



Las grietas del desarrollo.

Un acercamiento a los impactos del proyecto de infraestructura vial y de transporte Túnel

Guillermo Gaviria Echeverri en el municipio de Cañasgordas

Sara Duque Bedoya

Trabajo de grado presentado para optar al título de Antropóloga

Asesor

Jonathan Echeverri Zuluaga, Doctor (PhD) en Antropología

Universidad de Antioquia
Facultad de Ciencias Sociales y Humanas
Antropología
Medellín, Antioquia, Colombia
2023

Cita	(Duque Bedoya, 2023)
Referencia	Duque Bedoya, S. (2023). <i>Las Grietas del desarrollo</i> [Trabajo de grado profesional]. Universidad de Antioquia, Medellín, Colombia.
Estilo APA 7 (2020)	



CRAI María Teresa Uribe (Facultad de Ciencias Sociales y Humanas)

Repositorio Institucional: <http://bibliotecadigital.udea.edu.co>

Universidad de Antioquia - www.udea.edu.co

Rector: John Jairo Arboleda Céspedes.

Decano/Director: Alba Nelly Gómez García.

Jefe departamento: Javier Rosique Gracia.

El contenido de esta obra corresponde al derecho de expresión de los autores y no compromete el pensamiento institucional de la Universidad de Antioquia ni desata su responsabilidad frente a terceros. Los autores asumen la responsabilidad por los derechos de autor y conexos.

Dedicatoria

Al sol
A la Mar
Y a nuestra eterna Claridad

Agradecimientos

A la comunidad del municipio de Cañasgordas y a todas las personas que con sus cuestionamientos y reflexiones hicieron posible este trabajo de grado.

A mis amigas: Nataly Garcia; Natalia Giraldo; Yasunari Arboleda; Sergio Zapata; Juliana Cataño; Karen Vargas; Luna Restrepo y Lady Arenas.

Gracias por ser faro en el camino

Tabla de contenido

Resumen	8
Abstract	9
Introducción	10
1. Grietas epistémicas: Un acercamiento al proyecto y a las comprensiones del concepto de desarrollo trabajado desde la comunidad	15
2. Grietas en el territorio: Procesos de expropiación e historias de despojo.....	31
2.1 Historias de despojo	44
3. Grietas en el medio ambiente: Un acercamiento a las transformaciones y afectaciones del medio ambiente	49
Conclusiones	66
Referencias	69

Lista de figuras

Figura 1 Conociendo la obra	17
Figura 2 Tienda doña Martha	21
Figura 3 Reconociendo Buenos Aires parte baja	23
Figura 4 Vereda Buenos Aires, parte baja	24
Figura 5 Caminando entre volquetas.....	25
Figura 6 Márgenes.....	26
Figura 7 Tramo abierto TGGE	29
Figura 8 Conociendo el Túnel.....	30
Figura 9 Cosecha de limones	36
Figura 10 Cosecha de naranjas.....	37
Figura 11 Vestigios	38
Figura 12 Cocina	39
Figura 13 Memorias de las casas	41
Figura 14 Antes y después de la obra.....	41
Figura 15 Cartografía	44
Figura 16 Recordando la casa de los abuelos.....	45
Figura 17 Interacción entre medio ambiente e infraestructura vial.....	53
Figura 18 Residuos de la obra	54
Figura 19 Trabajos de la obra.....	56
Figura 20 Trabajos dentro del túnel	56
Figura 21 Nacimientos de agua.....	57
Figura 22 Bosque de niebla.....	58
Figura 23 Interacción medio ambiente y desarrollo.....	61

Figura 24 Espacios de la vereda de uso exclusivo para la obra63

Figura 25 Cañasgordas, Antioquia64

Figura 26 *Bordando y pensando la montaña*65

Siglas, acrónimos y abreviaturas

ANI	Agencia Nacional de Infraestructura
INVÍAS	Instituto Nacional de Vías
TGGE	Túnel Guillermo Gaviria Echeverri
UPRA	Unidad de Planificación Rural Agropecuaria
ZODME	Zona de Disposición de Material de Excavación Sobrante

Resumen

Este trabajo de grado desde una perspectiva etnográfica se acerca y describe las experiencias que los habitantes del municipio de Cañasgordas han tenido con la presencia del megaproyecto de infraestructura vial Túnel Guillermo Gaviria Echeverri. También, indaga por las transformaciones y afectaciones que se vienen generando en el territorio debido a la construcción del megaproyecto de infraestructura vial y se acerca a las diferentes comprensiones que tienen los habitantes frente al concepto de desarrollo. La metodología utilizada se basa en el método etnográfico, que combina observación participante, recorridos territoriales, entrevistas y cartografía social. Finalmente, estas experiencias nos permiten pensarnos el concepto de grieta como una metáfora pero también como una categoría analítica que nos va acercando a través del caminar y de la interacción a otros lugares de enunciación, experiencia y pensamiento que van en contraposición a los discursos hegemónicos trabajados y replicados desde la institucionalidad.

Palabras clave: Cañasgordas, Territorio, Grietas, Etnografía, Medio ambiente, Desarrollo, Infraestructura vial, Despojo, Expropiación, Experiencias, Antropología rural.

Abstract

This bachelor thesis approaches and describes, from an ethnographic perspective, the experiences that the inhabitants of the Cañasgordas municipality have had due to the presence of the road infrastructure mega-project “Túnel Guillermo Gaviria Echeverrú”. It explores the transformations and affectations that the construction of the megaproject has generated on the territory. Also, the thesis approaches the different comprehensions that the inhabitants have about the concept “development”. The methodology used is based upon the ethnographic method. A combination of participant observation, traveling across the territory, interviews, and social cartography. Concluding the present thesis, the concept of “crack” is presented not only as a metaphor, but also as an analytic category. In which throughout the interaction with the people of Cañasgordas, their territory, experiences, and thoughts; a contrast is shown between the perception of the impacts of the mega-project from the inhabitants and the hegemonic speeches promoted by the governmental institutions.

Keywords: Territory, Cracks, Ethnography, Environment, Development, Road infrastructure, Dispossession, Expropriation, Rural Anthropology.

Introducción

La primera vez que visité el municipio de Cañasgordas fue el 8 de diciembre del 2021. Estaba en calidad de estudiante de antropología de la Universidad de Antioquia, me encontraba realizando mi trabajo de grado sobre las transformaciones y afectaciones del territorio debido a la construcción del proyecto de infraestructura vial y de transporte Túnel Guillermo Gaviria Echeverri y sus vías de acceso (en adelante TGGE).

El megaproyecto TGGE, hace parte de las “Autopistas para la Prosperidad” que ejecuta el Gobierno Nacional mediante un ambicioso programa de infraestructura, llamado vías de cuarta generación (en adelante vías 4G). En las vías 4G se ejecutan aproximadamente 19 proyectos viales en los cuales se han invertido alrededor de 50 billones de pesos a través de la modalidad de Asociación Público Privada, que significa que un privado realiza las obras con recursos propios y de financiación, que más adelante se irán recuperando con el dinero que el Gobierno Nacional les gira a través de peajes (Agencia Nacional de Infraestructura, s.f), para la financiación de algunas vías, el Gobierno Nacional ha autorizado la creación de algunos peajes, pues se convierte en la única solución que permite captar los recursos necesarios y que el proyecto sea rentable para el privado que lo ejecuta (Lewis, 2020)

El megaproyecto vial TGGE, tiene como finalidad el mejoramiento de las condiciones de conectividad de Medellín con el Urabá antioqueño y, en general, con el Departamento de Antioquia y con el centro del país, la Costa Pacífica y Atlántica, logrando optimizar el transporte y la facilidad para el comercio exterior, así como los flujos de productos y mercancías con destino al mercado nacional. Una de las áreas de impacto del proyecto es el municipio de Cañasgordas, específicamente las veredas de Buenos Aires parte Baja y Alta. Cañasgordas hace parte de los 19 municipios que conforman la región del occidente. Está ubicado en el Occidente lejano antioqueño, a 113 km de la capital del Departamento a 1320 msnm, está localizado en la cordillera occidental colombiana y forma parte de la cuenca del Río Sucio – Atrato. El municipio tiene una extensión de 23,67 km², dividida entre la cabecera municipal, tres (3) corregimientos y sesenta y ocho (68) veredas. La mayoría de su población está ubicada en las áreas rurales, en donde la producción agrícola, en especial los cultivos de café, cacao, cítricos, ganadería doble propósito y minería en un bajo porcentaje son la base de su economía.

Llegué a Cañasgordas con emoción e incertidumbre pues mi acercamiento no había trascendido más allá de mi revisión documental. Para este momento las noticias de prensa hablaban, en general, del Túnel del Toyo y la importancia de una vía al mar que conectaría el interior del país con el Urabá Antioqueño, pero muy poco se hablaba de las vías terciarias, es decir, los caminos veredales y rurales que son fundamentales para la economía campesina ya que por ellas los campesinos transportan sus productos hacia los centros de acopio. Sin embargo, estas vías han tenido menos recursos y cabida en los planes gubernamentales.

Actualmente Colombia cuenta con 140.000 km de vías terciarias, de las cuales solo el 10% se encuentra en buen estado. La inversión anual a estas vías era, según cifras del ministerio de Transporte de \$100.000 millones anuales, y en el Gobierno pasado se invirtieron \$5,6 billones, pero solo se ha impactado el 3% del total (Portafolio, 2022).

Aunque el mantenimiento y el mejoramiento de la vía veredal está dentro de las promesas que el consorcio les hizo a los habitantes del municipio de Cañasgordas y de la vereda Buenos Aires, en los recorridos territoriales que realicé entre los años 2021 y 2022, pude evidenciar el mal estado en el que se encuentran estas vías debido al paso constante de maquinaria pesada. A lo anterior se le suma cómo la infraestructura ha ido transformando y moldeando el espacio, al punto que el caminar y el transitar la vía que conecta el pueblo con la vereda Buenos Aires, se va volviendo cada vez más ajeno para los habitantes y visitantes. De acuerdo a lo anterior, un habitante del municipio cuenta que, “La vía hacia la Vereda Buenos Aires sufrió una transformación total, le cambiaron el sentido. Estoy seguro de que muchas personas no van a saber cómo llegar a Buenos Aires, quien quiere ir por allá se pierde debido a la transformación” (comunicación personal, diciembre 2021)

En mi primer acercamiento, por medio de revisión de prensa en archivos históricos, documentos institucionales y bibliografía académica pude evidenciar que varios autores (por ejemplo, Restrepo s.f., Castrillón 1981 y Ochoa 2018) estudian a través de la historia las formas en que se impulsó el poblamiento de la región Antioqueña y cómo estas formas obedecen a unos procesos de colonización e industrialización que se dieron a través de las infraestructuras de transporte. Un antecedente importante es la carretera al mar, la piedra angular de la colonización antioqueña de Urabá, proyecto aprobado por la Asamblea Departamental en 1913 y cuya construcción fue entre 1810 y 1955, año que corresponde a la primera inauguración de la carretera.

El proyecto incluía la construcción de un puerto de Urabá, un ferrocarril y una carretera que la comunicara con el interior de Antioquia (Ochoa, 2018) pero solo la carretera llegó a ser realidad.

En la actualidad, un siglo más tarde, vuelven a aparecer los mismos intereses de los gobernantes de Antioquia que condensan en Urabá las ambiciones desarrollistas para el Departamento. Así, en el 2015 empieza la etapa de ejecución del Túnel Guillermo Gaviria Echeverri que se ejecuta mediante la modalidad de obra pública en desarrollo de un convenio interadministrativo firmado entre INVÍAS, la alcaldía de Medellín, la ANI y la Gobernación de Antioquia. En el marco de este convenio, el proyecto se dividió en dos tramos. El tramo 1 parte del municipio de Cañasgordas hacia el sur, con una longitud aproximada de 18,3 kilómetros y el tramo 2 corresponde a 19,4 kilómetros entre Santa Fe de Antioquia y acceso de entrada al túnel en el municipio de Giraldo. Estos dos tramos incluyen la elaboración de diseños, licenciamiento, permisos, gestión y compra de predios para ambos tramos. “Estamos construyendo el túnel más largo de América y quedará en Antioquia, y será la forma de comunicar el centro del departamento con su mar, o con el Urabá, y será lo que verdaderamente nos dará la competitividad” (Entrevista a Juan Pablo López Cortés, secretario Regional y Sectorial de Desarrollo Territorial Sostenible y Regenerativo de Antioquia. Periódico El Tiempo, 2021).

El megaproyecto de Infraestructura vial TGGE y sus vías de acceso reducirá en 20 kilómetros la distancia entre los municipios de Santa Fe de Antioquia y Cañasgordas y disminuirá de 7 a 4 las horas el recorrido hacia el Urabá.

Al leer las versiones estatales y alguna bibliografía de la política pública pude vislumbrar la manera en que se comprende y se viene trabajando el concepto de desarrollo por parte de los funcionarios públicos. De manera comprensible, casi todos hacen referencia a un desarrollo económico que beneficiará al país y que se justifica en la competitividad que se generará en la reducción de fletes con el fin de aportar a la consolidación de Antioquia como departamento exportador por excelencia según el plan de desarrollo 2008-2012 de la Gobernación de Antioquia.

Por el contrario, en esta tesis, siguiendo a Alfonso Dubois (2011), el concepto de desarrollo no se abordará desde su comprensión lineal y progresista con la idea de futuro al que debe aspirar todo colectivo humano. Se toma distancia de esa idea de cambio que lleva de lo inferior a lo superior propia de las entidades públicas/ estatales y funcionarios que están al frente de la ejecución del megaproyecto vial, y de muchas de las lógicas sociales en las que estamos inmersos.

