cardona	Gerente	Asoinca, Asociación integral campesina del Magdalena Medio
Lina María Cadavid	Sub directora administrativa	Hospital Marco A Cardona
Jorge Fernando Castaño	Representante de Antioquia ante la junta directiva de Fedecacao y secretario de Asoprofin.	Fedecacao, federación nacional de productores de cacao, y Asoprofin, Asociación de Productores Agropecuarios de la Floresta y el Ingenio del municipio de Maceo
Inés Pulgarín	Gerente	Cooperativa León XIII.
Raúl León López	Bibliotecario Institución educativa la Floresta, por 13 años trabajó como auxiliar en la Casa de la Cultura local, exconcejal por un periodo en el municipio.	Municipio de Maceo
Jesús Alfredo Gómez	Jefe de Núcleo	Municipio de Maceo
Aníbal de Jesús García Meza	Presidente	Concejo Municipal Maceo
Mario Alberto Lara Córdoba	Director	Casa de la Cultura municipio de Maceo
Cesar Emilio Martínez Oquendo	Auxiliar Administrativo	Secretaría de Agricultura y Medio Ambiente del municipio de Maceo (UMATA)
Beatriz Erenia González	Secretaria de Gobierno	Municipio de Maceo
Olga Lucía Álvarez	Docente escuela primaria	Institución Educativa Rural la Foresta, municipio de Maceo
Felipe Ramos	Habitante	Corregimiento La Floresta, Municipio de Maceo
José Joaquín Aguirre Hernández	Comerciante y prestador de servicios	Corregimiento la Floresta, municipio de Maceo
María Marleny Cardona y Luz Ángela Fernández	Habitantes	Corregimiento Puerto Nus, Municipio de Maceo
Juan Manuel Gonzáles	Habitante	Corregimiento Puerto Nus, Municipio de Maceo
Luis Alberto Córdoba	Habitante	Corregimiento Puerto Nus, Municipio de Maceo

Tabla 9. Listado de entrevistados, municipio de Maceo.

Anexo 5. Lista de entrevistados, municipio de Aguachica.

Nombre	Cargo	Organización o institución
Euclides Rafael Alsina Granado	Periodista	Emisora Buturama estéreo
William Quiroz	Representante	Asociación de propietarios Cluster de Servicios Cerro la Campana
José Nelson Rodríguez Melo	Hotelero, escritor	Aguachica
Rodolfo Rincón Páez	Docente y periodista	Universidad Popular del Cesar
Edwin Vega	Gerente	Hospital José David Padilla Villafañe
Angel Naser	Propietario	Restaurante Casa Vieja
Walter Gonzales	Arquitecto	Aguachica
Deivis Portillo Contreras	Director	Umata
Xiomara Larrotta Duarte	Secretaria de Gobierno	Municipio de Aguachica
David Eduardo Claro Quiñones, José Gabriel Ojeda	Coordinador Misional y coordinador académico, respectivamente.	Servicio Nacional de Aprendizaje SENA Aguachica
Jairo Solano, Luis Sánchez, Álvaro Santos.	Taxistas	Aguachica
Eduardo Solano Pérez	Personero	Municipio de Aguachica
Juan Amaya León	Cura Párroco	Aguachica
Carmen Guzmán, Flor Ángela Moncada.	Directora administrativa y financiera, y Jefe de Bienestar universitario respectivamente	Universidad Popular del Cesar
Wilson Sánchez	Profesor Tecnología Agropecuaria	Universidad Popular del Cesar
Susana Portillo García	Actora social	San Martín, Cesar.
Flamini Vargas	Actor social	San Martín, Cesar.
Eduardo Solano	Presidente Ejecutivo	Cámara de Comercio Aguachica
Agustín Manrique	Encargado	Bosque del Agüil
José Avendaño	Concejal	Municipio de Aguachica
Mayra Alejandra Torrado	Actora social, abogada.	Municipio de Aguachica

Anexo 6. Referencias sobre un estado del arte sobre vías y desarrollo.

La tabla presentada a continuación muestra la relación espacio-infraestructuras-sociedad planteada en cada uno de los documentos interrogados como antecedentes, lo cual, sin pretender agotar el material de referencia, se constituye en una muestra de diferentes enfoques sobre el estudio de la incidencia socioespacial de carreteras y autopistas, los cuales muestran marcadas tendencias regionales:

País	Autores	Enfoque	Relaciones espacio/infraestructura/sociedad
España	Obregón Biosca, Saúl Antonio (2008).	Impactos y efectos socioeconómicos, estudio comparado.	Impacto de las vías: distribución territorial, vertebración del territorio, actividades económicas, calidad de vida, espacios rurales, desarrollo urbano.
	Holl, Adelheid (2011).	Accesibilidad.	Oportunidades de intercambios (bienes y servicios). Competitividad. Desarrollo regional.
	Díaz Márquez, Sonia Esperanza; de Ureña Francés, José María (2010).	Papel territorial de los intercambiadores de transporte.	Relación infraestructura territorio. Desarrollo económico, estructura espacial y dinámicas territoriales. Usos del suelo, paisaje.
	Bellet, Carmen; Alonso, Pilar y Casellas, Antònia (2010).	Relación entre infraestructura de transporte y territorio.	Interacción infraestructuras/territorio/agentes sociales
	López Suárez, Elena; Ortega Pérez, Emilio; Condeço-Melhorado, Ana Margarida (2009).	Impactos territoriales, efecto desbordamiento.	Articulación del territorio, Accesibilidad.
	De las Rivas Sanz, Juan Luis; Santos y Ganges, Luis; Pastor Antolín, Luis Jesús; Peiret i Carrera, Antonio (2001).	Infraestructura vial y competitividad.	Política territorial, demandas sociales y políticas de desarrollo territorial.
	Nogués Linares, Soledad y Salas Olmedo, Henar (2008).	Impacto territorial y usos del suelo.	Estructuración entre nodos y áreas periféricas.
Estados Unidos	Hanson, Susan (1986).	Dinámicas urbanas y accesibilidad.	Topología y calidad de vida.
	Handy, S. L. and D. A. Niemeier (1997).	Indicadores de accesibilidad.	Desplazamientos, distancias, modos de transporte.
	Cervero, Robert (1999).	Accesibilidad	Vivienda, trabajo, suburbanización.
Francia	Pascal, Bérion (1998).	Efectos estructurantes.	Desarrollo regional, efectos estructurantes cuestionados.
	Navarre F., Prud'Homme R. (1984).	Efectos estructurantes.	Ordenamiento territorial.
	Dubois-Taine G. (1991).	Efectos estructurantes.	Desarrollo regional.

	Burmeister, A., y Joignaux, G. (1997).	Efectos estructurantes.	Reestructuración territorial.
Italia	Indovina, Francesco (1990).	<i>Città diffusa</i> .	Expansión urbana e infraestructuras de transporte.
	Moretti, Anna (1999).	Policentrismo, transformaciones territoriales.	Nodos de infraestructura vial. Interacciones: infraestructura, territorios y actores.
	Governa, Francesca (2007).	Infraestructuras de transporte como obras territoriales.	Territorios heterogéneos. Escalas, actores sociales, desarrollo local. Lugares nudo y lugares segmento.
Perú	Balvín Díaz, Doris; Patrón Álvarez, Patricia (2008).	Impactos sociales y ambientales.	Impacto diferencial en comunidades indígenas y ecosistemas de sustento.
Ecuador	De Lancie, Olivia (2008).	Impactos ambientales y sociales.	Impacto diferencial en comunidades indígenas y ecosistemas estratégicos.
Argentina	Bellet Sanfeliu, Carmen (2013).	Transporte y desarrollo territorial.	Expectativas socio-espaciales, desarrollo local.
Chile	Pereda Feliú, Vladimir; Cortés Estay, Leonardo (2011).	Paisaje urbano.	Autopistas elevadas en contextos urbanos.
CEPAL	Rozas, Patricio; Figueroa, Oscar (2006)	Conectividad, económica y para la integración.	Transporte multimodal para la economía internacional y para la integración nacional.
Brasil.	Milton Santos (2008).	Sistemas de ingeniería.	Infraestructuras, economía y sociedad.
Colombia	Escuela de Planeación Urbano-Regional, Universidad Nacional de Colombia (2006).	Indicadores territoriales.	Afectación de infraestructuras en transporte, desarrollo local.
	Sánchez, Fabio Vladimir (2008).	Modelo colombiano de desarrollo en infraestructura.	Iniciativas de integración internacional. Efectos locales. Competitividad, el Estado como regulador.
	Mejía Guinand, Luis Bernardo; Botero, Felipe; Rodríguez Raga, Juan Carlos (2008).	Política y proyectos de infraestructura.	Las obras de infraestructura en transporte como acciones políticas por encima de necesidades sociales y necesidades técnicas.
	Tenorio, Jorge Andrés (2007).	Infraestructuras de transporte y crecimiento económico.	Relación entre infraestructura, territorio nacional, economía y demandas sociales como articuladores de la política económica.
	Yepes, Tito; Ramírez, Juan Mauricio; Villar, Leonardo; Aguilar, Juliana (2013).	Atraso en infraestructura.	Cambio climático. Descentralización y normatividad frente a empresa privada.

Referencias bibliográficas

- AboutAEC. (Sin fecha). Análisis: Quienes Compiten en las Concesiones Viales de Cuarta Generación en Colombia. *AboutAEC*. Recuperado de http://www.aboutaec.com/Colombia_Concessions_SP.php
- Abrams, P. (1977). Notes on the Difficulty of Studying the State. *Journal of Historical Sociology*, 1, (1), pp. 58–89.
- Abrew, N. (2014, 14 de agosto). En Maceo se construirá la nueva planta de Cemex. *El Colombiano*. Recuperado de http://www.elcolombiano.com/historico/en_maceo_se_construira_la_nueva_planta_de_cemex-FGEC_306762
- Agnew, J. (1994). The Territorial Trap: the geographical assumptions of international relations theory. *Review of International Political Economy*, 1 (1), (Spring), pp. 53-80.
- Agnew, J. (2005). *Geopolítica. Una re-visión de la política mundial*. Madrid: Trama.
- Agnew, J., y Smith, J. M. (2002). *American Space/ American Place: Geographies of the Contemporary United States*. Londres: Routledge
- Aguiló, A. J. (2012). Democracia y hegemonía en la época del neoliberalismo globalizado: reflexiones críticas. En *Astrolabio*. Revista internacional de filosofía, (13), pp. 17-26.
- Alcaldía Municipal de Aguachica (2001). *Plan de Ordenamiento Territorial Aguachica, 2001-2010*. Aguachica: S.E.
- Allan Poe, E. (2006). *Cuentos*. Barcelona: Debolsillo.
- Allen, J; Massey, D. Cochrane, A. (1998). *Rethinking the region*. London and New York: Routledge
- Althusser, L. (1988). *Ideología y aparatos ideológicos del Estado. Freud y Lacan*. Buenos Aires: Nueva Visión.
- Álvarez, F. (Alcalde) (2012). *Plan de Desarrollo Municipio de Maceo 2012-2015. Reactivando el campo todos ganamos*. Maceo: S.E.
- Anderson, B. (1993). *Comunidades imaginadas*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Arcila, M. T. (1993). *Monografía de Maceo*. Medellín: S.E.
- Ardrey, R. (1969). *The territorial imperative: a personal inquiry into the animal origins of property and nations*. Glasgow: Collins.

- Asociación de Propietarios Cerro de los Chivos (2013, 17 de febrero). *Entrevista con Elías Páez, afectado en el corregimiento El Juncal*. [Archivo de video].
- Asociación de Propietarios Cerro de los Chivos (2013, 25 de febrero). *Ruta del Sol Aguachica, desplazamiento forzado del empleo*. [Archivo de video].
- Asociación Junta de Propietarios del Cluster de servicios Cerro de los Chivos (2014, 9 de agosto). *Relato de los hechos*. Aguachica, Cesar, S.E.
- Asociación Junta de Propietarios del Cluster del Área Comercial Cerro de los chivos (Sin fecha). *No + mentiras. La Ruta de la ejecución de la vida digna* [presentación de Microsoft Powerpoint]. Aguachica: S.E.
- Asociación Junta de Propietarios del Cluster del Área Comercial Cerro de los chivos (Sin fecha). *Proyecto para la construcción de una conexión entre la variante Aguachica (que actualmente se encuentra en construcción, en desarrollo del contrato de concesión 001 de 2010 celebrado entre la agencia nacional de infraestructura y la concesionaria ruta del sol s.a.s.) y la vía tradicional existente en el municipio de Aguachica – corregimiento de La Campana*. Aguachica, S.E.
- ATLInnovacion (2014, septiembre 22). Andrés Meza, Primera mesa de Trabajo - Ruta del Sol [Archivo de video]. *ATLInnovacion*. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=V9O7eBxqni8>
- Balvín, D., Patrón, P. (2008). *Carretera Interoceánica Sur. Consideraciones para su aprovechamiento sostenible*. Lima: Amigos de la Tierra; Asociación Civil Labor.
- Barkin, D. (2009). The Construction of Mega-projects and the Reconstruction of the Worl. *Capitalism, Nature, Socialism*, 20, (3), pp.6-11
- Barrios, M. (2014, 15 de agosto). "Ruta del sol causa daños ambientales": habitantes del sur de Cesar. *El Herald*. Recuperado de <http://www.elheraldo.co/cesar/ruta-del-sol-causa-danos-ambientales-habitantes-del-sur-de-cesar-162953>
- Bay Area. *Environment and Planning A*, (35), pp. 1259-1278.
- Bellet, C., Alonso, P. y Casellas, A. (2010). Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (52), pp. 143-163.
- Bellet, C., Alonso, P. y Casellas, A. (2010). Infraestructuras de transporte y territorio. Los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (52), pp. 143-163.