Por consiguiente, esta tesis indagará por las comprensiones, conocimientos, relacionamientos y definiciones que se vienen trabajando desde la comunidad frente al concepto de desarrollo y se retomará la noción de “alternativas al desarrollo” y que precisamente se encuentra en el plano de cuestionamientos radicales a las bases conceptuales del desarrollo, especialmente a su apego a la ideología de progreso (Gudynas & Acosta, 2011).

Al llegar al municipio y al hacer mi primer acercamiento etnográfico apoyada de herramientas como la observación participante y entrevistas en su mayoría a líderes sociales, empecé a indagar sobre el concepto de desarrollo. Las conversaciones con ellos y los recorridos territoriales fueron encaminando la investigación y finalmente fueron los que me dieron luces para plantear el tema de la investigación. Fue gracias a las entrevistas, a las visitas realizadas a la vereda y a las casas de los habitantes que pude vislumbrar que, el paso del desarrollo que se materializa en la construcción del TGGE y sus vías de acceso iba dejando grietas a su paso. Las grietas que hacían presencia en las casas permitían ver una de las maneras en la que los habitantes experimentaban la presencia del “desarrollo” en sus vidas. Sin embargo, la grieta hacía parte de un proceso más amplio de tensión. El malestar de las grietas estructurales en las casas se fue ampliando en la relación de la comunidad con los funcionarios públicos, también en las diferentes formas de comprender y experimentar el desarrollo, en las diferentes formas de relacionarse con la tierra y con el medio ambiente.

La etnografía, en esta investigación, me permitió una aproximación a las diversas experiencias y a sumergirme en la cotidianidad que transcurre en medio de la presencia de la infraestructura vial. En este sentido se puede hablar de lo que Guber (2019), plantea sobre la reflexibilidad, donde la “única” manera de conocer o interpretar los contextos es participando de ellos e interpretándolos. Las entrevistas realizadas a los habitantes se dieron a partir de encuentros y conversaciones en donde fue posible identificar sus propias comprensiones y en donde surgieron reflexiones y cuestionamientos. “La entrevista es un encuentro de reflexividades para producir una nueva reflexividad” (Guber, 2019).

Resumen de capítulos

En el primer capítulo de esta investigación se visibilizan y se contrastan las diferentes comprensiones y experiencias que tienen los habitantes de la vereda Buenos Aires en relación con el concepto de desarrollo frente a los “argumentos de desarrollo” que vienen trabajando los funcionarios públicos para justificar los proyectos viales. En el segundo capítulo, se expone la historia de algunos procesos de expropiación y el cómo los habitantes de la vereda experimentaron y comprendieron el procedimiento. Por otra parte, hablo de los diferentes vínculos que los campesinos tienen con la tierra/ territorio y como estas se han visto afectadas por la presencia del megaproyecto vial. Planteo a partir de la etnografía y de herramientas como la cartografía social cómo la expropiación fue generando despojo en el municipio. Finalmente, el tercer capítulo indagará por medio de la etnografía y recorridos territoriales por las afectaciones y las transformaciones que se vienen generando en el medio ambiente debido a la construcción del megaproyecto vial.

Entre la narrativa de los capítulos abran interludios con fotografías que buscan ubicar al lector en un espacio y en una temporalidad específicas.

Algunos nombres propios de personas, lugares y profesiones que aparecen en el texto fueron cambiados por cuestiones de seguridad, en un país en el que cada día es puesta en peligro la vida y la libertad.

1. Grietas epistémicas: Un acercamiento al proyecto y a las comprensiones del concepto de desarrollo trabajado desde la comunidad

El desarrollo y el progreso llegaron al municipio de Cañasgordas a través de la presencia de la infraestructura vial, de las instituciones públicas y la voz de sus funcionarios que llegaban en nombre del estado con la promesa del mejoramiento de la red vial y la integración del municipio a un proyecto nacional prometedor y próspero para la región.

La etapa de construcción del Túnel Guillermo Gaviria Echeverri (en adelante TGGE) y sus vías de acceso, comenzó en el año 2018. En el municipio, entraron con maquinaria pesada: buldóceres, cargadores frontales, carros de mantenimiento, compactadoras de vibración y en su mayoría volquetas. Estas últimas fueron las primeras en llegar. Según comentan algunas personas de la comunidad: “Lo hicieron una por una, de la manera más sutil con el propósito de no ser vistas, de no hacer mucho ruido, después de la presencia institucional las volquetas conquistaron el territorio” (comunicación personal, diciembre del 2021) Días después llegó la maquinaria underground, de alta calidad y de bajo impacto. Entre estos equipos, se destacan jumbos de dos y tres brazos, de Epiroc. Según un artículo de Carreteras Panamericanas, la gobernación de Antioquia señala que “estos jumbos cuentan con softwares que permiten determinar las características de la geología del terreno” (mccopa, 2021). Estas máquinas tienen cinco metros de alto, 17 de largo, pesa cerca de 50 toneladas, tienen tres brazos y gran fuerza, se le hizo necesario atravesar el océano Atlántico para llegar hasta el municipio y perforar las montañas que separan a Medellín del Urabá antioqueño. Junto a ella perfora un Boomer E2C, de dos brazos. Para la construcción también se utilizan equipos Epiroc para sistemas de ventilación, el retiro del material detonado y el lanzado de concreto se realiza con las máquinas Meyco ME5 para sellar las paredes. Respecto a lo anterior, La Secretaría de Infraestructura Física de Antioquia, Colombia, afirma en una entrevista realizada por la revista: Carreteras pan-americanas que:

Tenemos excavadoras de gran capacidad para mover rocas, tierra y otro tipo de elementos. Se utiliza también en la medida que se avanza, una serie de elementos o formaleterías que sirven para ir mejorando la bóveda del túnel, que son móviles, a través de ruedas para su desplazamiento (mccopa, 2021).

La longitud del túnel es de 9.8 kilómetros aproximadamente convirtiéndolo en el túnel más largo de Latinoamérica, tendrá dos carriles bidireccionales con una calzada de ocho metros de ancho y andenes de 1 metro a cada lado. Los costos de esta obra son aproximadamente 1, 83 billones de pesos, de los cuales Medellín aportará 520.000 millones de pesos, 780.000 millones de pesos la gobernación de Antioquia y los 540.000 millones restantes los pondrá la nación. Igualmente, este proyecto vial es de vital importancia ya que conectará a las autopistas 4G Mar 1 y Mar 2. En una entrevista a la prensa regional, José Fernando Villegas, director ejecutivo de la Cámara Colombiana de Infraestructura, seccional de Antioquia declara:

Si no se construye, nos quedaría un cuello de botella entre esas dos conexiones. Un viejo anhelo de Antioquia es unir el Valle de Aburrá y el Atlántico. Por eso estamos trabajando también en el puerto de Urabá. Las dos obras se desarrollan al mismo tiempo (Ortiz Jiménez, 2021).

Estas nuevas formas de conectividad llevan consigo la promesa de desarrollo para la región, generación de empleo, el turismo, el transporte eficiente, y el mejoramiento en la calidad de vida para las comunidades.

Figura 1*Conociendo la obra*

Mi primer acercamiento al municipio, a la vereda y al proyecto vial la hice en compañía de Sebastián, un joven de 19 años que para ese entonces trabajaba para el proyecto, era mano de obra joven, me contó. Nos encontramos en el parque principal en horas de la mañana, después de un café iniciamos el recorrido que nos llevó a la parte baja de la vereda Buenos Aires, ubicada a 30 minutos a pie siguiendo la vía Abriaquí. Mientras caminábamos, ponía atención a lo que Sebastián me mostraba y me contaba. Cruzamos un puente que marcaba el límite entre el pueblo, la nueva obra de infraestructura y la vereda. Las vías de acceso al túnel son imponentes y en los alrededores hay pocas casas.

Le pregunté a Sebastián por su experiencia frente al actual megaproyecto. Él expreso que el túnel ha afectado a la comunidad debido a que han quitado muchas tierras y han hecho muchos estragos.

Hay gente que le han hecho estragos como dañar el alambrado o tirar tierra. A veces a nosotros nos mandan a hacer trabajos en fincas, pero nos echan porque no tenemos permiso. A veces se van a talar los árboles frutales y los dueños salen y no dejan. Son palos frutales que tienen más de 20 años (Sebastián, comunicación personal, diciembre de 2021)

En cuanto a su comprensión frente al concepto de desarrollo, Sebastián afirma: “El desarrollo con la empresa es muy bacano, porque las personas que trabajan en el proyecto tienen dinero y desarrollan cosas”. También habla de la reducción de tiempos para los jóvenes que desean estudiar en Medellín pues ya no van a tener necesidad de vivir en la ciudad. Este tipo de percepciones nos acercan a las versiones de algunos funcionarios públicos frente al concepto clásico del desarrollo y que para ellos se ve reflejado en crecimiento económico, en reducción de tiempos en los viajes en kilómetros y en cifras de empleo que hoy se reflejan en más de 2.000 contrataciones en donde su mayoría son hombres y mujeres jóvenes que hoy residen en el municipio.

“Nos llena de orgullo ser fuente de empleo para las personas del área de influencia directa y con esto cambiar sus condiciones” Afirma, para la fecha el subsecretario de Proyectos Estratégicos de la Gobernación de Antioquia. El subsecretario de Proyectos Estratégicos de la Gobernación de Antioquia, a quien tuve la oportunidad de escuchar en una visita que se hizo al megaproyecto TGGE y sus vías de acceso en el municipio de Giraldo, coincide con Sebastián. Según dijo: “El incremento en las tasas de empleo se traduce en beneficios para las comunidades de las zonas de impacto”. Sin embargo, para Don Pedro, líder social, esta situación es preocupante porque ha cambiado la actividad productiva en el campo: “La promesa de trabajo está durante la ejecución del proyecto, muchas personas dejan sus actividades productivas en el campo para irse a trabajar, ¿pero cuando esto termine qué va a pasar?” (Don Pedro, comunicación personal diciembre del 2021).

Don Nelson, otro habitante de la vereda del pueblo, concuerda en su visión con don Pedro:

El proyecto descontroló el trabajo en el campo, todo el mundo se volcó a los puentes, a los túneles a trabajar, entonces tienen el campo abandonado, cuando esto se acabe la gente va a pegar otra vez a buscar el campo, pero el campo ya está abandonado y toca otra vez empezar de cero. Entonces esto descontrola todo. Por ejemplo, esta zona es una de las zonas más cafeteras de Cañasgordas y ahora casi todo el mundo dejó de coger café por irse a trabajar en el túnel, ahorita está terminando la cosecha de café y no hubo casi nadie para su recolección porque todos los pelados y la gente adulta está trabajando en la vía y en el túnel (Don Nelson, comunicación personal, diciembre del 2021).

La construcción del túnel entusiasmó a gran parte de la población. El equipo encargado de la publicidad del proyecto logro realizar una inteligente difusión resaltando la creación de empleo y el futuro turístico que le esperaba al municipio y a la región. La oferta de empleo fue tan grande como dañina para la economía campesina: lo que antes se producía en la región, ahora se traía de afuera. Fue más rentable, mucho más rentable dedicarse ahora a trabajar en el túnel, en los botaderos, de pare y siga que cultivar. Esto significó un descuido general de los cultivos, la siembra de plátano, el cuidado de árboles frutales, la mayoría cítricos y el café. Como consecuencia de esto hubo un alza en los precios. Para habitantes como Don Nelson y Don Pedro hay un desequilibrio entre los impactos negativos y positivos del proyecto que se reducen únicamente a la generación de recursos económicos y la generación de empleo durante la operación. Para mandatarios como Aicardo Antonio Urrego Úsuga, alcalde de Cañasgordas para la fecha, el túnel Guillermo Gaviria Echeverri “indiscutiblemente está dinamizando la economía, y la subregión está pasando de ser una de las más pobres del departamento y con bajos índices de crecimiento económicos a mostrar índices altos, que están mejorando la zona” (Balbín Vásquez, 2022. p. 14).

Estas maneras de establecer el desarrollo y reducirlo meramente a lo económico es desvalorizar todas las demás formas de existencia social. Este desvalor produce una metamorfosis de la sabiduría en ignorancia, el entorno de la comunidad en recursos y metamorfosea las actividades autónomas de la gente que encarnan deseos, destrezas, esperanzas e interacciones entre sí y con el ambiente, en necesidades cuya satisfacción requiere la intermediación económica del

mercado (Illich, 1996). La llegada de grandes obras de infraestructura vial y su promesa de desarrollo parecen ser no compatibles con el mantenimiento de costumbres y conductas tradicionales de un pueblo, pues la ruptura con estas es una condición previa al progreso económico. Lo que se requiere, por tanto, equivale en realidad a la desorganización social. Ha de generarse la infelicidad y el descontento en el sentido de querer más que lo que es asequible en un momento cualquiera. El sufrimiento y la dislocación que pueden ser causados en el proceso pueden ser objetables, pero parecen ser el precio que tiene que pagarse por el desarrollo económico (Illich, 1996) y es en estas desarticulaciones de las interacciones tradicionales en donde residen las posibilidades y emergen nuevos órdenes, como afirma Bauman (2003), orden y caos son los gemelos modernos; es decir, el orden da paso a otro orden, el contrario del orden no es el caos sino un nuevo orden.