- Bilbao, A. (1996). Aristóteles y Smith: la política y la ciencia. *Política y sociedad*, (21), pp. 73-87.
- Brenner, N. (2001). The limits to scale? Methodological reflections on scalar structuration. *Progress in Human Geography*, 25, (4). pp. 591–614.
- Blumer, H. (1951). Social movements. En Lee, A. (Ed.), *Principles of sociology* (pp. 199-220). New York: Barnes & Noble.
- Burmeister, A., y Joignaux, G. (1997). *Infrastructures de transport et territoires: Approches de quelques grands projets*. París: Ed. l'Harmattan.
- Cámara de Comercio de Medellín (2012, 3 de agosto). Asociaciones Público Privadas, una nueva visión para las grandes obras públicas. *Cámara de Comercio de Medellín*. Recuperado de <http://www.camaramedellin.com.co/site/Noticias/Asociaciones-Publico-Privadas-para-obras-publicas.aspx>
- Caracol Radio Medellín. (2014, 2 de octubre). Transportadores de carga rechazan anuncio de incremento en peajes. *Caracol Radio*. Recuperado de <http://www.caracol.com.co/noticias/regionales/transportadores-de-carga-rechazan-anuncio-de-incremento-en-peajes/20141002/nota/2443579.aspx>
- Caracol Radio. (2014, 26 de octubre). Gerente de Autopistas de la prosperidad renuncia y aspira a Gobernación. Medellín, Antioquia, Colombia. *Caracol Radio*. Recuperado de <http://www.caracol.com.co/noticias/regionales/gerente-de-autopistas-de-la-prosperidad-renuncia-y-aspira-a-gobernacion/20141026/nota/2478872.aspx>
- Cardona, G. J. (2014). *Historia del municipio de Maceo 1900-1950*. Medellín: L. Vieco.
- Carrasquilla, Tomás (1958). *Obras Completas*. Medellín: Bedout.
- Carrizosa Umaña, Julio (2014, 28 de septiembre). Patrimonio ecológico y licencias ambientales. *El Espectador*. Recuperado de <http://www.elespectador.com/opinion/patrimonio-ecologico-y-licencias-ambientales-columna-519464>
- Carrizosa, J. (2001). Vías de comunicación y cobertura arbórea, en Palacios, G. (ed.), *Naturaleza en disputa: ensayos de historia ambiental de Colombia 1850-1995*. Bogotá: Unibiblos.
- Castaño, L. H. (2004). *Reseña histórica de Maceo desde su fundación*. Maceo: S.E.
- Castro, Edgardo (2004). *El vocabulario de Michel Foucault: un recorrido alfabético por los temas, conceptos y autores*. Buenos Aires: Universidad Nacional de Quilmes.
- Castro-Gómez, S. (2000). *La reestructuración de las ciencias sociales en América Latina*. Bogotá: Universidad Javeriana, Editorial Pensar.

- Cervero, R. (1999). Tracking Accessibility: Employment and Housing Opportunities in the San Francisco
- Colprensa (2014, 05 de mayo). Concesiones viales de 4G podrían quedarse sin firmas españolas. *Vanguardia*. Recuperado de <http://www.vanguardia.com/economia/nacional/258501-concesiones-viales-de-4g-podrian-quedarse-sin-firmas-espanolas>
- Concejo Municipal de Aguachica (2012, 16 de noviembre). *Discusión sobre las afectaciones de la Ruta del Sol* [Archivo de video]. Aguachica.
- Concesionaria Ruta del Sol (2013). *Ruta del Sol tramo 2*, obras en el municipio de Aguachica. [Presentación en Power Point]. Aguachica.
- De La Urbe (2013, 10 de mayo). *Nota Ruta del Sol* [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=MM8NynNC LU>
- De Lancie, O. (2008). *Atravesando la amazonía: carreteras, desarrollo y el camino del desastre*. Puyo, Ecuador: University of North Carolina at Chapel Hill: S.E.
- De las Rivas, J. L., Santos y Ganges, L., Pastor, L. J., Peiret i Carrera, A. (2001). *Desarrollo territorial e infraestructuras de transporte en Castilla y León*. Valladolid: Consejo Económico y Social de Castilla y León.
- Deleuze, G. y Guattari, F. (2002). *Mil mesetas* (pp. 213-237), Valencia: Pre-textos.
- Deleuze, G. y Parnet, C. (1987). *Dialogues*. New York: Columbia University Press.
- Deleuze, Gilles. (1999). “¿Qué es un dispositivo?”, en *Michel Foucault, filósofo*, pp. 155-163. Barcelona: Gedisa.
- Departamento del Cesar (1992). *América 500 años. Facetas histórico-folclóricas de la Noble Villa de San Roque de Aguachica*. Aguachica: S.E.
- Diario La Calle. (2013, 13 de julio). En Aguachica dicen que la Ruta del Sol es la ruta de la muerte. *Diario la Calle*. Recuperado de <http://66.147.244.206/~lalcallec/diario/blog/2013/07/en-aguachica-dicen-que-la-ruta-del-sol-es-la-ruta-de-la-muerte/>
- Díaz, M. (2014, 26 de julio). 'Solo serán ocho peajes adicionales en las Autopistas de la Prosperidad'. *El Espectador*. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/nacional/solo-seran-ocho-peajes-adicionales-autopistas-de-prospe-articulo-506769>
- Díaz, S. E., de Ureña Francés, J. M. (2010). El estudio del papel territorial de los intercambiadores de transporte: revisión y propuesta metodológica. *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, (54), pp. 29-56.

- Dinero (2012, 30 de mayo). La Ruta del Sol ya tiene gasolina. *Dinero.com*. Recuperado de <http://www.dinero.com/negocios/articulo/la-ruta-del-sol-tiene-gasolina/152303>
- Dubois-Taine G. (1991). *Les boulevards urbains, contribution à une politique de la ville*, Paris: Presses de l'Ecole Nationale des Ponts et Chaussées.
- Durkheim, E. (1968). *Las formas elementales de la vida religiosa*. Buenos Aires: Schapire.
- El Colombiano. (19 de noviembre de 2014). En un mes se expropiarían predios para obras de infraestructura. *El Colombiano*. Recuperado de <http://elcolombiano.dpgroupcorp.com/article/311297>
- El Colombiano. (2014, 10 de octubre). Expertos debaten en Antioquia futuro de las vías 4G. *El Colombiano*. Recuperado de http://www.elcolombiano.com/BancoConocimiento/E/expertos_debaten_en_antioquia_futuro_de_las_vias_4g/expertos_debaten_en_antioquia_futuro_de_las_vias_4g.asp
- El País (2014, 29 de diciembre). Japón, nueva ventana de negocios para Colombia en 2015. *El País*. Recuperado de <http://www.elpais.com.co/elpais/economia/noticias/japon-nueva-ventana-negocios-para-colombia-2015>
- El Pílon. (2014, 24 de junio). Gobernador pide apoyo presidencial para intervenir Ruta del Sol. *El Pílon*. Recuperado de <http://elpilon.com.co/inicio/gobernador-pide-apoyo-presidencial-para-intervenir-ruta-del-sol/>
- El Tiempo. (2014, 15 de diciembre). Honda, en crisis por la apertura de la Ruta del Sol. *El Tiempo*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/colombia/otras-ciudades/ruta-del-sol-dejaria-sin-empleo-a-habitantes-de-honda/14975218>
- El Tiempo. (2014, 21 octubre). Puerto Berrío Antioquia es clave en la productividad del país. *El Tiempo*. Medellín, Antioquia, Colombia. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/colombia/medellin/productividad-en-el-pais/14716798>
- Escobar, A. (2014). *La invención del desarrollo*. Popayán: Universidad del Cauca.
- Escobar, M. M. (2013, 03 de febrero). APP colombianas, admiradas en el extranjero. *El Mundo*. Recuperado de http://www.elmundo.com/portal/noticias/economia/app_colombianas_admiradas_en_el_extranjero.php
- Escuela de Planeación Urbano-Regional. Facultad de Arquitectura. Universidad Nacional De Colombia Sede Medellín (2006). *Plan director para la ordenación territorial del área de Influencia de la conexión vial Valle de Aburrá-río Cauca en la región del Occidente antioqueño. Tomo II. Diagnóstico por subsistemas*. Medellín: S.E.