Al continuar con el recorrido conocí a Doña Martha, que hasta el momento ha experimentado el desarrollo desde la esfera económica. Doña Martha, administra una tienda que queda cerca al portal salida del túnel, su tienda es grande y está bien surtida. Vende empanadas, pasteles, tinto y abarotes, su negocio es más próspero desde que se empezaron los trabajos de obra, la mayoría de sus clientes son los trabajadores del proyecto que hoy representan la población flotante en el municipio y a la que se le atribuye en parte el crecimiento económico del pueblo. Este incremento de oferta y demanda se ve representado en el comercio, ocupación hotelera, alquiler de casas y consumo de alimentos. Doña Martha manifiesta que,

No tiene en qué criticar al túnel porque el túnel no la afectó como a otros, antes la benefició económicamente. Y aunque en el presente ella se está beneficiando también es consciente de que cuando se termine el proyecto vial “el túnel” como lo nombra ella, la vereda va a quedar sola” (Martha, comunicación personal, diciembre, 2022)

Figura 2*Tienda doña Martha*

El retorno del túnel no es acá, es más abajo, este proyecto nos va a beneficiar ahora, pero cuando se termine esto va a quedar solo” afirma doña Martha. Para los habitantes de la Vereda Buenos Aires el límite entre el paso del desarrollo a través de la infraestructura vial y el límite con la vereda está claro, pues la mayoría de las personas que fueron entrevistadas concuerdan con que la vía no va a pasar por el pueblo, pasa por un lado del pueblo “Después lo que vamos a ver son muchos carros a toda velocidad que van para Urabá, la vía no entra a Cañasgordas pasa por Cañasgordas (Doña Martha, comunicación personal, diciembre 2021).

Con este proyecto venden conectividad, —interrumpe la conversación un habitante de la vereda que se encontraba en la tienda — y también nos venden la idea de desarrollo continua, pero es un desarrollo que pasa al frente de la gente, pero acá en la vereda no cambia nada. Esto cambia para los grandes empresarios, pero las condiciones económicas de las personas no cambian, se ven impactadas sí, pero mientras están ellos acá. El desarrollo acá es cemento, casi que reducen el desarrollo a la infraestructura vial. (comunicación personal, diciembre 2021).

El paso de un proyecto de desarrollo moderno al lado de una comunidad que es percibida como subdesarrollada marca unas márgenes claras y unos encuentros entre el mundo moderno y un conjunto de grupos, culturas y sociedades que representa una alteridad que dejan ver un escenario perfecto entre márgenes, periferias y alteridades (Serje de la Ossa, 2011).

En un punto del camino, Sebastián recordó que ese lugar por donde estábamos caminando antes estaba configurado por caminos y vías pequeñas, pero que ahora todo está pavimentado y más organizado. El recorrido con Sebastián terminó al medio día. Aunque la familia de él lleva toda su vida viviendo en el municipio, sentí que Sebastián se veía ajeno al territorio, el lugar para él parecía nuevo o por lo menos lo estaba recordando. El caminar tanto para él como para mí fue un ejercicio de reconocimiento del espacio, de sus transformaciones y de la historia.

Figura 3

Reconociendo Buenos Aires parte baja



Al medio día, tenía una cita con José, el objetivo del encuentro era conocer la parte alta de la vereda y la boca del túnel. A él lo conocí en el parque principal del municipio y, en compañía de un café, me compartió su experiencia y relación con el megaproyecto vial. José para ese momento tenía 27 años, y había acabado de culminar sus estudios de pregrado en la Universidad de Antioquia. Su familia paterna, es una de las familias más grandes y antiguas del municipio. Han sido los mayores opositores de la obra vial, han liderado paros pidiendo garantías para el territorio pues se han sentido engañados frente a las promesas que el consorcio les ha hecho. El recorrido y el acercamiento que se hizo a la vereda en compañía de José fue más cercano. Su apropiación, conocimiento y crítica frente a los procesos y a la transformación que hoy están viviendo en su territorio y que están enmarcados en un discurso clásico de desarrollo es diferente, pues para José,

El desarrollo no debe reducirse a lo económico, a la conectividad, ni al mejoramiento de una red vial, el desarrollo, “debe impactar positivamente la vida de quienes vivimos acá, con proyectos productivos sostenibles en el tiempo, proyectos socioeconómicos, esta obra debe impactar positivamente a la comunidad (José, comunicación personal, diciembre 2021).

Nuestro punto de encuentro fue la casa de Don Leónidas que queda en la parte baja de la vereda. La casa la están terminando de construir, por ahora tiene dos habitaciones, dos baños, cocina, una poceta en la parte de afuera, un salón que se espera sea una carpintería, plantas y árboles frutales. Don Leónidas, la está construyendo, pensando en que más adelante los turistas puedan alquilarla por días. Mientras iniciábamos el recorrido, nos sentamos a comer mandarina y a mirar el avance de la obra. José, cuenta que al hacer la obra se comieron un pedazo de tierra de la casa de su papá y de una vecina y que hoy están esperando un muro de contención o una obra de estabilización.

Figura 4

Vereda Buenos Aires, parte baja



El recorrido esta vez fue más lento, yo me seguía cuestionando la ausencia de casas en la vereda. José, me contaba que habían expropiado la mayoría para poder hacer la vía. A medida que avanzábamos se veía la grandeza del proyecto, un puente que fue construido por encima de una quebrada que hoy está altamente contaminada por los residuos de concreto, columnas que quedaron cementadas en terrenos donde había casas y una montaña intervenida y perforada mostraban las transformaciones del espacio. La carretera que nos condujo hacia la parte alta es angosta, tiene unos tramos destapados y otros mal pavimentados, los puentes de la vía veredal están en mal estado desde que empezaron los trabajos de obra. En el día transitan más de 50 volquetas, desde las cuatro de la mañana hasta las nueve de la noche, su paso impactaba el tránsito, la carretera veredal, sus condiciones y la seguridad, pues el paso por ella se debe sortear entre volquetas, automóviles, y peatones, por lo que el caminar se torna lento e inseguro.

Figura 5

Caminando entre volquetas



Nuestro destino final ese día fue la tienda de Doña Martha, por su cercanía a la boca del túnel pude observar más de cerca los trabajos de obra y los impactos a la vereda. De manera casi accidental pude escuchar una conversación informal que se daba entre ella y dos funcionarios que hacían parte del equipo de gestión social. Uno de ellos, de manera eufórica resaltaba la importancia de la vía, decía que el municipio iba a ser una mina de plata y le sugería pensar en un mejor negocio y ubicarlo más abajo en donde va a quedar ubicado el retorno. Esta conversación entre ellos me recordó “El mito de la ausencia del estado” de Margarita Serje (2011) donde ella trabaja el concepto de márgenes. Y las palabras cuando doña Martha me decía: “El desarrollo del que nos hablan es un desarrollo que pasa al frente de la gente, pero acá en la vereda no cambia nada”.

Figura 6
Márgenes



La vereda como espacio de proyección de progreso iba quedando al margen de un proyecto de desarrollo que va reorganizando el espacio con propósitos explícitamente políticos y económicos, al comprender estas lógicas los habitantes van quedando desplazados al margen de un proyecto nacional. Esta infraestructura que paradójicamente están presentando como la solución al desarrollo regional termina convirtiéndose en un obstáculo espacial y económico local, pues estas están respondiendo a unas lógicas de penetración y no de articulación socioeconómica en la subregión.

El caminar con José fue crucial para entender la vida cotidiana de la gente y cuyos hogares son alterados por la globalización, el desarrollo desigual y la inequidad social. A pesar de que estábamos al frente de una de las obras más importantes del país, el desarrollo fue limitado a la pavimentación de vías y poco o nada se había logrado frente a los proyectos sociales que habían prometido. Al preguntarle a José por su experiencia y comprensión frente al concepto de desarrollo el afirma que:

En las reuniones que se han tenido con la comunidad se pensaron unos proyectos socioeconómicos para impactar en el ámbito social. Para nuestra vereda, —ellos— el equipo de gestión social tiene tres obras de compensación socioeconómica que son: Intervenir la cancha veredal, una escuela, unidades sanitarias con pozos sépticos y articulado a esto van a limpiar el río, pero hasta ahora no se ha visto nada (José, comunicación personal, diciembre del 2021)

Con esta perspectiva de desarrollo concuerda Aníbal Gil educador de la Vereda y quien ha estado presente desde que se inició la proyección de la obra de infraestructura:

El progreso y el desarrollo lo pintan como una mega obra y que el interés general prima sobre el particular, pintan que esa obra va a impactar a todo el país. Yo les digo que el impacto es negativo y es tan negativo que dijeron que la misma comunidad se iba a beneficiar de todo esto, vendiendo sus alimentos, y que le iban a comprar los productos a

los campesinos y mentira todo lo traen de Medellín (Aníbal Gil, comunicación personal, diciembre del 2021). Este educador, afirmó acerca del concepto de desarrollo que:

Es algo que tiene que ser de manera integral, podemos hablar de un desarrollo a nivel macro que impacta el territorio. Es muy difícil lograr desarrollo en un país cuando lo que se está haciendo es llevarse los recursos para el extranjero. Este proyecto no está generando progreso en el entorno y en la comunidad, no se está dando la oportunidad a las personas para que emprendan y progresen. El desarrollo debe ir anclado a una buena calidad de vida (Aníbal Gil, comunicación personal, diciembre del 2021)

Estas reflexiones frente al buen vivir se están forjando como reacción y alternativa a los conceptos convencionales sobre el desarrollo, a su apego a un crecimiento económico y al mito del progreso continuado que se viene replicando a través de los funcionarios y de los representantes de las diferentes instituciones que hoy hacen presencia en el municipio. La familia Gil cuestiona este tipo de comprensiones convencionales que reducen el bienestar únicamente a un asunto de ingresos económicos y ponen sobre la mesa la calidad de vida, la relación con la naturaleza y los recursos naturales.

Para Héctor Gómez, ingeniero y subsecretario de proyectos estratégicos de la secretaria de infraestructura para esa fecha, y con quien tuve la oportunidad de conversar mientras recorriamos algunos frentes de la obra, el desarrollo hoy se está experimentando en la tecnología que se está utilizando para perforar y detonar la montaña, en el tiempo récord en que están logrando la construcción, en los 9,73 kilómetros y en la conexión con otras vías y puertos. Al igual que otros funcionarios, resalta la generación de empleo y la reducción de tiempos. Con gran orgullo presenta la obra, como un sueño colectivo de más de 50 años y que hoy se ve materializado en el TGGE y sus vías de acceso.

Las obras de infraestructura vial no son solamente un trabajo de ingeniería basado en unos cálculos matemáticos y físicos, y en la disposición de materiales, objetos y personas. Estas obras encarnan un proyecto estatal insertado en unas lógicas y tiempos burocráticos, así como en

discursos globales sobre la modernización y el progreso, también implican transformaciones del paisaje y de las relaciones sociales que ocurren allí, al punto de producir ganadores, quienes se benefician de la reducción de las distancias y tiempos y perdedores, los desplazados por la obra (Camargo, A., & Uribe, S. 2022). Al continuar el recorrido con el ingeniero, le pregunté por los trabajos que se vienen adelantando desde gestión social en el municipio y cómo los habitantes estaban experimentando el desarrollo en su vereda. Me cuenta que el proyecto tiene un grupo interdisciplinario de profesionales sociales los cuales están trabajando en proyectos productivos, con los niños en las escuelas y fortaleciendo el tema del turismo. En un punto de nuestro caminar llegamos a un lugar donde se podía ver la luz y el paisaje, en ese punto se proyecta un tramo a cielo abierto, con orgullo me muestra y me dice “Este proyecto se está haciendo en medio de la nada” luego de esto llega el silencio.

Figura 7

Tramo abierto TGGE



Figura 8*Conociendo el Túnel*

En conclusión, El Túnel Guillermo Gaviria Echeverri y sus vías de acceso, han sido divulgados a través de la prensa, revistas institucionales, páginas web y redes sociales como proyectos benefactores que impulsan el desarrollo, aludiendo a la idea de crecimiento, evolución y modernización de un proyecto vial. Sin embargo, si se revisa con más cuidado el inicio y el desarrollo de este proyecto y las voces de la comunidad en general, se pueden identificar las distintas comprensiones y diversas experiencias que se tienen frente al concepto de desarrollo.

Un ejemplo de esto, son las comprensiones de los funcionarios públicos frente al concepto de desarrollo en donde el desarrollo es reducido a kilómetros viales pavimentados, a generación de empleo en un tiempo determinado, reducción de tiempos y a la generación de recursos económicos. Estas comprensiones van en contraposición con las comprensiones y la experiencia de algunos habitantes del municipio, los cuales ponen sobre la mesa la importancia de integrar el desarrollo económico a una buena calidad de vida.

2. Grietas en el territorio: Procesos de expropiación e historias de despojo

Tras la adjudicación del contrato y la firma del acta de inicio de la mega obra, Túnel Guillermo Gaviria Echeverri y sus vías de acceso que tuvo lugar en el año 2015 y que fue ejecutada por el consorcio Antioquia al Mar, se inició la etapa de pre-construcción del megaproyecto vial (Betancur, J. 2021). Durante esta etapa, los contratistas gestionaron los últimos detalles de la licencia ambiental, se hicieron adaptaciones finales para los estudios y diseños y se concluyó el plan de adquisición predial, etapa en la cual se busca obtener la titularidad y disponibilidad de un predio a favor de la nación, para la construcción de un proyecto de infraestructura vial, cuyo propósito es el desarrollo del país.