- Europa press. (2014, 12 de septiembre). ACS firma el contrato de su primera autopista en Colombia por 692 millones. *Europa press*. Recuperado de <http://www.europapress.es/economia/noticia-economia-empresas-ac-s-firma-contrato-primer-a-autopista-colombia-692-millones-20140912174036.html>
- Fals-Borda, O. (2001). *Kaziyadu: registro del reciente despertar territorial en Colombia*. Bogotá: Ediciones Desde Abajo.
- Ferrari, C. (2014, 14 de septiembre). Evolución económica colombiana. *El Espectador*. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/economia/evolucion-economica-colombiana-articulo-516666>
- Foucault, M. (1980). El ojo del poder. En Bentham, J., *El Panóptico*. Barcelona: La Piqueta. Recuperado de: <http://www.philosophia.cl/biblioteca/Foucault/El%20ojo%20del%20poder.pdf>
- Foucault, Michel (1994). *Dits et écrits III*. París: Gallimard.
- Foucault, Michel (1996). Clase del 18 de enero de 1978. En: *Seguridad, territorio Población* (pp. 45-71). Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica.
- Foucault, Michel (1997) “Il faut défendre la société». Cours au Collège de France, 1976. París, Gallimard-Seuil.
- Foucault, Michel (2012). Poder y saber (Entrevista con S. Hasumi, París, 1977). En: *El poder, una bestia magnífica. Sobre el poder, la prisión y la vida* (pp. 67-8). Buenos Aires: Siglo XXI
- Franco, A. (2003). Espacios de representación e imaginario social en las aldeas escolares de la provincia del chubut. *Párrafos Geográficos*, 2 (2). Recuperado de http://igeopat.org/parrafosgeograficos/images/RevistasPG/2003_V2/2-4.pdf
- Fukuyama, F. (1992). *El fin de la Historia y el último Hombre*. Barcelona: Planeta.
- Gamson, W. (1992). *Talking politics*. Cambridge: Cambridge University Press.
- García, C. I. (2004). Resistencias. Análisis Comparado De La Acción Colectiva Frente A La Guerra En Urabá Y Oriente Antioqueño. En *Nómadas* (20), pp. 102-110
- García, C. I. (2007). *Enfoque sobre “región”. Elementos para una discusión. Documento temático presentado a 2o Seminario interno ODECOFI Octubre 8 y 9 de 2007*. Recuperado de http://bibliotecadigital.icesi.edu.co/biblioteca_digital/bitstream/item/3682/2/ENFOQ_UES_SOBRE_REGION.pdf

- García, C. I. (2011). Los estudios sobre órdenes locales. Enfoques, debates y desafíos. *Revista Análisis Político*, (73), septiembre-diciembre, pp. 55–78. Recuperado de <http://www.scielo.org.co/pdf/anpol/v24n73/v24n73a03.pdf>
- García, C. I. Guzmán, A., Aramburo, C. I., Rodríguez, A. N., Domínguez, J. C. (2014). Órdenes locales y conflicto armado. Una metodología comparada. En *Análisis Político*, (81) 27, pp.
- Gellert, P., Barbara D. (2003). Mega-projects as Displacements. *International Social Science Journal*, 55, pp.15-25.
- Giddens, A. (2003). *La constitución de la sociedad. Bases para la teoría de la estructuración*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Gobernación de Antioquia. Departamento Administrativo de planeación (2013). *Anuario Estadístico de Antioquia 2012* [Recurso electrónico]. Medellín: Gobernación de Antioquia, Departamento Administrativo de Planeación. Recuperado de: <http://antioquia.gov.co/PDF2/anuarios/2012/>
- Godelier, M. (1989). *Lo ideal y lo material*. Madrid: Taurus.
- González, A. P. (2014, 13 de agosto). Como resultado de mesa de trabajo convocada por el Gobernador Monsalvo, serán revisadas en cuatro subregiones del Cesar las afectaciones ambientales y económicas ocasionadas por la Ruta del Sol. *Gobernación del Cesar*. Recuperado de <http://www.cesar.gov.co/c/index.php/es/oppre/tolisboleprensa/2070-artbp-320-2014>
- González, A. P. (2014, 23 de junio). Gobernador Monsalvo propone al Presidente Santos buscar juntos salidas para evitar que Ruta del Sol vulnere a comunidades que viven de actividades alrededor de la vía. *Gobernación del Cesar*. Recuperado de <http://cesar.gov.co/c/index.php/es/oppre/tolisboleprensa/1995-artbp-255-2014>
- Governa, F. (2007). Las infraestructuras de transporte concebidas como obras territoriales. Exigencias y estrategias de territorialización. *Papers: Regió Metropolitana de Barcelona*, (44), pp. 20-31.
- Guattari, F. (2008). Prácticas ecosóficas y restauración de la ciudad subjetiva. En *La ciudad subjetiva y pos-mediática*, (pp. 208-228). Cali: Fundación Comunidad.
- Guattari, F. y Rolnik, S. (1986). *Les années d'hiver. Colección de ensayos, 1980–1985*. Paris: Barrault.
- Gunder Frank, A. (1967). El desarrollo del subdesarrollo. *Pensamiento Crítico*, (7), agosto. Recuperado de <http://www.filosofia.org/rev/pch/1967/n07p159.htm>

- Gupta, A. y Sharma, A. (2006). Globalization and Postcolonial States. *Current Anthropology*, 47, (2).
- Haesbaert, R. (2004). *O mito da desterritorialização: do “fim dos territórios” à multiterritorialidade*. Río de Janeiro, Brasil: Bertrand Brasil. Recuperado de: <http://www.unc.edu.ar/extension-unc/vinculacion/instituciones-sociales-y-salud/acciones-realizadas/2010/seminario-extensionista-aportes-de-la-epidemiologia-comunitaria/unc-seu-mito-desterritorializacion.pdf>
- Haesbaert, R. (2013). Del mito de la desterritorialización a la multiterritorialidad. *Cultura y representaciones sociales*, 8, (5), pp. 9-42.
- Haig, R. M., (1927). *Regional Survey of the New York and its environs*. 1, (21).
- Handy, S. L. y Niemeier, D. A. (1997). Measuring Accessibility: An Exploration of Issues and Alternatives. *Environment and Planning A*, (29): pp. 1175-1194.
- Hanson S. (1986). *The geography of urban transportation*. New York: Guilford. Recuperado de www.clarku.edu/departments/geography/faculty/hanson.cfm
- Haraway, D. J. (1995). *Ciencia, cyborgs y mujeres. La invención de la naturaleza*. Madrid: Cátedra.
- Hartog, F. (2007) *Regímenes de historicidad*. México: Universidad Iberoamericana.
- Harvey, D. (1998). *La condición de la posmodernidad. Investigación sobre los orígenes del cambio cultural*. Buenos Aires: Amorrortu.
- Harvey, D. (2003). *Espacios de Esperanza*. Madrid: Akal.
- Harvey, D. (2007). *Breve Historia del Neoliberalismo*. Madrid: Akal
- Harvey, D. (2007). *Espacios del capital: hacia una geografía crítica*. Madrid: Akal.
- Hawley, A. H. (1972). *Ecología Huamana*. Madrid: Tecnos.
- Hawley, A. H. (1972). *Ecología Humana*. Madrid: Tecnos.
- Henao, L. D. (1997). *Maceo: 100 años de historia, 1897-1997*. Medellín: Multicolor.
- Henríquez, A. (2007). *La idea del fin de la historia en Francis Fukuyama: el mundo después de la guerra fría*. Centro de Análisis e Investigación Política, Documento N° 2, septiembre. Recuperado de https://historia1imagen.files.wordpress.com/2010/05/fukuyama-el-fin-de-la-historia_ahp.pdf
- Holl, A. (2011). Mejoras de accesibilidad viaria: un estudio retrospectivo para la España peninsular. *Papeles de Geografía*, 53-54, pp. 171-183.

<http://www.afitl.com/CST/Contenu%20des%20pr%C3%A9sents%20num%C3%A9ros/N33/BERION33.PDF>

Indovina, F. (1990). *La città diffusa; Daest-Iuav*, Venezia.

Jessop, B. (2007). *State Power: A Strategic-Relational Approach*. Cambridge: Polity.

Jiménez, A. (2006). El estado del arte en la investigación en las ciencias sociales. En *La práctica investigativa en ciencias sociales*. Bogotá: Universidad Pedagógica Nacional. Recuperado de <http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/colombia/dcsupn/practica.pdf>

Jiménez, C. M. (2014, 14 de agosto). Ruta del Sol sigue sin horizonte. *El Pílon*. Recuperado de <http://elpilon.com.co/inicio/ruta-del-sol-sigue-sin-horizonte/>

Koselleck, R. (1993). *Futuro pasado: para una semántica de los tiempos históricos*. Barcelona: Paidós.

Koselleck, R. (2001) *Los estratos del tiempo: estudios sobre la historia*. Barcelona: Paidós.

La República. (2014, 17 de octubre). La ANI completa hoy los primeros 1.000 kilómetros de las obras de cuarta generación. *La República*. Recuperado de http://www.larepublica.co/la-ani-completa-hoy-los-primeros-1000-kil%C3%B3metros-de-las-obras-de-cuarta-generaci%C3%B3n_181411

Lahera, A. (1999). La crítica de la economía de mercado en Karl Polanyi: el análisis institucional como pensamiento para la acción. *Reis: Revista española de investigaciones sociológicas*, (86), pp. 27-54.

Lefebvre, H. (1974). *La production de l'espace*. Paris: Anthropos.

Lefebvre, H. (1976). *Espacio y política*. Barcelona: Ediciones Península.

Lefebvre, H. (1991). *The production of space*. Cambridge: Blackwell.

Lefebvre, H. (2009) [1978]. Space and the state. En Brenner, N. (Ed.). *State, Space, World*. Minneapolis: University of Minnesota Press.

Lins, G. (2007). Poder, redes e ideología en el campo del desarrollo. En *Tabula Rasa*, (6), enero-junio, pp. 173-193. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=39600608>

López, E., Ortega, E., Condeço-Melhorado, A. M. (2009). Análisis de impactos territoriales del plan estratégico de infraestructuras y transporte 2005-2020: cohesión regional y efectos desbordamiento. Aspectos territoriales del desarrollo: presente y futuro. *ICE*. Mayo-Junio, (848), pp. 159-172.

- Mafalda Oficial. (2015, 28 de marzo). *El poder*. [Actualización Facebook]. Recuperado de <https://www.facebook.com/MafaldaDigital/photos/a.300726240042437.70866.140987089349687/745264888921901/?type=1&theater>
- Marcus, G. E. (2001). Etnografía en/del sistema mundo. El surgimiento de la etnografía multilocal. *Alteridades*, 22 (11), pp. 11-127.
- Marston, Sallie A. (2000). The social construction of scale. *Progress in Human Geography*, 24, (2). pp. 219-242.
- Martínez, R. y Soto E. (2012). El Consenso de Washington: la instauración de las políticas neoliberales en América Latina. En *Política y Cultura*, primavera, (37), pp. 35-64.
- Marx, Karl Heinrich (1964). *El Capital. Crítica de la economía política*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Marx, K. y Engels, F. (1968). *La ideología alemana*. Montevideo: Pueblos Unidos.
- Massey, D. (2004). Lugar, identidad y geografías de la responsabilidad en un mundo en proceso de globalización. *Treballs de la Societat Catalana de Geografia*, (57), pp. 77-84.
- Massey, D. (2012). Introducción: la geografía importa. En: Albet, Abel y Benach, Núria (comp.). *Doreen Massey. Un sentido global de lugar* (pp. 95-111). Barcelona: Icaria.
- Massey, D. 2008 (2005). *Pelo Espaço: por uma nova política da espacialidade*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.
- Mauricio Valencia (12 de agosto de 2014). *Desde cunetas hasta Autopistas*. Recuperado de <http://es.slideshare.net/GobAnt/desde-cunetas-hasta-autopistas>
- Medellín, H. (2012, noviembre 19). *Respuesta PQRS CAC – AGH – 0248* (Respuesta derecho de petición Margy Ramírez de Quiroz). La Lizama, Santander.
- Mejía, L., Botero, F., Rodríguez, J. (2008). ¿Pavimentando con votos? Apropiación presupuestal para proyectos de infraestructura vial en Colombia, 2002-2006. *Colombia Internacional*, (68), julio-diciembre, pp. 14-42.
- Mignolo, W. (2007) Pensamiento decolonial: desprendimiento y apertura. Un manifiesto. En S. Castro-Gómez y R. Grosfoguel (coords.): *El giro decolonial. Reflexiones para una diversidad epistémica más allá del capitalismo global*. Bogotá: Siglo del Hombre Editores.
- Milano: Franco Angeli (Quaderni di Territorio).
- Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales – ANLA. (2012). *Resolución 0578 de 23 de julio de 2012 por la cual se modifica la Licencia Ambiental otorgada mediante la Resolución 539 del 12 de marzo de 2010, modificada por la*