A medida que iba avanzando la etapa de pre-construcción, se fueron gestando encuentros que posibilitaron diálogos entre los funcionarios, los habitantes y propietarios de predios de la vereda Buenos Aires del municipio de Cañasgordas. Estos encuentros, fueron generando incomodidad, resistencias y tensiones debido a las diferentes concepciones de territorio y a las diversas maneras de relacionarse con él. Por un lado, los funcionarios públicos que iban en representación del Estado actuaban bajo los reglamentos de una figura jurídica, en donde la concepción de territorio es reducida a la propiedad. Sin embargo, para los habitantes del área de influencia directa del proyecto vial TGGE estas concepciones y comprensiones iban en contraposición, pues para ellos, la relación no es solo con la propiedad y no era solo el vínculo jurídico lo que definía la relación con el territorio. En palabras de José, habitante del municipio:

Las relaciones que ellos como habitantes han tejido con la tierra han sido relaciones de carácter social, comunitario, cultural y por esta razón cuando iniciaron las expropiaciones, no solo se estaba rompiendo un vínculo jurídico con la tierra, también estaban rompiendo ese vínculo social y cultural con el territorio, es por esto que las comunidades y algunos colectivos sociales hablan de territorio y el Estado habla de propiedad (José, comunicación personal, diciembre 2021).

En este sentido, en esta investigación siguiendo a Arturo Escobar (2014), se propone comprender el territorio como un espacio colectivo, compuesto por todo el lugar necesario e indispensable donde hombres, mujeres, jóvenes y adultos, crean y recrean sus vidas, por este motivo el territorio no se ve en términos de “propiedad” si no, de apropiación afectiva que se da a partir de prácticas culturales, agrícolas, ecológicas, económicas y rituales. Por lo anterior, se habla de una construcción del territorio en el sentido de la experiencia vivida. Es decir:

El territorio, (...), es el resultado de la experiencia, la suma de todos los lugares concretos con los cuales el individuo es involucrado a través del tiempo: en el pasado (experiencias pasadas movilizadas por la memoria), el presente (acción y experiencia directa) y el futuro (proyectos, anticipaciones y expectativas) (Monnet, J. 1999)

La compra y la adquisición de tierras inició en el municipio de Cañasgordas en el año 2017, una vez fueron aprobados los estudios y diseños definitivos, se procedió a identificar los predios que se necesitaban para la ejecución del proyecto. El proceso comprendió, una investigación técnica, jurídica, física y socioeconómica de las propiedades, en la cual se identificó la relación existente entre los inmuebles requeridos para la ejecución del proyecto y sus propietarios u ocupantes. En la ficha predial se registró la información técnica y jurídica del predio, y se identificó plenamente al propietario, el área de adquisición para el proyecto, los linderos, las construcciones, cultivos y especies vegetales. Una vez se terminó la etapa de avalúo de predios, el equipo de gestión predial procedió a hacer una oferta de compra para cada predio según los fijados por la ley.

Inmediatamente se conocieron las ofertas económicas, las personas manifestaron si estaban de acuerdo o en desacuerdo, pero quienes contaban con más recursos jurídicos para manifestar alguna inconformidad eran quienes eran propietarios y lo podían respaldar con escritura pública.

De esta manera, la negociación de los predios se encontraba en proporciones desequilibradas porque no se contaba con las mismas garantías, es decir, la negociación con un propietario con título no era la misma a si era un poseedor, y mucho menos si era un ocupante.

En este punto, los habitantes ya se empezaban a cuestionar las formas en que se estaban haciendo los procedimientos de la compra de predios, pues había inconformidad con las ofertas económicas, con el incumplimiento de los pagos, y en varias ocasiones sintieron que sus derechos

eran vulnerados, pues no solo se estaba poniendo precio a un número de hectáreas, también estaban negociado los medios de sustento, sus vínculos con la tierra y el territorio, afectando de esta manera sus actividades cotidianas y reduciendo sus capacidades para decidir sobre sus formas de vida en el territorio.

Antonio, un habitante que ha estado al tanto del proceso, así describe lo que sucedió en el municipio con la negociación de los predios, específicamente en la vereda Buenos Aires:

A pesar de que existen unos costos que fueron establecidos por la ley en muchas ocasiones se pagó menos, para nosotros ellos ya tenían unos valores previos que estaban por debajo del valor comercial de los predios; esto claramente desfavoreció a la gente y muchos se opusieron a esas ofertas. Algunos propietarios contrataron a otras lonjas evaluadoras para que evaluaran sus predios y estas lonjas establecieron en algunos casos precios más altos de los que el proyecto había ofrecido. Desde ahí surgieron otras dificultades, el equipo de gestión predial y el consorcio en general, al ver lo que estaba sucediendo accedió a reconocerle a algunos propietarios los precios que habían ofertado las lonjas evaluadoras, cambiando así lo que se ofertó inicialmente, pero a otros no se les reconoció los precios que establecieron las lonjas evaluadoras y otras personas quedaron desfavorecidas porque lo que les pagaron no les alcanzó para conseguir otra vivienda. Ellos, la gente del proyecto lo que tenían que hacer es que debían dar cuenta de la informalidad y los problemas jurídicos que pueden existir y así poder solucionarlo. Para poder adquirir los predios existe un manual de compensación para la gente que no tiene títulos, pero eso en últimas jugó en contra del campesino porque un campesino tiene una parcela, una o tres vacas, y una casa, con eso puede vivir hasta que se muera. Pero si el proyecto llega y compra la propiedad sin título lo máximo que puede ofrecer es 61 millones de pesos, no le puede dar más, y puede que en su momento el valor haya sido ese, pero en este momento no porque con eso él no compra en otra parte la parcelita que tiene, las tres vacas y la casita que tiene, entonces él compra en otra parte, en una casa más pequeña, un apartamento sin tierra, ni cultivos. Entonces en este punto ya estamos hablando de un desmejoramiento en la calidad de vida del campesino (Antonio, comunicación personal, abril del 2022).

Finalmente, la mayoría accedió a la venta voluntaria reduciendo así los procesos de expropiación y los predios fueron rápidamente incorporados a un proyecto de desarrollo, este resultado hizo exitoso el trabajo del equipo de gestión predial. Sin embargo, algunos líderes del municipio resaltan que, este proceso ha sido un desastre para la comunidad, debido a que:

Un campesino que no conoce absolutamente nada sobre derecho ni cómo funciona el régimen de propiedad en Colombia, tiene una compraventa, a veces compró el terreno de boca y cuando el estado va a adquirir la tierra se aprovecha de eso para pagar muy poco y hacen todo lo posible para comprar lo más barato que puedan (comunicación personal, diciembre del 2021)

El alto índice de informalidad en los títulos de propiedad, es decir, la ausencia o falta de escrituras ya sea porque se adquiere la tierra por posesión o compraventa complejiza la etapa de gestión predial no solo en el municipio si no en las demás áreas rurales del país. Según fuentes de la Unidad de Planificación Rural Agropecuaria (UPRA) y especialistas del Banco Mundial, el país cuenta con un 52.7 por ciento de informalidad en la tenencia de la tierra. Al no contar con una tenencia formal y documentada de los predios, el campo es altamente vulnerable ante despojos, robos y violencia además de la inseguridad en la actividad económica, la baja productividad y el uso inadecuado del suelo. Según Ivonne Moreno, especialista en administración de tierras del Banco Mundial, entrevistada por la revista Semana Rural, esto no es normal en un territorio que avanza en desarrollo (Semana Rural, 2019).

Una vez se finalizó la negociación voluntaria conocida también como la etapa de enajenación voluntaria, se iniciaron los procesos de expropiación. La expropiación según la Corte Constitucional de Colombia puede ser definida como: “una operación de derecho público por la cual el Estado obliga a un particular a cumplir la tradición del dominio privado al dominio público e un bien, en beneficio de la comunidad y mediante una indemnización previa.” Esta etapa cuenta con dos vías: la administrativa, etapa donde se paga el precio comercial y la judicial, donde se paga el valor o precio predial, entre estas dos etapas hay una gran diferencia de dinero. En sus palabras y bajo sus comprensiones, Andrés, un habitante del municipio y de la vereda Buenos Aires explica que el proceso de expropiación se da cuando:

No se está de acuerdo con el precio que se oferta en las primeras negociaciones; en el proceso de expropiación no se tienen recursos jurídicos para apelar porque la propiedad en Colombia tiene una función social y esto que quiere decir, que, si el estado la necesita para el beneficio de todos, estamos en el deber de entregarla o simplemente nos arrebatan la tierra por vías judiciales, así comprendo la expropiación (Andrés, comunicación personal, abril del 2022).

Uno de los casos de expropiación que se dio en el municipio específicamente en la parte baja de la vereda Buenos Aires fue el de la familia Vargas, caso que hasta el momento de mi última visita al municipio seguía sin resolverse.

El bien común prima sobre el particular” comenta don Juan y agrega: El bien común es el bien de toda la comunidad, del pueblo, del territorio completo. El bien común debe ser para todos, es por esto que no deben quitarnos la tierrita sin pagarnos (Don Juan, comunicación personal, diciembre del 2021).

Don Juan, habita la casa de la familia “Vargas” junto a su hermano Bernardo y su madre. La casa de los Vargas está ubicada a pie de carretera en la vereda buenos aires parte baja, la construyeron junto a su padre hace más de 50 años. Es una casa de tapia, un material utilizado tradicionalmente en la construcción y compuesto de tierra húmeda, paja, boñiga, hojas del tapial y otros elementos vegetales. La casa es de color Vinotinto y blanca, tiene un portón grande que está inhabilitado. “Lo chocó y lo dañó una volqueta, le amarramos una cuerda para que no se venga abajo, por ahí ya no podemos entrar, entonces nos tocó abrir camino al lado de la casa para que las personas puedan entrar” cuenta Don Juan. Cuando llegué a la casa de ellos en horas de la mañana, Don Juan y Don Bernardo estaban recogiendo unos limones y unas naranjas, para ir a venderlas más tarde en el pueblo. Al acercarme a su vivienda me ofrecieron naranjas y así empezó nuestra conversación. Les pregunté por su experiencia con el proyecto vial, Don Bernardo con desconfianza me pregunto: ¿quién es usted?, le respondí que era estudiante de la universidad de Antioquia y me encontraba haciendo una investigación. La respuesta no cambió mucho su actitud, sin embargo, accedió a seguir conversando. Le pregunté si tenía más cultivos, a lo que respondió,

“aquí cultivamos limón, naranja, plátano, yuca, pasto y tenemos la vivienda, anteriormente se cultivaba caña” afirmó.

Figura 9

Cosecha de limones



Figura 10
Cosecha de naranjas



Y agregó:

Con respecto al proyecto vial, la construcción de la vía nos tiene muy afectados porque nos dañaron una casa que teníamos al lado, dañaron el portón, los frutales y piensan dañar la casa. Ellos (los encargados de la gestión predial de la gobernación de Antioquia) nos quieren dar 60'000.000 millones y eso no es nada, les dijimos claramente a esa gente que con ese dinero no nos alcanza para comprar el solar en donde está construida la casa, les preguntamos: ¿en dónde está el dinero para construir la otra casa? ¿en dónde está la plata de los frutales? ¿dónde está la plata de la otra casa? ¿dónde está la plata del portón? Nosotros estamos pegados para que paguen 350 millones de pesos que es lo que dice el avalúo (Juan, comunicación personal, 2021)

Luego de un silencio largo, que duró minutos y gestos de preocupación, me invitaron a pasar a la parte de atrás de la casa en donde estaba el baño, la poceta para lavar ropa, limpiar los trastes y quitar la tierra de los alimentos. Al lado se veían vestigios de una cocina que al igual que

la casa fue construida en tapia. Ellos decidieron desbaratarla porque ya eso les pertenece a los del túnel, dice Don Juan. Al frente, sobre el corredor hicieron una cocina provisional con una mesa que servía de soporte para el fogón y las ollas, unas bolsas colgadas de unos palos de madera se utilizaban para guardar los platos y cucharones. Un plástico naranja, servía de pared a un costado de la casa, para separar la nueva cocina de un camino provisional que servía de tránsito para los trabajadores de la obra y que también utilizaban para acceder al baño o para dejar a un lado de la casa sus morrales e implementos de trabajo, pero no solo separaba también servía para vincular la nueva cocina al espacio de la casa, servía para reafirmar el espacio privado de lo público.

Figura 11
Vestigios



Figura 12*Cocina*

La nueva dinámica que se observaba en la cotidianidad de la familia Vargas dejaba ver que entre ellos y los trabajadores existían buenas relaciones. La familia, ofrecía con amabilidad algunos espacios de la casa, como el baño, el corredor para resguardarse del sol y la lluvia, agua para asearse las manos o para beber. También eran compañía y buena conversación.

Retomando la conversación sobre la compra del predio. Don Juan, contó que una mujer, la abogada del proyecto llegó un día a la casa en compañía de “unos casqui blancos”, refiriéndose a unos trabajadores del consorcio, para notificarles que necesitaban esa tierra para hacer una vía, con la justificación de que la obra era para el bien común y que le dará una nueva cara a la región. Nos ofrecieron 60 millones y días después rebajaron la oferta a 35 millones. “Esa gente”, aludiendo a los funcionarios públicos “quieren hacer pasar estas tierras como baldías y acá tierras baldías no hay”. Después de estas palabras, hicimos un recorrido por la finca, me mostró los árboles que habían tumbado, un naranjo que llevaba más de 35 años y el terreno en donde estaba la casa del papá.

Nosotros les pusimos abogados a esta situación, dice Don Bernardo, porque nosotros tenemos escritura de la casa, nosotros no estamos en contra de la vía ni del túnel, lo único que queremos es que nos paguen lo justo (Bernardo, comunicación personal, diciembre del 2021).