- Resolución 668 del 11 de abril de 2011.* Bogotá. Recuperado de http://www.anla.gov.co/documentos/Gaceta/res_0578_230712.PDF
- Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura (2014). *Resolución No 1251 de 18 de septiembre de 2014 por medio de la cual se declara de utilidad pública e interés social un proyecto de infraestructura vial.*
- Moreno, J. (12 de abril de 2013). Tan solo serán carreteras, no autopistas. *El Colombiano*. Recuperado de http://www.elcolombiano.com/historico/tan_solo_seran_carreteras_no_autopistas-JEEC_237493
- Moretti, A. (1999). *Il paradigma del policentrismo. Comenza e trasformazione del Territorio Lombardo*;
- Municipio de Aguachica, Unidad Municipal de Asistencia Técnica Agropecuaria –Umata- (2012). *Plan agropecuario y agroindustrial 2012-2015*. Aguachica: Umata.
- Municipio de Maceo (2012). *Plan de desarrollo “reactivando el campo, todos ganamos”*. Maceo: S.e.
- Navarre, F., Prud’Homme, R. (1984). Le rôle des infrastructures dans le développement régional. *Revue d’Economie Régionale et Urbaine*, (1), p. 5-21.
- Nogués, S. y Salas, H. (2008). La medición del impacto territorial de las carreteras en áreas periféricas a través del análisis de los usos del suelo. En: Hernández, L. y Parreño, J. M. (Eds.), *Tecnologías de la Información Geográfica para el Desarrollo Territorial*. Las Palmas de Gran Canaria: Servicio de Publicaciones y Difusión Científica de la ULPGC., pp. 370-380.
- Nugen, D. y Vincent, J. (2007). *A Companion to the Anthropology of Politics*. Hoboken: Wiley-Blackwell.
- Núñez, A. (2007). Los pliegues del tiempo: Kronos, Aión y Kairós. *Paperback*, No. 4, pp. 1-9. Recuperado de <http://paperback.infolio.es/articulos/nunhez/tiempo.pdf>
- Núñez, C. (2014). *Globalización: ¿Autopoiesis del Espacio Geográfico? Documento de trabajo*. Santiago, S.E.
- Obregón, S. A. (2008). *Impactos sociales y económicos de las infraestructuras de transporte viario: estudio comparativo de dos ejes, el “Eix Transversal de Catalunya” y la carretera MEX120 en México*. Tesis inédita de Doctorado. Barcelona: Universitat Politècnica de Catalunya.
- Ocampo, J. A. (2005). *Más allá del Consenso de Washington: una agenda de desarrollo para América Latina*. México: Cepal. Recuperado de: <http://www.cepal.org/publicaciones/xml/9/20759/Serie%2026.pdf>

- Oficina de Comunicaciones ANI. (13 de agosto de 2014). ANI y la Gobernación del Cesar en mesa de trabajo. *Agencia Nacional de Infraestructura*. Recuperado de <http://www.ani.gov.co/article/ani-y-la-gobernacion-del-cesar-en-mesa-de-trabajo-12743>
- Oficina de Comunicaciones ANI. (15 de noviembre de 2013). *Autopistas para la Prosperidad: modernidad, empleo y desarrollo para Colombia*. Agencia Nacional de Infraestructura – ANI-. Recuperado de <http://www.ani.gov.co/article/autopistas-para-la-prosperidad-modernidad-empleo-y-desarrollo-para-colombia-8291>
- Oficina de Comunicaciones ANI. (26 de junio de 2014). ANI socializará en municipios de Antioquia los proyectos de concesiones Conexión al Pacífico de Autopistas para la Prosperidad. *Agencia Nacional de Infraestructura*. Recuperado de <http://www.ani.gov.co/article/ani-socializara-en-municipios-de-antioquia-los-proyectos-de-concesiones-conexion-al-pacifico>
- Oslender, U. (2002). Espacio, lugar y movimientos sociales: hacia una espacialidad de la resistencia. *Scripta Nova*, 115, (6).
- Oliveira, A., de Moura, G. (2014), Integração Regional, Desenvolvimento e Meio Ambiente: Impactos na Implementação de Projetos da IIRSA na Amazônia Brasileira. *Revista Eletrônica de Ciências Sociais, História e Relações Internacionais*, 7, (1).
- Pachón, A., Ramírez, M.T. (2006). *La infraestructura de transporte en Colombia durante el siglo XX*. Bogotá: Banco de la República.
- Palacio J. I. (Magistrado ponente). (4 de marzo de 2010). Relatoría. Sentencia C-149/10. *Corte Constitucional de Colombia*. Bogotá. Recuperado de <http://www.corteconstitucional.gov.co/relatoria/2010/c-149-10.htm>
- Paredes, J. P. (2013) Movilizarse tiene sentido: Análisis cultural en el estudio de movilizaciones sociales. *Psicoperspectivas*, 12, (2), pp. 16-26.
- Pascal, B. (1998). Analyser les mobilités et le rayonnement des villes. *Les Cahiers Scientifiques du Transport*, (33), p. 109-127. Recuperado de
- Pereda, V., Cortés, L. (2011). Autopistas elevadas y resistencia ciudadana: imaginarios e intolerancia en torno a las obras de infraestructura vial. *Revista Electrónica DU&P Diseño Urbano y Paisaje*, VIII, (21). Santiago: Universidad Central de Chile, Centro de estudios arquitectónicos, urbanísticos y del paisaje.
- Pérez, J. (2014). Relaciones espaciales y transformaciones culturales. El caso de la comunidad indígena embera de Nusidó, municipio de Frontino (Antioquia, Colombia). *Boletín de Antropología Universidad de Antioquia*, 29, (47), pp. 141-158.

- Pino, J. I. y Forero, J. C. *Ocupación humana y entorno natural en las cavernas del río Alicante, Maceo – Puerto Berrio, Antioquia*. 2002. Medellín: Corantioquia, S.E.
- Porto-Gonçalves, C. W. (2009). De Saberes y de Territorios: diversidad y emancipación a partir de la experiencia latino-americana. *Polis, Revista de la Universidad Bolivariana*, Volumen 8, (22), p. 121-136
- Presidencia de la República, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. (15 de 10 de 2014). *Decreto número 2041 del 15 de octubre de 2014*. Recuperado de <https://www.minambiente.gov.co/images/normativa/app/decretos/34-DECRETO%202041%20DEL%2015%20DE%20OCTUBRE%20DE%202014.pdf>
- Programa de Desarrollo y Paz del Magdalena Medio (2005). *Consulta popular por la Paz 10 años, 27 de agosto 1995-2005, “Entre todos la paz”*. Aguachica, Sn.
- Ramírez de Quiróz, M. (2012, octubre 29). *Derecho de petición art. 23 C.P. enviado al Ministerio de Transporte, Agencia Nacional de Infraestructura y a la Concesionaria Ruta del Sol*. Aguachica, Cesar.
- Raúl López. (19 de marzo de 2015). *Doble calzada que pasará por Maceo suprimiría el túnel que se había proyectado debajo de la loma de La Cabaña, trazado está listo*. [Actualización de Facebook]. Recuperado de <https://www.facebook.com/photo.php?fbid=1064237463592806&set=a.103840382965857.8283.100000196882210&type=1&theater>
- Real Academia Española. (2014). *Diccionario de la Lengua Española*. Recuperado de <http://lema.rae.es/drae/?val=gestionar>
- Redacción El Colombiano. (2014, 10 de octubre). Expertos debaten en Antioquia futuro de las vías 4G. Medellín, Antioquia, Colombia. *El Colombiano*. Recuperado de <http://www.elcolombiano.com/expertos-debaten-en-antioquia-futuro-de-las-vias-4g-MFEC-314800>
- Reichel-Dolmatoff, G. (1997). *Arqueología de Colombia. Un texto introductorio*. Bogotá: Presidencia de la República.
- República de Colombia, Agencia Nacional de Infraestructura (2013). Cartilla *Autopistas para la Prosperidad 2013*. Recuperado de www.autopistasprosperidad.com
- República de Colombia Departamento Nacional de Planeación. Consejo Nacional de Política Económica y Social (2013). Documento Conpes 3571. *Importancia estratégica del proyecto vial “Autopista Ruta del Sol”*. Bogotá: Conpes.

República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación. Consejo Nacional de Política Económica y Social (2013). Documento Conpes 3770. *Cuarta generación de concesiones viales: Autopistas para la Prosperidad*. Bogotá: Conpes.