Para ese momento la familia Vargas estaba esperando el proceso de expropiación para el mes de enero del 2022, al despedirnos Don Juan me pidió que le tomara una fotografía en el lugar donde antes estaba la casa que él construyó con su papá. Dos meses después de nuestro primer encuentro volví al municipio, la transformación de la vereda seguía avanzando y la familia Vargas seguía resistiendo. Para este momento, el pedazo de tierra que había quedado como vestigio de la casa del papá de Bernardo y don Juan ya no estaba, la vía cada vez estaba más cerca de su terreno. Volvimos a hablar sobre el proceso de la compra de la tierra, ellos seguían en la espera. Esta vez les habían dejado unos documentos pegados en el portón, era la notificación de expropiación. La escritura del documento era muy formal, no era clara, ante mis ojos incomprensible. Le pregunte a Don Bernardo si entendía lo que decía en el papel, me respondió que no y me ofreció café. Nos sentamos en el corredor a mirar cómo en medio de su cotidianidad la obra se iba expandiendo. Me dijo que no sabía si ponerse a desyerbar, le pregunte que por qué y me respondió: “finalmente va a llegar una maquinaria a tumbar la casa, y a llevarse todo por delante para poder hacer un retorno”. Al escucharlo, me iba imaginando la escena. Le pregunté si sentía nostalgia, respondió que no desde que les paguen lo justo. Me miró y afirmó: “Yo llevo 54 años viviendo en esa casa y nunca habían llegado a decirnos que esta casa no es de nosotros, hasta ahora” (Bernardo, comunicación personal, febrero del 2022).

Figura 13*Memorias de las casas***Figura 14***Antes y después de la obra*

Los habitantes del municipio y en especial de quienes viven o vivían en la Vereda Buenos Aires parte baja y alta no se encontraban en desacuerdo o en contra de la construcción del túnel y sus vías de acceso, pues comprendían que era una obra para el bien común, aunque muchos se

cuestionaban esta frase y sintieron que esta vez, ese bien “común” no los favorecía. Muchos al ver la transformación que tuvo el espacio, el desarraigo que vivieron las familias tradicionales y las afectaciones al tejido social sintieron una gran tristeza, cuenta Don Libardo, habitante del pueblo.

A Don Libardo, lo conocí en el pueblo, en mi segunda visita al municipio, lo conocí en el restaurante La fonda de Toño, lugar concurrido por él. Me acerqué, conversamos un rato y esa misma tarde realizamos juntos una cartografía social con el propósito de conocer algunas de las historias de las familias que vendieron sus predios o fueron expropiadas y también para ver y reconocer a través de él y su experiencia las transformaciones de la vereda en la que anteriormente habíamos realizado recorridos territoriales.

En la cartografía que realizamos, dibujamos las viviendas, caminos y espacios sobre el mapa de la vereda. Este ejercicio, acompañado de las historias de las familias nos permitió tener diálogos y reconocer las relaciones que los habitantes han venido tejiendo durante años con los lugares, los espacios y sus materialidades. Un ejemplo de esto es la de un pequeño santuario ubicado en la vereda Buenos Aires parte alta, en donde había una virgen y los habitantes iban a prender velas y a hacer oraciones “ahora el espacio está siendo transformado por una capilla, va a quedar muy bonita, pero para muchas personas la esencia era el espacio primario y la virgen” cuenta Libardo.

Este ejercicio además de permitirnos conocer el cómo algunas familias experimentaron los procesos de negociación de predios y los procesos de expropiación nos permitió acercarnos al concepto de despojo y a su relación con los proyectos de infraestructura, pues para algunos habitantes de la vereda los procesos de expropiación se experimentaron como desplazamiento y despojo, así lo nombra un habitante de la vereda “En nombre del desarrollo han transformado toda nuestra vereda, la vía nos ha costado desplazamiento de familias y animales, nos hemos sentido despojados del territorio” (Comunicación personal, diciembre del 2021).

La relación que existe entre el despojo y los grandes proyectos de infraestructura, por una parte, tienen que ver con el modelo de desarrollo que nos hemos matriculado como sociedad, por esto hay que diferenciar entre el despojo producto de modelos de desarrollo y de los que se pueden encontrar por el conflicto armado, ya que se supone que en los primeros hay una “legitimidad”. Y por otra parte están los intereses de las grandes elites

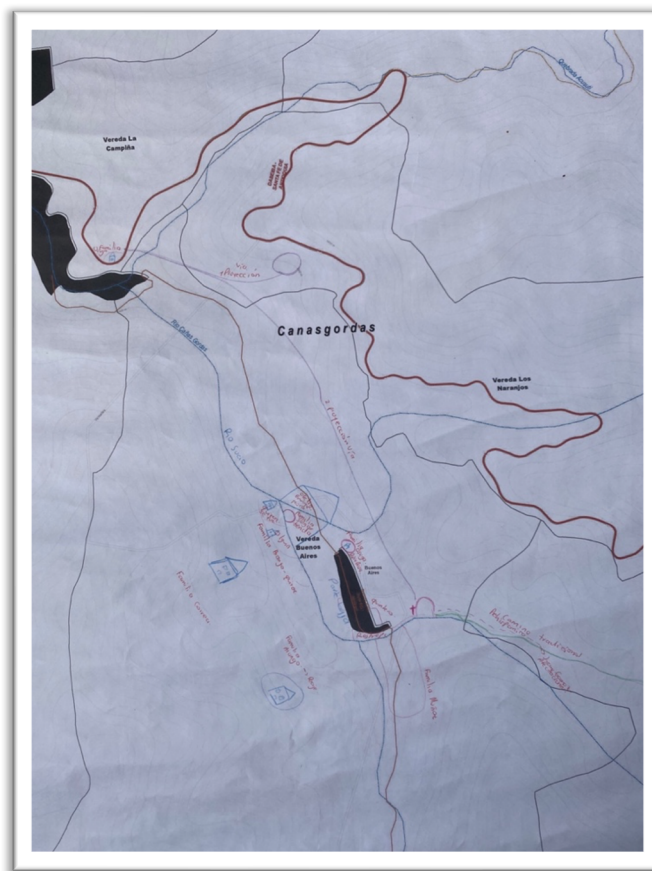
económicas del país por apoderarse del territorio para el desarrollo de dicho proyecto Moncada, J. J. (2011).

Aunque es frecuente escuchar en los discursos oficiales y leer en las investigaciones que, el despojo en Colombia es la acción por medio de la cual a una persona se le priva arbitrariamente de su propiedad, posesión, ocupación, tenencia o cualquier otro derecho que ejerce sobre su predio; ya sea de hecho, mediante negocio jurídico, actuación administrativa, actuación judicial o por medio de la violencia (Carvajal, 2011). En esta investigación, siguiendo a autoras como, Diana Ojeda (2015), Judith Butler y Athena Athanasiou (2013), Alehna Caicedo y Julio Arias (2017) y algunas organizaciones defensoras de derechos humanos como la CCJ y organizaciones no gubernamentales como La Vía Campesina, se propone mirar el despojo más allá de la propiedad y de los bienes, pues sus acciones y efectos no deben limitarse a la tierra ya que los bienes o recursos despojados son diversos, como el agua, la comida, los bosques, animales, medios de sustento y las semillas (Caicedo y Arias, 2017).

La tierra no debe ser vista como un objeto dado y aislado de otros, la idea de que la tierra únicamente es un recurso o un bien, a diferencia del territorio que sí tiene implicaciones culturales y políticas, no solo es insuficiente, sino que da cuenta de visiones limitadas (Weszkalnys 2014).

En este sentido, propongo un acercamiento al despojo a través de las historias de algunas familias del municipio en donde la comprensión del concepto trasciende la posesión de un bien material y nos invita a pensarnos cómo el despojo va actuando en la vida cotidiana de las personas. De acuerdo con Ojeda (2015), el despojo va más allá de la pérdida de posesión de un bien, pues lo que se despoja es el entramado de relaciones que se tiene con el lugar.

Figura 15
Cartografía



Nota. Cartografía realizada en Cañasgordas Antioquia, 2022

2.1 Historias de despojo

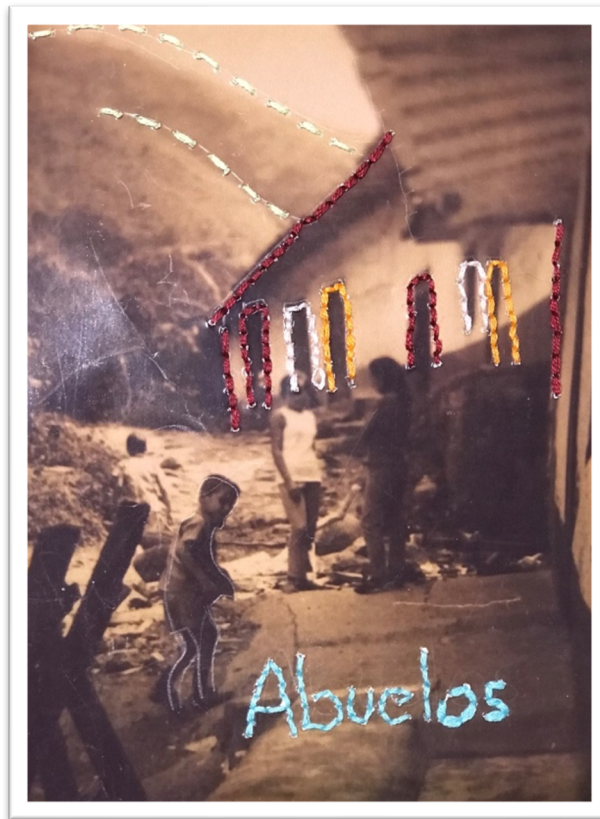
La familia Salgar, una de las familias tradicionales del municipio, tenían su casa ubicada en la vereda buenos aires parte baja, en ella tenían una tienda, en donde vivían Nora, Don Enrique y Félix. La tienda era punto de referencia y de encuentro, de allí salían los desfiles para las bodas, también fue la primera tienda en donde llegó el primer carro, la primera nevera y los demás electrodomésticos para el hogar, “era como un centro de comercio” cuenta Libardo entre risas. Recuerda que, “a veces iba a comprar cualquier cosa (una trapeadora, una escoba, un dulce) con el pretexto de quedarse a escuchar las historias de Don Enrique. Para Don Libardo, la felicidad de Don Enrique era abrir la tienda, que lo visitaran y poder contar historias, mostrar los pajaritos que

tenía y también le gustaba ofrecer banano y eso para él era la vida, el estar sentado en su negocio. Ahora donde están viviendo no los visita nadie y están viviendo muertos de la tristeza” (comunicación personal, abril 2022).

La historia de la familia Salgar, nos permite acercarnos a las diferentes formas en que el despojo va operando en la vida de las personas, también a reconocer las diversas relaciones que se tienen con las materialidades y cómo estos espacios van adquiriendo un significado más allá de la posesión. La propiedad de la familia Salgar con los años fue trascendiendo lo privado y lo individual, en la voz de James se le reconocía como un espacio comunitario que también fue trascendiendo el valor monetario, pues como se nombraba anteriormente lo valioso eran las historias contadas por Don Enrique, el ir a ver los pájaros, abrir la tienda y permanecer sentado en ella.

Figura 16

Recordando la casa de los abuelos



En su investigación, sobre paisajes del despojo en Montes de María, Ojeda narra que:

Los estudios del despojo a menudo caen en el fetichismo espacial. Territorios, lugares y espacios se mencionan todo el tiempo como elementos centrales en el análisis, pero se asumen como escenarios prefijados, como realidades ya dadas o como entidades estáticas y como el punto final de un evento concreto (Ojeda,2016).

Con base a lo anterior, la autora, propone una mirada más amplia en donde se tiene en cuenta el despojo de las practicas cotidianas que se tienen y cobran sentido en los espacios. El despojo, en el municipio de Cañasgordas no solo implicó un desplazamiento de los habitantes de un lugar a otro, también significó para muchos la interrupción de relaciones y prácticas culturales, agrícolas, ecológicas y rituales con el territorio. Una vez terminados y “finalizados” los procesos de adquisición de predios, el despojo seguía operando en las personas de maneras invisibles y silenciosas.

Para Jenny, habitante del municipio, la reubicación de algunos habitantes de la vereda Buenos Aires parte baja no solo implicó la compra de la “tierra” también les quitaron sus hogares y costumbres alterando su cotidianidad. Me contó el caso de su tía, una señora mayor, la cual había hecho realidad su sueño de vida:

Mi tía, tenía una casa muy bonita, de segundo piso. La felicidad de ella era regar el jardín. La casa era de las primeras casas de Buenos Aires y de un momento a otro llega el proyecto del túnel y le dijeron que esa casa la tenían que demoler porque por ahí iba a pasar la vía, entonces ella decía que ella no se imaginaba viviendo en la ciudad, que no iba a ser lo mismo. El proyecto le dio un plazo para desocupar y los hijos al ver lo que estaba sucediendo decidieron llevársela para Medellín. Al tiempo, desocuparon la casa y se la llevaron. Al mes empezó a enfermarse, le dio cáncer y después de eso duró como tres meses. Los especialistas dijeron que eso fue debido al estrés, ella era hospitalizada y preguntaba por su casa y por el jardín. Nosotros creemos que debido a eso a ella se le despertó ese cáncer y ligerito se fue (Jenny, comunicación personal, diciembre del 2021). Pensando en su tía, Jenny, hablaba de apegos y emociones: “A mucha gente la afectó emocional y

psicológicamente la construcción del túnel. Quedaron muy afectados porque desocupaban o desocupaban”.

A estas historias se le suman las fotos de protestas que empezaron a circular en la prensa y en redes sociales de quienes se sintieron desplazados y despojados por la obra. Algunos habitantes dejaron ver las diversas maneras en que estaban experimentando la presencia de la obra de infraestructura en sus vidas. En palabras de un campesino del municipio, la presencia de estos señores —haciendo referencia a los funcionarios públicos— implicó desplazamiento, intimidación y robo a los propietarios de las tierras. Los casos más sonados en el municipio son los de la familia Santamaría y la familia Guzmán, en donde una de estas familias era propietaria de una de las tierras más grandes y lindas de la Vereda Insor, según cuenta un campesino del municipio, “Esa tierra era una de las más bonitas de por acá y una de las más grandes pero el proyecto les quito esta tierra para tirar escombros que les va sobrando de la obra” Al respecto, Gloria Santamaría, expresa para una entrevista que se le realizó en el artículo de prensa del periódico las 2 orillas titulado: *El malestar que genera el Túnel del Toyo en las poblaciones aledañas*,

Nos están expropiando indebidamente, a la familia Guzmán y a la familia Santamaría. Es un proceso indebido porque el consorcio Antioquia al Mar sacó unas licencias sin el permiso de los dueños, en el mejor predio donde ellos quisieron depositar el material; quieren utilizar nuestros predios como escombreras (Santamaría como se citó en Ríos, 2020)

En el artículo de prensa del periódico las 2 orillas titulado: *El malestar que genera el Túnel del Toyo en las poblaciones aledañas*, resaltan:

A la familia Santamaría Arango, en la vereda Insor, las Farc les secuestró dos hijos hace más de una década, cuando operaba el 34 frente de esta guerrilla. Uno fue el exjugador de Nacional, Luis Carlos Santamaría; la familia pagó rescate y luego secuestraron al hermano Jaime Santamaría. Después volvieron a intentar secuestrar otra vez a Luis Carlos, pero este al no dejarse llevar, lo asesinaron y como consecuencia de este suceso esta familia se tuvo

que desplazar, hay exiliados en otros países y ahora llega el Estado a realizar otra revictimización con complicidad de las entidades a hacerles una expropiación (Ríos Fernández, 2020).

Conocer estas historias da cuenta que no solo se transforman las vías, sino que también se transforman las vidas y que tras el mejoramiento de la infraestructura vial nacional se han puesto en riesgo las diversas formas de sustento de los pobladores. También nos permiten conocer las relaciones que cada familia y cada habitante tejen con el territorio, una relación que no se reduce a la propiedad ni a un vínculo jurídico, experiencias que los habitantes de Cañasgordas asociaban al concepto de despojo. José, joven líder de la vereda Buenos Aires expresaba así la idea de despojo:

El campesino con la tierra tiene un vínculo que no se reduce solo a lo material, por eso hablamos de territorio, porque hay una dimensión económica, social, política y hasta espiritual con la tierra. Entonces uno cuando habla de despojo, a mí me parece que es cuando el estado reduce el vínculo del campesino con la tierra a un vínculo meramente material. La gente al comprar en otro lugar pierde totalmente su vínculo con el territorio, y su vínculo identitario se pierde, por eso se habla de desplazamiento, despojo y desarraigo (José, comunicación personal, febrero del 2022)

Finalmente, podemos concluir por una parte que, en la Vereda Buenos Aires del municipio de Cañasgordas Antioquia, las tierras fueron negociadas en nombre de un proyecto vial que representa progreso y desarrollo para la región y el país. El Estado, respaldado por un modelo de desarrollo negoció con los habitantes las tierras que se necesitaban para la ejecución del megaproyecto vial. Estas negociaciones, representaron para los habitantes del municipio desplazamiento, transformación en sus formas de vida, alteración en las dinámicas cotidianas que se tenían con el espacio habitado y el territorio. Por otro parte y al igual que en el capítulo anterior, en este capítulo nos acercamos a las diferentes comprensiones que se tienen de la tierra la propiedad y el territorio.

3. Grietas en el medio ambiente: Un acercamiento a las transformaciones y afectaciones del medio ambiente

“Para la Cosmovisión Indígena, el concepto de Madre Tierra se considera al medio ambiente como “Toda la Vida”, incluyendo los bosques, praderas, la vida marina, el hábitat, los peces y la biodiversidad, teniendo cada una de ellas un significado simbólico que define la relación de estos Pueblos con la tierra, el territorio, el agua, y demás recursos, ya que constituye la base física, cultural y espiritual de su existencia” (Haiman El Troudi, 2022)

Mi última visita al municipio de Cañasgordas fue en el mes de abril del año 2022. En esta ocasión iba convocada por algunos cuestionamientos que me habían quedado de las visitas anteriores sobre el medio ambiente y las afectaciones que la construcción del megaproyecto vial estaba causando. Para esta visita había acordado un par de recorridos con Mayra Parra y Juan Diego Quiroz, fundadores y miembros de la Corporación Ambiental Techo de Agua, la cual tiene sede en Cañasgordas y de la cual me habían hablado algunos líderes del municipio. Mayra Parra, es historiadora, investigadora y profesora de la Universidad de Antioquia. Sus trabajos se han enfocado en comprender la relación que existe entre las comunidades humanas y los ecosistemas que habitan, con la finalidad de promover relaciones más armónicas con la naturaleza. Por su parte, Juan Diego Quiroz, es Técnico veterinario de origen campesino y desde su pueblo natal, Cañasgordas, ha trabajado para conocer y proteger la fauna silvestre.

Para nuestro primer recorrido estábamos citados en la Escuela de la Vereda Buenos Aires, a las 6:00 pm. Allí nos encontramos con algunos miembros de la corporación ambiental que horas antes nos habían recomendado llevar calzado apropiado para caminar, impermeables, bolsas para almacenar objetos que no se pudieran mojar, como los celulares y las cámaras, linterna para iluminar el camino y para las personas con cabello largo se recomendaba llevar gorra o malla para evitar que el cabello se quedara enredado en el ecosistema y representará un riesgo potencial para las especies que lo habitan. En esta salida exploramos una de las fuentes hídricas ubicadas sobre el Túnel Guillermo Gaviria Echeverri con el objetivo de identificar la presencia o ausencia de anfibios, macroinvertebrados y pequeños mamíferos, pues la presencia de estos son indicadores

biológicos que señalan el grado de salud o de contaminación del ecosistema. A las 6:15 pm iniciamos nuestro recorrido, la noche estaba despejada, nos acompañaba la luz de luna llena y en el camino hacia la quebrada nos guiaban sonidos de ranas que nos indicaba su presencia, pero a medida que nos íbamos adentrando el sonido era más escaso. La quebrada por la cual estábamos haciendo nuestro recorrido no tenía mucho caudal, el camino se veía desyerbado e intervenido. En un punto del camino, Mayra Parra, hace un pare y nos pide el mayor silencio posible y toda nuestra concentración en el sonido de las ranas, y nuestro consentimiento para avanzar un poco más. A partir de este momento nos encontramos grillos payasos posando sobre las hojas, aves durmiendo en las ramas de los árboles, que era posible detectarlas por la presencia del excremento en las hojas, arañas, y en un par de ocasiones volvimos a escuchar el sonido de las ranas, pero no fue posible verlas. Después de caminar aproximadamente dos horas decidimos retornar a la vereda, en el camino hablamos sobre la experiencia.

La quebrada por la cual estábamos haciendo nuestro recorrido está ubicada sobre la montaña que para ese momento estaba siendo perforada para hacer el túnel. Por lo anterior, para el equipo, la ausencia de las ranas, el estado del bosque y el poco caudal de la quebrada eran indicadores del mal manejo de agroquímico para desyerbar y las consecuencias que dejaba a su paso la construcción del megaproyecto vial Túnel Guillermo Gaviria Echeverri. “Las aguas superficiales y subterráneas se ven muy perjudicadas cuando hay presencia de megaproyectos de construcción porque cambian el curso de las quebradas o las drenan hasta el punto de desaparecerlas” nos decía Mayra Parra. El caudal de las aguas superficiales o la quebrada como la nombrábamos no solo depende de las aguas lluvias, me decía Aura Gómez, profesora de la facultad de minas de la Universidad Nacional y a quien conocí en un seminario en donde se evaluaron los impactos sociales por la presencia de megaproyectos en Colombia.

El caudal de las aguas subterráneas y superficiales también dependen de unas bolsas de recarga de acuíferos que están ubicadas en el interior de la montaña entre las rocas. A medida que la montaña va siendo perforada también van siendo perforados los ductos por donde normalmente se mueven e interactúan las aguas subterráneas y superficiales y unas bolsas que son conocidas como: “bolsas de recarga de acuíferos” como consecuencia de

esta alteración las aguas se van drenando por grietas y finalmente se van consumiendo hasta el punto de desaparecer (Aura Gómez, comunicación personal, 2022)

Este tipo de problemáticas a las que se refieren Mayra Parra y Aura Gómez han sido reiterativas en la ejecución de proyectos viales que han incluido construcción de túneles y en donde sus impactos al medio ambiente terminan afectando a los acuíferos cercanos debido a su drenaje a través del túnel.; como consecuencias hay desapariciones de nacimientos de agua, contaminación de aguas y afectaciones ambientales en las áreas de influencia directa. Así lo expone Ramírez Sánchez, T (2016) en su investigación:

En el Túnel de Occidente Conexión Vial Aburrá-Rio Cauca. Hay Denuncias por supuesta desaparición de 7 nacimientos y abatimiento de 2 fuentes hídricas en la Vereda Naranjal, contaminación de fuentes hídricas, afectaciones sociales y ambientales sin compensar, incumplimiento de la Licencia Ambiental. Túnel de Sumapaz Tolima, Doble Calzada Bogotá-Ibagué. Hay Denuncias por parte de la comunidad y advertencias de la autoridad ambiental sobre posibles abatimientos de agua en las fuentes hídricas cercanas al túnel, tales como el río Sumapaz y quebradas aledañas como la Turbina, desaparición de nacimientos (la Ginebra) y manantiales y afectaciones a predios y parcelaciones (Sánchez, 2016).

Comprendiendo las problemáticas que se han presentado en otras mega obras de infraestructura y que han afectado al medio ambiente, para el Túnel Guillermo Gaviria Echeverri es importante el cuidado de este, es por esto que uno de los pilares de la obra es el cuidado de las fuentes hídricas. Así lo afirma Cuesta Castro en una entrevista realizada por Uribe (2022) para la revista tunelgge,

Nosotros tenemos una red de monitoreo de las aguas. Todos los días se hace una ruta de 139 puntos específicos sobre el techo del túnel, es decir la montaña, para verificar que no se estén generando filtraciones y no se esté reduciendo el caudal de las fuentes y los usuarios no se vean afectados (Uribe, 2022).

A estos cuidados se le suman los seguimientos permanentes de la fauna y flora y la vigilancia a la calidad del aire y el ruido. Y agrega:

Todo esto es como hacer las paces con la naturaleza y tratar de convivir en un mismo espacio. Sería como decir, esperen un momento que ya nos vamos. Y al regresar, ellos encuentran caminos y elementos nuevos que pueden integrar a su hábitat (entrevista realizada por Uribe (2022) para la revista *tunelgge*).

A pesar de las afirmaciones que hace el proyecto vial frente al cuidado del medio ambiente y del territorio, los habitantes del municipio han experimentado a través de su cotidianidad las diferentes maneras en que sus aguas van desapareciendo y están siendo contaminadas. Así lo expresó en una conversación un campesino de la región,

Nosotros lo que vemos es que el río está siendo contaminado por los desechos de la obra, y pregunta afirmando— ¿Cuándo van a devolvernos los animales que han muerto por la contaminación de nuestro río, ¿cuándo van a limpiar y a reparar los daños ocasionados a nuestro río y todo el ecosistema? Muy difícil, cierto (comunicación personal, febrero del 2022)

Mientras los encargados y expertos en medio ambiente llegaban en nombre de la protección de la naturaleza, sus acciones frente a su cuidado los contradecía. Algunos líderes y campesinos del municipio pensaban que esta vez el medio ambiente del cual ellos hacían parte era objeto de las políticas de desarrollo y del planeamiento territorial del país. En consecuencia, este proyecto y sus discursos en donde manifiestan preocupación por el medio ambiente resultan contradictorios para los habitantes, pues sobrepone sus intereses económicos ante el cuidado de los recursos naturales, generando un desequilibrio en el medio ambiente.

Figura 17

Interacción entre medio ambiente e infraestructura vial



Figura 18
Residuos de la obra



Anteriormente, para la década de los sesenta se había empezado a tomar conciencia a nivel mundial sobre las consecuencias que el desarrollo venía ocasionando sobre el medio ambiente y en las problemáticas ambientales que se estaban presentando sobre todo en los países en vía de desarrollo; problemáticas como: cambio climático, contaminación de las aguas, la destrucción de la masa forestal, destrucción de los bosques, entre otras convocaban las preocupaciones. Bajo estas inquietudes, en 1987 en un informe de la Comisión Mundial del Medio Ambiente y del Desarrollo llamado “nuestro futuro común” y conocido como, informe Brundtland se empieza a hablar del desarrollo sostenible (Bermejo, 2014). Como resultado el mundo adopto el término “desarrollo sostenible” y se integró una nueva preocupación al tema del desarrollo, la preocupación por el medio ambiente. Sin embargo, cada vez que se reconocen las secuelas casi irreversibles que deja

el paso del desarrollo, el concepto se va extendiendo. De acuerdo con Wolfgang Sachs (1996) “Cada vez que en los últimos 30 años se reconocían los efectos destructivos del desarrollo el concepto se estiraba de tal manera que podía incluir daño y terapia juntos. Por ejemplo, cuando se hizo obvio, alrededor de 1970, que la búsqueda del desarrollo intensificaba realmente la pobreza, se inventó la noción de "desarrollo equitativo" para reconciliar lo irreconciliable: la creación de la pobreza con la abolición de la pobreza. El Informe Brundtland, lo que hizo finalmente fue incorporar la preocupación por el medio ambiente en el concepto de desarrollo, creando el «desarrollo sostenible» como el techo conceptual para la violación y la curación del medio ambiente (Illich, 1996). En el mismo orden de ideas, por su parte Drexhage y Murphy (2010) afirman que: “la razón de la manipulación del concepto se debe a su “flexibilidad”, y esto les permite a los gobernantes “adaptar el concepto a sus propios intereses”.