República de Colombia, Departamento Nacional de Planeación. Consejo Nacional de Política Económica y Social (2013). Documento Conpes 3760. *Proyectos viales bajo el esquema de asociaciones público privadas: Cuarta generación de concesiones viales*. Bogotá: Conpes.

República de Colombia, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (2012). *Resolución 0724 de 3 de septiembre de 2012*. Recuperado de http://www.anla.gov.co/documentos/Gaceta/res_0724_030912.PDF

República de Colombia, Autoridad Nacional de Licencias Ambientales (2014). *Ley 1742 de 26 de diciembre de 2014, "Por la cual se adoptan medidas y disposiciones para los proyectos de infraestructura de transporte, agua potable y saneamiento básico, y los demás sectores que requieran expropiación en proyectos de inversión que adelante el Estado y se dictan otras disposiciones*. Recuperado de <http://wp.presidencia.gov.co/sitios/normativa/leyes/Documents/LEY%201742%20DE%20L%2026%20DE%20DICIEMBRE%20DE%202014.pdf>

República de Colombia, Congreso de Colombia (2008). *Ley No. 1185 de 2008: Por la cual se modifica y adiciona la Ley 397 de 1997 –Ley General de Cultura– y se dictan otras disposiciones*. Bogotá.

República de Colombia, Congreso de Colombia. (1997). *Ley No. 397 de 1997, por la cual se desarrollan los artículos 70, 71 y 72 y demás artículos concordantes de la Constitución Política y se dictan normas sobre patrimonio cultural, fomentos y estímulos a la cultura, se crea el Ministerio de la Cultura y se trasladan algunas dependencias*. Bogotá.

República de Colombia, Congreso de la República. (2007). *Ley 1151 de julio 24 de 2007, por la cual se expide el Plan Nacional de Desarrollo 2006-2010*. Bogotá. Recuperado de http://www.plandecenal.edu.co/html/1726/articles-232560_ley_1151.pdf

República de Colombia, Congreso de la República. (2011). *Ley 1454, 28 de junio de 2011, Ley orgánica de ordenamiento territorial*. Congreso de la República. Bogotá.

República de Colombia, Ministerio de Ambiente y Desarrollo Sostenible. Autoridad Nacional de Licencias Ambientales –ANLA- (2012). *Resolución 0997 del 30 de noviembre de 2012. Por la cual se otorga una licencia ambiental y se toman otras determinaciones*. Recuperado de http://www.anla.gov.co/documentos/9693_res_0997_301112.PDF

- República de Colombia. Congreso de Colombia (1993). *Ley 99 de 22 de diciembre de 1993 por la cual se crea el Ministerio del Medio Ambiente, se reordena el Sector Público encargado de la gestión y conservación del medio ambiente y los recursos naturales renovables, se organiza el Sistema Nacional Ambiental, SINA, y se dictan otras disposiciones.* (Reglamentado por el Decreto Nacional 1713 de 2002, Reglamentada por el Decreto Nacional 4688 de 2005, Reglamentada parcialmente por el Decreto Nacional 3600 de 2007, Reglamentada por el Decreto Nacional 2372 de 2010). Publicada en el Diario Oficial No. 41146 de Diciembre 22 de 1993. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=297>
- República de Colombia. Presidencia de la República (2002). *Decreto 1728 de agosto 6 de 2002, por el cual se reglamenta el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre la Licencia Ambiental.* (Derogado por el art. 29, Decreto Nacional 1180 de 2003). Publicado en el Diario Oficial No. 44.893 de Agosto 7 de 2002. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=5548>
- República de Colombia. Presidencia de la República (2014). *Palabras del Presidente Juan Manuel Santos al término de la presentación de los avances del Megaproyecto 'Autopistas para la Prosperidad'. Santa fe de Antioquia, 22 de julio de 2014.* Recuperado de http://wsp.presidencia.gov.co/Prensa/2014/Julio/Paginas/20140722_09-palabras-Presidente-Santos-al-termino-presentacion-avances-Megaproyecto-Autopistas-para-la-Prosperidad.aspx
- República de Colombia. Presidencia de la República. *Decreto 2041 de octubre 15 de 2014, Por el cual se reglamenta el Título VIII de la Ley 99 de 1993 sobre licencias ambientales.* Publicado en el Diario Oficial 49305 de octubre 15 de 2014. Recuperado de <http://www.alcaldiabogota.gov.co/sisjur/normas/Norma1.jsp?i=59782#53>
- República del Perú. (Sf.) *Para entender el TLC, preguntas y respuestas.* Lima: Congreso de la República. Recuperado de <http://www4.congreso.gob.pe/historico/cip/eventos/tlc/doc1.pdf>
- Rizvi, F. (2013). *Las escuelas de élite en contextos de globalización: una etnografía global y multilocal. Documento de trabajo No. 46.* Conferencia pronunciada el 31 de agosto de 2013 en el ámbito del Seminario permanente de investigación de la Escuela de Educación de la Universidad de San Andrés. Buenos Aires: Universidad de San Andrés. Recuperado de <http://www.udesa.edu.ar/files/EscEdu/DT/DT-46%20Rizvi.pdf>
- Robert M. Haig, *Regional Survey of the New York and its environs* (New York, 1927), (21) 1.

- Rodríguez, G. A. (2011). *Las licencias ambientales y su proceso de reglamentación en Colombia*. Bogotá: Foro Nacional Ambiental. Recuperado de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/kolumbien/08360.pdf>
- Rodríguez, J. N. (12 de 05 de 2012). Desde el Sur del Cesar, Ruta del Sol, un espejismo. *Noticesar, el periódico de la región*. Recuperado de <http://www.noticesar.com/2012/05/ruta-del-sol.html>
- Rodríguez, M. (1996). La soberanía absoluta. *Espiral*, II (5), enero-abril, pp. 135-145. Recuperado de <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=13820506>
- Romero-Pérez, J. E. (2006). *Tratado de libre comercio: análisis desde la perspectiva de su contexto y supuestos ideológicos y de aspectos específicos propios del derecho económico internacional*. San José de Costa Rica: Instituto de investigaciones jurídicas. Recuperado de http://iiij.ucr.ac.cr/sites/default/files/documentos/tlc_analisis_desde_la_perspectiva_ideologica_y_el_derecho_economico.pdf
- Rozas, P., Figueroa, O. (2006). *Conectividad, ámbitos de impacto y desarrollo territorial: análisis de experiencias internacionales. Vol. 1*. Santiago de Chile: CEPAL, división de recursos naturales e infraestructura.
- Ruta del Sol Aguachica (2014, agosto 29). *Ruta del Sol daño ambiental: con licencia para dejar sin agua a San Martín*. [Archivo de video]. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=Y-02kVXupDY>
- Ruta del Sol Aguachica (2014, enero 30). *La Ruta del Sol pretende que la comunidad cruce la vía por un caño canalizado que crea riesgos de seguridad a los habitantes de Líbano*. Recuperado de <https://www.facebook.com/video.php?v=270130173152147&set=vb.100004654987169&type=2&theater>
- Ruta del Sol Aguachica (2014, mayo 28). *La estrategia de Ruta del Sol: divide y vencerás*. Recuperado de <https://www.facebook.com/video.php?v=314842662014231&set=vb.100004654987169&type=2&theater>
- Samour, H. (1998). Aspectos ideológicos del paradigma neoliberal. *Realidad*, (66), noviembre-diciembre, pp. 603-617.
- Sánchez, F. V. (2008). Elementos para una geopolítica de los megaproyectos de infraestructura en América Latina y Colombia. *Cuadernos de Geografía - Revista Colombiana de Geografía Universidad Nacional de Colombia*, (17) pp. 7-21.