Después de mis primeras visitas al municipio y a medida que iba conversando con los habitantes me quedó rondando una pregunta que me acompañó hasta el final de mi trabajo de campo: ¿qué significa el túnel para los habitantes del municipio? En el diccionario de Oxford Languages se define el túnel como: “paso subterráneo, abierto artificialmente para establecer una vía de comunicación a través de un monte, por debajo de un río u otro obstáculo”. Para la Ingeniería Civil, un túnel es un tipo de infraestructura subterránea que busca conectar dos puntos externos atravesando superficies planas, accidentes montañosos e incluso mares. Para algunos ingenieros de la obra, el túnel es conectividad y progreso.

Si bien, estas definiciones pueden ser explicativas del concepto o comprensiones técnicas de la obra. Una de las respuestas con las que me encontré al finalizar mi primer recorrido con el equipo de la corporación ambiental fue: “es un hueco que contiene grietas por las cuales se filtran muchos afluentes hídricos que han calmado la sed de mucha gente durante años y que pronto no tendremos”. El agua de la quebrada que era hogar para muchos animales y que ha sido cuidada y respetada por la comunidad durante años, estaba siendo drenada junto a algunos anfibios como las ranitas de agua o de cristal por la presencia de pequeñas grietas debido a la construcción del túnel. Esta fue la conclusión de nuestro primer recorrido.

Figura 19
Trabajos de la obra



Figura 20
Trabajos dentro del túnel

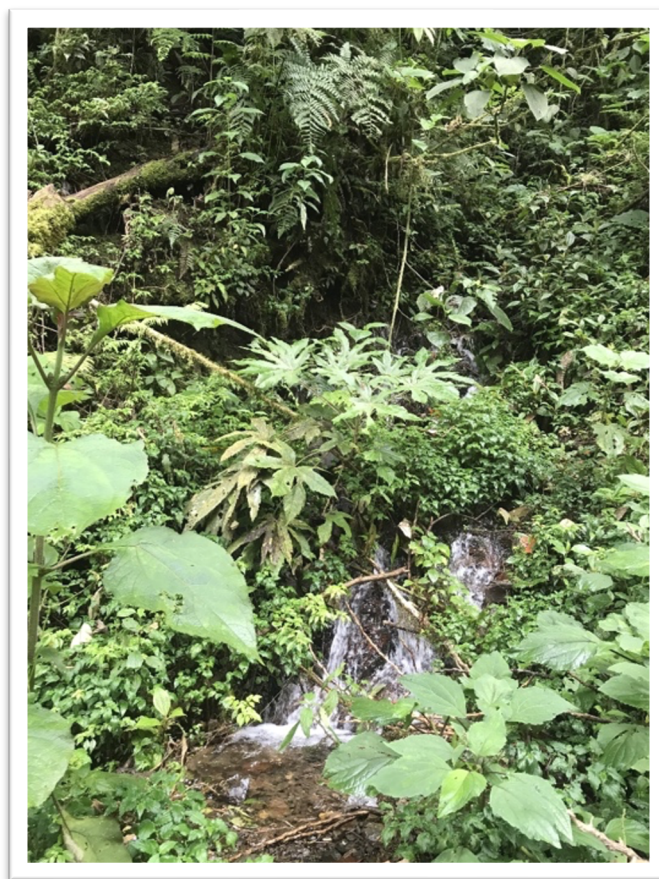


Para nuestro segundo recorrido estábamos citados a las 9:00 de la mañana en el alto de Insor que en carro queda a 45 minutos por la vía a Abriaquí. El alto de Insor, es un distrito regional de manejo integrado que se encuentra en jurisdicción de los municipios de Abriaquí, Giraldo y Cañasgordas. Tiene un total de 6.900 hectáreas (en adelante ha) de las cuales 4.116 ha están en el

municipio de Abriaquí, 1.790 ha en el municipio de Cañasgordas y 994 ha en el municipio de Giraldo (CORPOURABÁ, 2008). Al llegar a nuestro punto de encuentro y al reencontrarnos con el equipo, nos informaron que las condiciones climáticas no eran las que esperaban y por lo tanto no eran las apropiadas para el avistamiento, pues la neblina ocultaba el bosque y dificultaba la visibilidad. Aun así, decidimos continuar con el recorrido. Al ser este lugar un hogar para cientos de especies de fauna y flora y sitio de nacimiento de las principales fuentes hídricas de la región, tuvimos la posibilidad de ver aves emblemáticas para la región, especies forestales como el yarumo y el pino, diferentes especies de colibríes, algunas serpientes y musgos que crecen cerca y marcan el límite con el páramo.

Figura 21

Nacimientos de agua



Al caminar de regreso a la Vereda Buenos Aires parte alta, hicimos una parada en un mirador natural, en la pausa conversamos sobre la experiencia que han tenido como corporación ambiental y como individuos con el megaproyecto vial TGGE.

Figura 22
Bosque de niebla



¿Qué ha pasado con el túnel en relación con el medio ambiente?

Una de las cosas es que han transformado el paisaje y rompieron con la armonía; un ejemplo de esto, son las zonas para depositar el material de excavación sobrante que no pueden ser aprovechados en las obras (en adelante ZODME).

El ZODME más grande que hay en el municipio está ubicado en la vereda Insor, sobre un predio que hacía parte de un área protegida, esta área era considerada reserva hídrica y de gran importancia para la región y los habitantes. Bajo la figura jurídica de “área protegida” solo se permitía hacer allí actividades sostenibles con el ambiente y actividades de restauración, requerimientos que iban en contra a los propósitos de un zodme, pero, aun así, el proyecto logro el levantamiento de la figura de área protegida bajo el argumento de que allí se iban a realizar

actividades relacionadas con proyectos de utilidad pública o interés social. “En esa zona, el proyecto Túnel del toyo lleva a cabo dichas actividades tras darse por parte de la Autoridad Nacional de Licencias Ambientales ANLA lo que se conoce como Sustracción por Ley Segunda, que consiste en el levantamiento de la figura legal de área protegida para realizar allí actividades relacionadas con proyectos de utilidad pública o interés social en las cuales se garantice baja incidencia ambiental” (Occidente informativo, Sepúlveda, 2020).

Mientras en redes sociales y revistas institucionales del TGGE se transmite que es un proyecto amigable con el medio ambiente y que se han hecho las labores necesarias para su cuidado garantizando que quede similar o mejor a como lo encontraron, para los miembros de la corporación estas labores no se han hecho de la mejor manera. Antes de iniciar las labores de excavación se hizo intervención en las áreas cercanas y se realizaron labores de ahuyamiento de fauna con redes de niebla y ultrasonidos con el objetivo de alterar su cotidianidad y así generar su desplazamiento. Así lo comunican en la revista de TGGE,

Los animales son más sensibles a los cambios. El ruido de las máquinas puede perturbar su modo de vida, por lo que antes de la excavación, se intervino el área cercana y se realizaron labores de ahuyentamiento de fauna con redes de niebla, ubicación de siluetas y ultrasonidos con el objetivo de alterar la cotidianidad del ambiente. Esto produjo un desplazamiento seguro de la fauna a otros lugares en los que el desarrollo de la obra no los afecta. A las montañas no llega casi nadie, por lo que ellos tienen su conectividad natural entre territorios y transitan de manera tranquila. Nosotros instalamos todos los equipos y ahuyentamos los que más se puedan. Al momento de llegar las máquinas, ellos sienten un sonido diferente y automáticamente se desplazan, pero la idea siempre es prevenir” (Uribe, 2020).

No obstante, un campesino, habitante del municipio y conocedor del cuidado del medio ambiente, piensa que, “si bien es cierto que las labores de ahuyentamiento se hicieron, pero no se realizaron adecuadamente, quizá no tenían tiempo o estaban bajo presión” afirmó y agrego: “Los encargados de la gestión ambiental hacen reubicación de las especies que van encontrando, pero ignoran que las voladuras, el paso de volquetas y la contaminación ya han desplazado a muchos

animales” Pensemos en las aves, continúa hablando “En esa zona, en donde vemos el zodme llegaban aves migratorias, pero ahora con esa intervención se les dificulta porque transformaron toda su habitad, posiblemente en un tiempo no vamos a tener migración de aves”(comunicación personal, abril del 2022).

Bajo sus conocimientos sobre el medio ambiente y las afectaciones que va dejando los trabajos del proyecto vial, algunos miembros de la corporación ambiental se han acercado a preguntar por el impacto a las aves, una de las respuestas que recibieron fue: “el ruido es un instrumento de desplazamiento” estas personas –refiriéndose al equipo encargado del cuidado ambiental- “asumen que también es una manera natural de reubicarlas, pero no tienen en cuenta que las luces potentes que tienen para iluminar el zodme afecta a las aves nocturnas, la contaminación también afecta a las especies cercanas, el ruido de las volquetas los asusta y se van” concluyendo nos dice:

Mire, nosotros siempre estamos pensando en la gente, en la familia Santamaria, en Los Arango, pero se nos olvida pensar en los animales, se nos olvida pensar en que este lugar, el bosque, los árboles, las fuentes hídricas, todo esto que llamamos medio ambiente o naturaleza es o era hogar y también fue territorio reproductivo de muchos animales (comunicación personal, abril del 2022). Al escuchar esto, una de las personas que estaba recordó su experiencia cuando le toco salir desplazado del municipio:

A veces pienso en los animales que han sido desplazados por esta obra y recuerdo cuando salí desplazado, yo nunca me acostumbre al otro lugar, me perdía desplazándome de un lugar a otro, no me gustaba salir porque todo era muy diferente; pienso que los animales se sienten así y creo que va a ser más difícil para ellos (comunicación personal, abril del 2022)

El ZODME que estábamos observado desde el mirador natural, estaba conformado por 4 o 5 terrazas, podíamos ver como la parte de abajo ya tenía cobertura verde debido a que le habían introducido pasto y ya estaban sembrando árboles que reemplazarían los que había antes, no obstante, los miembros de la corporación concuerdan con que,

Esos árboles no iban a remplazar los que había antes porque la cobertura vegetal ya había sido alterada. La raíz puede crecer, pero al hacer su proceso para extender sus raíces en la tierra se encuentran con otra cobertura, la roca que fue extraída, más el cóctel de químicos que vienen con ellas alteraría proceso de nutrición y crecimiento. El suelo como tal es un proceso biológico, nos decía un miembro de la corporación, el suelo no es una cosa no más, el suelo es un organismo vivo, con descomposición de materia en donde la naturaleza lo reelabora, lo transforma hasta convertirlo en algo que pueda dar vida, esto es un proceso de muchos años y no se puede solucionar tan fácil. La solución que sé da es desde lo técnico que resuelve un problema en determinado momento, es muy espontánea. La solución es casi desde lo visual, para ellos es importante que el árbol esté sembrado porque con eso ellos cumplen con la licencia ambiental, lo importante es ver el árbol sembrado y que eso que fue alterado se vea verde (comunicación personal, abril del 2022).

Figura 23

Interacción medio ambiente y desarrollo



Si bien el ZODME era un claro ejemplo de las transformaciones y alteraciones que el paso del desarrollo estaba ocasionando en el medio ambiente, este también nos hablaba sobre las relaciones de poder y de apropiación que tienen los gobiernos sobre los territorios y sus pobladores.

Como da cuenta (Illich, 1996) refiriéndose a los países que están en vía de desarrollo, "Para muchos gobiernos de países tercermundistas, en donde el desarrollo se ha convertido en el objetivo, se sacrifican los intereses vitales de las comunidades y sus pobladores"

La penetración de la montaña, la contaminación de las aguas, las columnas sedimentadas en los lugares donde antes había casas, y el zodme, no solo nos hablaba del cómo se iban sacrificando los medios vitales de la comunidad, también nos ponía frente a la discusión del cómo los recursos naturales van siendo transformados en objeto de política y de planeamiento.

Al ver el zodme entre las montañas, observaba como nos encontrábamos entre la analogía de dos territorios y nos acercaba a lo que Arturo Escobar (2010) nombra como territorios de diferencia en donde afirma que,

En estos territorios, existe una disputa entre el capital y el campesinado en donde las propiedades campesinas y las capitalistas son territorios distintos, son totalidades diferentes, donde se establecen relaciones sociales desiguales, que promueven modelos opuestos de desarrollo. Los territorios campesinos y los capitalistas son diferentes formas de propiedad que disputan el territorio nacional (Escobar, 2010).

Las preocupaciones por la llegada del desarrollo económico a los territorios aumentaron tras la firma y la implementación de los acuerdos de paz, las comunidades indígenas, negras y campesinas no creen que la paz eche raíces, narra Alfredo Molano (2017) porque después de la guerra llegaría el desarrollo económico. Por su parte Mayra Parra nos dice,

El dominio de la naturaleza está relacionado con las relaciones de poder y las relaciones de propiedad en Colombia, para ejemplificar lo anterior, nos pide que pensemos en cómo ha sido la relación del hombre con la tierra y compara la relación que tanto campesinos como arboles tienen con la tierra; pues, para ella los árboles y los campesinos tienen la misma necesidad de la tierra, pero también ese mismo desabastecimiento. La naturaleza para ella

es un asunto completamente político y social (Mayra Parra, comunicación personal, abril del 2022).

Figura 24

Espacios de la vereda de uso exclusivo para la obra



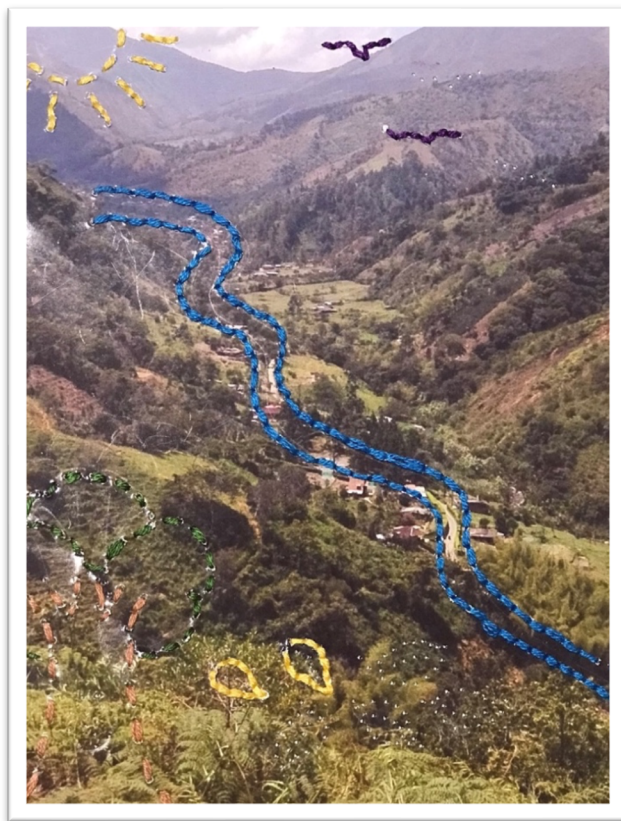
Figura 25
Cañasgordas, Antioquia



Al caminar de vuelta hacia la vereda y al finalizar nuestro recorrido, hablamos sobre la montaña, uno de ellos dice:

La montaña

Es, una abuela, porque es una montaña con historia, historia como la entienden los seres humanos, como palabra que se puede escribir. Porque ha sido habitada y transitada por seres humanos durante generaciones. Esa abuela ha sido dulce con sus habitantes. Esa montaña tenía un corazón duro y difícil de penetrar porque era firme. Su firmeza hizo posible la vida y el alimento de muchas familias, a pesar de que en muchos lugares fue desprovista de la belleza de sus árboles. El corazón de una abuela no debería lacerarse. Por esto estamos convencidos de que el progreso es un ultraje. (comunicación personal, abril 2022)

Figura 26*Bordando y pensando la montaña*

Finalmente, el caminar en compañía de los miembros de la corporación nos permitió ver y reconocer las transformaciones y las afectaciones que el megaproyecto vial estaba dejando a su paso y las diferentes formas en que nos relacionamos y comprendemos el medio ambiente (los bosques, las montañas, las aguas, los caminos, los animales). También, nos posibilitó reconocer el territorio y su relación con lo social, político y ambiental y una vez más nos acercamos a las diferentes formas en que comprendemos el medio ambiente y nos relacionamos con él.

Conclusiones

Al hacer las primeras indagaciones sobre el megaproyecto de infraestructura vial Túnel Guillermo Gaviria Echeverri a través de revisión de prensa, documentos institucionales y bibliografía académica se obtuvo un primer acercamiento que permitió identificar la voz de funcionarios públicos que daban cuenta de su experiencia y sus comprensión frente al concepto de desarrollo, y a la manera como se venía trabajando y se estaba transmitiendo a la comunidad.

Estas maneras, daban cuenta de unas comprensiones clásicas del concepto de desarrollo, en donde se aludía al progreso del municipio a través de la generación de empleo, turismo, mantenimiento de las vías, transporte seguro y eficiente y mejoramiento en la calidad de vida para los habitantes del municipio. Sin embargo, en esta primera indagación eran muy pocos los artículos en donde se citaba la voz de la comunidad. En contraste, este trabajo de grado brinda precisamente un espacio donde se da cabida a su perspectiva, a sus comprensiones y experiencias vividas en relación con esta obra de infraestructura vial.

Acercarme al municipio a través de los recorridos territoriales y en compañía de los habitantes de la vereda, hicieron del caminar una experiencia más íntima en donde aprendí la importancia de hacer investigación a pie y en donde se me permitió el reconocimiento del espacio y experimentar sus transformaciones en cada una de mis visitas. De acuerdo con Valderrama, M (2018) el movimiento y el caminar en los espacios nos permite conocer la historia del territorio, sus lugares, sus memorias y también nos permite cuestionar la infraestructura y las hegemonías actuales que se sostienen en estos espacios.

La experiencia del caminar con cada interlocutor fue diferente ya que cada uno tenía una historia, una experiencia y una comprensión distinta en relación con el concepto de desarrollo.

De ello resulta necesario decir que algunos interlocutores estaban experimentado el desarrollo en sus vidas a través de la dinamización de la economía que llegó al municipio y que se materializó con la presencia del proyecto vial y que generó una oferta y demanda de bienes y servicios ocasionando un alza en los precios, situación que benefició a una parte de los habitantes del municipio, en especial a quienes habitaban el casco urbano. Pero a medida que íbamos

recorriendo la vía y nos íbamos acercando al megaproyecto vial y al área de influencia directa también nos íbamos acercando a otras voces que cuestionaban las comprensiones convencionales del desarrollo. Desde su experiencia sentían que su bienestar estaba siendo reducido a recursos económicos y al mejoramiento y pavimentación de una red vial. Sus comprensiones frente al concepto de desarrollo aludían a un desarrollo integral anclado a una buena calidad de vida y al cuidado de la vida y del territorio. Por otra parte, estaban las voces de quienes afirmaban que el proyecto no estaba generando progreso en el entorno y en la comunidad, pues sentían que no se les estaba dando la oportunidad para emprender y progresar.

Por otra parte, y a medida que iba avanzando en la investigación y en el caminar a través de la infraestructura vial, iba observando como la conexión vial iba implicando unas transformaciones del paisaje y de las relaciones sociales. La conversación nos fue acercando a las historias de las familias que negociaron sus predios y a las que fueron expropiadas para hacer posible la construcción del megaproyecto vial y sus vías de acceso. La conversación con ellos nos permitió comprender que al igual que con el concepto de desarrollo existen diversas maneras de experimentar y comprender el territorio. Por un lado, estaban las comprensiones de los funcionarios públicos, quienes reducían el territorio y simplificaban la experiencia vivida a la infraestructura, número de hectáreas, cantidad de árboles frutales, número de animales, números y números que sirvieron para generar un inventario y finalmente una propuesta económica de la propiedad. Sin embargo, estas maneras iban en contraposición a las comprensiones que tenían los habitantes en relación con la propiedad y el territorio, pues en voz de los habitantes la relación que han tejido con la tierra han sido relaciones de carácter social, comunitario, cultural y por esta razón cuando iniciaron las negociaciones y posteriormente las expropiaciones, estas se experimentaron como desplazamiento y despojo, ya que para los habitantes esta situación generó una ruptura en sus relaciones con la tierra, con sus vínculos sociales y culturales con el territorio.

El aporte central de esta tesis que emerge del acercamiento etnográfico a la comunidad de Cañasgordas y a los habitantes de la Vereda Buenos Aires parte baja y alta es el concepto de grieta. Al escuchar sus propias comprensiones y su experiencia íntima vivida desde la cotidianidad con el megaproyecto vial Túnel Guillermo Gaviria Echeverri, y al contrastarla con las opiniones públicas de los funcionarios estatales, nos permitió un acercamiento a la grieta como una metáfora, pero

también como una categoría analítica que fue transversal en esta investigación. Por lo anterior comprendemos la grieta como una huella de interacción que nos acercó a unos discursos hegemónicos de desarrollo en donde fueron excluidas esas voces que estaban situadas en otros lugares de enunciación y de pensamiento.

Referencias

- Agencia Nacional de Infraestructura (s.f). *Autopistas para la prosperidad*. <https://bit.ly/3IbAWB7>.
- Arias Vanegas, J., & Caicedo Fernández, A. (2017). Etnografías e historias de despojo: una introducción. *Revista Colombiana de Antropología*, 53(1), 7-22.
- Balbín Vásquez, D. (2022). Infraestructura vial está acelerando el desarrollo del occidente. *Revista Túnel Guillermo Gaviria Echeverri*. (1).
- Bauman, Z. (2003). *Modernidad líquida*. México: Fondo de Cultura Económica.
- Bermejo, R., & Bermejo, R. (2014). Sustainable development in the Brundtland report and its distortion. *Handbook for a sustainable economy*, 69-82.
- Betancur Peláez, J. (2021). Segundo tramo del Toyo arranca obras tras firma del acta de inicio. En *El Colombiano*. <http://bit.ly/3k4VtiZ>.
- Brundtland, G. H., & Mansour, K. (2010). World Commission on Environment and Development (WCED). 1987. *Our common future*, 2010.
- Butler, J., & Athanasiou, A. (2013). Dispossession: The Political in the Performative.
- Camargo, A., & Uribe, S. (2022). Infraestructuras: poder, espacio, etnografía. *Revista Colombiana De Antropología*, 58(2), 9–24.
- Corpouraba (2008). Plan de Manejo del área propuesta de Reserva Nacional.
- Drexhague, J. Murphy, D (2010): *Sustainable Development: From Bruntland to Rio 2012* (Background Paper), UN.
- El Tiempo. (2021). El túnel que le da sentido a las vías de cuarta generación en Antioquia. En *El Tiempo*. <http://bit.ly/41782Lm>.
- Escobar, Arturo (2014). Sentipensar con la tierra. Nuevas lecturas sobre desarrollo, territorio y diferencia. Medellín: Ediciones UNAULA, 184 p. (Colección Pensamiento vivo).
- Guber, R. (2019). *La etnografía: método, campo y reflexividad*. Siglo XXI editores.
- Guber, R. (2019). *La etnografía: método, campo y reflexividad*. Siglo XXI editores.
- Gudynas, E. (2011). Buen vivir: Germinando alternativas al desarrollo. *América Latina en movimiento*, 462, 1-20.
- Haiman El Troudi (2022). El respeto a la madre Tierra desde la concepción indígena. En *Haiman El Troudi*. <https://bit.ly/3Efwznq>.
- Illich, I., Robert, J., Esteva, G., Alvares, C., Ullrich, O., Berthoud, G., ... & Lummis, C. D. (1996). Diccionario del desarrollo. *Lima, Perú*. PRATEC.
- Lewis, C. (2016). Todo lo que debe saber sobre las vías 4G que modernizarán las carreteras del país. En *Portafolio*. <http://bit.ly/3EiyNml>.

-
- Mccopa, (2021). Equipos subterráneos en el Túnel del Toyo. *Revista Carreteras Pan-americanas*. <https://bit.ly/3YXyRzv>.
- Molano Bravo, A. (2017). De río en río. Vistazo a los territorios negros.
- Moncada, J. J. (2011). Realidades del despojo de tierras. Retos para la paz en Colombia. *IPC, Medellín*.
- Monnet, J. (1999). Las escalas de la representación y el manejo del territorio. *Territorio y Cultura: del campo a la ciudad. Últimas tendencias en teoría y método*, 63-70.
- Ojeda, D. (2016). Los paisajes del despojo: propuestas para un análisis desde las reconfiguraciones socioespaciales. *Revista colombiana de antropología*, 52(2), 19-43.
- Ojeda, D., Petzl, J., Quiroga, C., Rodríguez, A. C., & Rojas, J. G. (2015). Paisajes del despojo cotidiano: acaparamiento de tierra y agua en Montes de María, Colombia. *Revista de Estudios Sociales*, (54), 107-119.
- Ortiz Jiménez, J. (2021). Perforadoras cruzaron la mitad del túnel del Toyo en conexión al Urabá. En *El Colombiano*. <http://bit.ly/3IMmrfP>.
- Portafolio. (2022). Más conectividad, la carta a jugar por el Gobierno en infraestructura. En *Portafolio*. <http://bit.ly/3I4GIEK>.
- Ramírez Sánchez, T. C. (2016). Análisis de la problemática Socioambiental generada por la Construcción de Túneles Viales en Colombia: Caso de estudio Túnel de Occidente. *Escuela de Geociencias y Medio Ambiente*.
- Restrepo Ochoa, A. (2018). Aspectos de la colonización de Urabá y el Occidente Colombiano: el caso de las Asambleas Departamentales de Antioquia y Bolívar, y su proyecto de inmigración hacia Turbo, Frontino, Cañasgordas, Dabeiba y Murri.
- Richardson, T., & Wieszkalnys, G. (2014). Introduction: resource materialities. *Anthropological Quarterly*, 87(1), 5-30.
- Ríos Fernández, A. (2020). El malestar que genera el Túnel del Toyo en las poblaciones aledañas. En *Las 2 Orillas* <https://bit.ly/3XKTgH8>.
- Semana Rural. (2019). El 60 por ciento de los predios rurales en Colombia no está formalizado: Banco Mundial. En *Semana Rural*. <http://bit.ly/3xxHq8>.
- Sepúlveda, C (2022). Campesinos de la vereda Insor preocupados por expropiación de predios por el Túnel GGE. En *Occidente Informativo* <https://bit.ly/3Ivau5Z>.
- Serje, M. (2011). *El revés de la nación: territorios salvajes, fronteras y tierras de nadie*. Ediciones Uniandes-Universidad de los Andes.
- Uribe, A. (2020). Cuidar las montañas, un reto en la construcción. *Revista Túnel Guillermo Gaviria Echeverri*. (1).
- Uribe, C. C. (2002). Bosques, Conflicto, Guerra y Paz en Relación con las Vías en Colombia ESAP 2002: Bosques, Conflicto, Guerra y Paz en Relación con las Vías en Colombia ESAP 2002.

Valderrama, M. (2018). Caminos de vuelta. Historias de (des) arraigos, trabajos y movimientos campesinos en San Francisco (Antioquia-Colombia). *Trabajo de grado para optar por el título de Magister en Estudios Socioespaciales del INER, Universidad de Antioquia.*