- Sánchez, Ó. A. (31 de agosto 2014). Maceo, Antioquia, se encarece con arribo de Cemex. *El Tiempo*. Recuperado de <http://www.eltiempo.com/archivo/documento/CMS-14463575>
- Sandoval, C. (2002). *Investigación Cualitativa. Programa de especialización en teoría, métodos y técnicas de investigación social*. Bogotá: ICFES.
- Santiago, S. (2 de septiembre de 2014). El 70% de presupuesto para vías en el Cesar, será para Ruta del Sol. *El Pílon*. Recuperado de <http://elpilon.com.co/inicio/el-70-de-presupuesto-para-vias-en-el-cesar-sera-para-ruta-del-sol/>
- Santiago, S. (26 de junio de 2014). Gobernador habló de obras, proyectos y desafíos. *El Pílon*. Recuperado de <http://elpilon.com.co/inicio/gobernador-hablo-de-obras-proyectos-y-desafios/>
- Santos, M. (1996 a). *A natureza do espaço*. São Paulo: Hucitec.
- Santos, M. (1996 b). *Metamorfosis del Espacio Habitado*. Barcelona: Oikos-Tau.
- Santos, M. (1996). *Metamorfosis del espacio habitado*. Barcelona: Oikos-Tau
- Santos, M. (2008). *O brasil. Território e sociedade no início do século XXI*. Río de Janeiro: Record.
- Sautu, R., Boniolo, P., Dalle P. y Elbert, R. (2005). *Manual de metodología. Construcción del marco teórico, formulación de los objetivos y elección de la metodología*. Buenos Aires: Clacso. Disponible en: <http://biblioteca.clacso.edu.ar/ar/libros/campus/metodo/metodo.html>
- Schopenhauer, A. (2002). *Los dos problemas fundamentales de la ética*. Madrid: Siglo XXI.
- Semana (2014, 11 de octubre). Licencias ambientales no serán exprés. *Semana*. Recuperado de <http://www.semana.com/nacion/articulo/licencias-ambientales-no-seran-expres/405716-3>
- Semana. (27 de septiembre de 2014). ¿Qué pasa con las licencias ambientales exprés? *Semana*. Recuperado de <http://www.semana.com/nacion/articulo/que-pasa-con-las-licencias-ambientales-expres/404177-3>
- Sierra, M. (2013). *Historia local de Maceo 1899 – 1953*. Tesis de pregrado sin editar. Medellín: Universidad de Antioquia.
- Silva, Sergio. (14 de enero de 2015). Municipios, ¿sin posibilidad de decidir sobre minería? *El Espectador*. Recuperado de <http://www.elespectador.com/noticias/medio-ambiente/municipios-sin-posibilidad-de-decidir-sobre-mineria-articulo-537955>

- Silveira, M.L. (2007). Los territorios corporativos de la globalización. En: *Geograficando*, 3, (3), 13-26. Recuperado de http://www.memoria.fahce.unlp.edu.ar/art_revistas/pr.3665/pr.3665.pdf
- Smith, N. (2008). *Uneven Development: Nature, Capital, and the Production of Space*. Atlanta: University of Georgia Press.
- Soja, E. (1996). *Thirdspace*. Oxford: Blackwell Publishers.
- Solano, M. A. (6 de mayo de 2014). Peajes de Autopistas de la Prosperidad costarán hasta \$16.500 en dos años. *La República*. Recuperado de http://www.larepublica.co/peajes-de-autopistas-de-la-prosperidad-costar%C3%A1n-hasta-16500-en-dos-a%C3%B1os_117871
- Solano, M. A. (10 de junio de 2014). Autopistas de la Prosperidad sumarán cuatro peajes a los nueve que hoy operan. *La República*. Recuperado de http://www.larepublica.co/autopistas-de-la-prosperidad-sumar%C3%A1n-cuatro-peajes-los-nueve-que-hoy-operan_131831
- Stiglitz, J. (2002). *El Malestar en la Globalización*. Madrid: Taurus.
- Stiglitz, J. (2006). *Making Globalization Work*. New York: W.W. Norton.
- Sunkel, O. (2007). En busca del desarrollo perdido. En Vidal, G. y Guillén, A. (Ed.), *Repensar la teoría del desarrollo en un contexto de globalización*. Buenos Aires: Clacso.
- Susen, S. (2010). Los movimientos sociales en las sociedades complejas. En Basconzuelo, S.; Morel, T.; Susen, S. *Ciudadanía territorial y movimientos sociales. Historia y nuevas problemáticas en el escenario latinoamericano y mundial*, pp.149-226. Río Cuarto, Argentina: Ediciones del Icala.
- Taylor, P. J. y Flint, C. (2002). *Geografía Política. Economía-mundo, Estado-nación y localidad*. Madrid: Trama.
- Teleantioquia Noticias. (30 de 09 de 2014). Llegada de cementera incrementó los arriendos en Maceo. *Teleantioquia Mi Canal*. Recuperado de <https://www.youtube.com/watch?v=yx4StzXZHYQ&feature=share>
- Tenorio, J. A. (2007). Sobre el impacto de la infraestructura pública en el producto y el crecimiento económico: Colombia 1950-2000. *Revista Sociedad y Economía*, (12), junio, pp. 48-58.
- Torres, J. A., Agencia Nacional de Infraestructura (2012, diciembre 12). *Respuesta a su derecho de petición radicado en la Agencia con el No. 20124090334162*. Bogotá.
- Trouillot, M. (2001). The Anthropology of the State in the Age of Globalization. *Current Anthropology*, 42 (1), pp. 125-138.
- Touraine, A. (1987). *El regreso del Actor*. Buenos Aires: Eudeba.

- Uribe de Hincapié, M. T. (1989). La territorialidad de los conflictos y de la violencia en Antioquia. *Realidad Social, Volumen 1*. Medellín: Gobernación de Antioquia, Departamento Administrativo de Planeación.
- Valencia, J. C. (18 de abril de 2014). Así cambiarán los tiempos de viajes con las Autopistas. *El Colombiano*. Recuperado de http://www.elcolombiano.com/historico/asi_cambiaran_los_tiempos_de_viajes_con_las_autopistas-EXEC_291207
- Valle internacional (2014). *Panorama de los acuerdos comerciales de Colombia*. Recuperado de <http://valleinternacional.com/estrategias-de-la-internacionalizacion/conozca-mas-sobre-negocios-internacionales/colombia-y-los-acuerdos-internacionales/panorama-de-los-acuerdos-comerciales-de-colombia/>
- Verón, E. (1993). *La semiosis social*. Barcelona: Gedisa.
- Von Schenck, F. (1953). *Viajes por Antioquia en 1880*. Bogotá: Banco de la República.
- Wallerstein, I. (2004). *Análisis de sistemas-mundo: una introducción*. México: Siglo XXI Editores.
- Yepes, T., Ramírez, J. M., Villar, L., Aguilar, J. (2013). Infraestructura de transporte en Colombia. *Nueva Serie Cuadernos de Fedesarrollo*, (46), Bogotá: La Imprenta Editores.